



**PLAN ESPECIAL DE  
INFRAESTRUCTURA MOP  
DE APOYO AL TURISMO  
SUSTENTABLE A 2030**



<b>PRESENTACIÓN</b>	<b>6</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>8</b>
<b>1. EL TURISMO</b>	<b>12</b>
1.1 El turismo en el mundo	14
1.2 El turismo en Chile	16
1.3 El turismo y la infraestructura en la región	23
<b>2. METODOLOGÍA</b>	<b>32</b>
2.1 Esquema general metodológico	34
2.2 Participación ciudadana	38
<b>3. IMAGEN OBJETIVO</b>	<b>40</b>
3.1 Visión de la infraestructura	42
3.2 Déficit y desafíos	44
<b>4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO</b>	<b>46</b>
<b>5. CARTERA DE PROYECTOS</b>	<b>50</b>
5.1 Síntesis de la cartera de proyectos sectorial y extra sectorial	52
5.2 Cartera de proyectos del Plan	58





## Presentación

La Subsecretaría de Turismo y la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas (MOP) presentan a continuación el Plan especial de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable al año 2030, Región del Maule. Dicho Plan tiene por objetivo identificar y priorizar una cartera de proyectos de inversión en infraestructura de competencia del MOP que faciliten el desarrollo del turismo sustentable en esta región.

La realización de este Plan surge a partir de la implementación del Plan nacional de desarrollo turístico sustentable, instrumento de la Agenda de Productividad, Innovación y Crecimiento impulsada por el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo; y del Plan Chile 30/30 obras públicas y agua para el desarrollo, correspondiente al Ministerio de Obras Públicas.

Para ello, se contempló un enfoque territorial que tomó como base los destinos turísticos priorizados en el Plan nacional de desarrollo turístico sustentable; un análisis de diferentes instrumentos de planificación vigentes; y el desarrollo de un proceso altamente participativo, que involucró a actores clave de la actividad turística regional.

Finalmente, es preciso mencionar que producto del trabajo realizado se proponen nuevas tipologías de obras públicas, las que deberán ser posteriormente reexaminadas en conjunto con las diferentes direcciones del Ministerio de Obras Públicas, de modo tal de analizar la viabilidad de abordarlas por medio de nuevos programas de inversión.

# INTRODUCCIÓN

Para la elaboración del Plan se consideraron los destinos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable y los atractivos turísticos priorizados en la región.



## Introducción

El Plan especial de infraestructura MOP de apoyo al turismo tiene como objetivo presentar una síntesis de los resultados del proceso de identificación y priorización de una cartera de proyectos de inversión en infraestructura de apoyo al turismo sustentable. Dichos proyectos se encuentran agrupados en periodos de tiempo de corto, mediano y largo plazo, con un horizonte al año 2030; conforman una cartera integral de proyectos que deberán ser evaluados socialmente para recomendar su ejecución; y son de competencia de los diferentes servicios del Ministerio de Obras Públicas: Vialidad; Obras Portuarias; Aeropuertos; Agua Potable Rural; Obras Hidráulicas; Arquitectura y proyectos por el sistema de Concesiones.

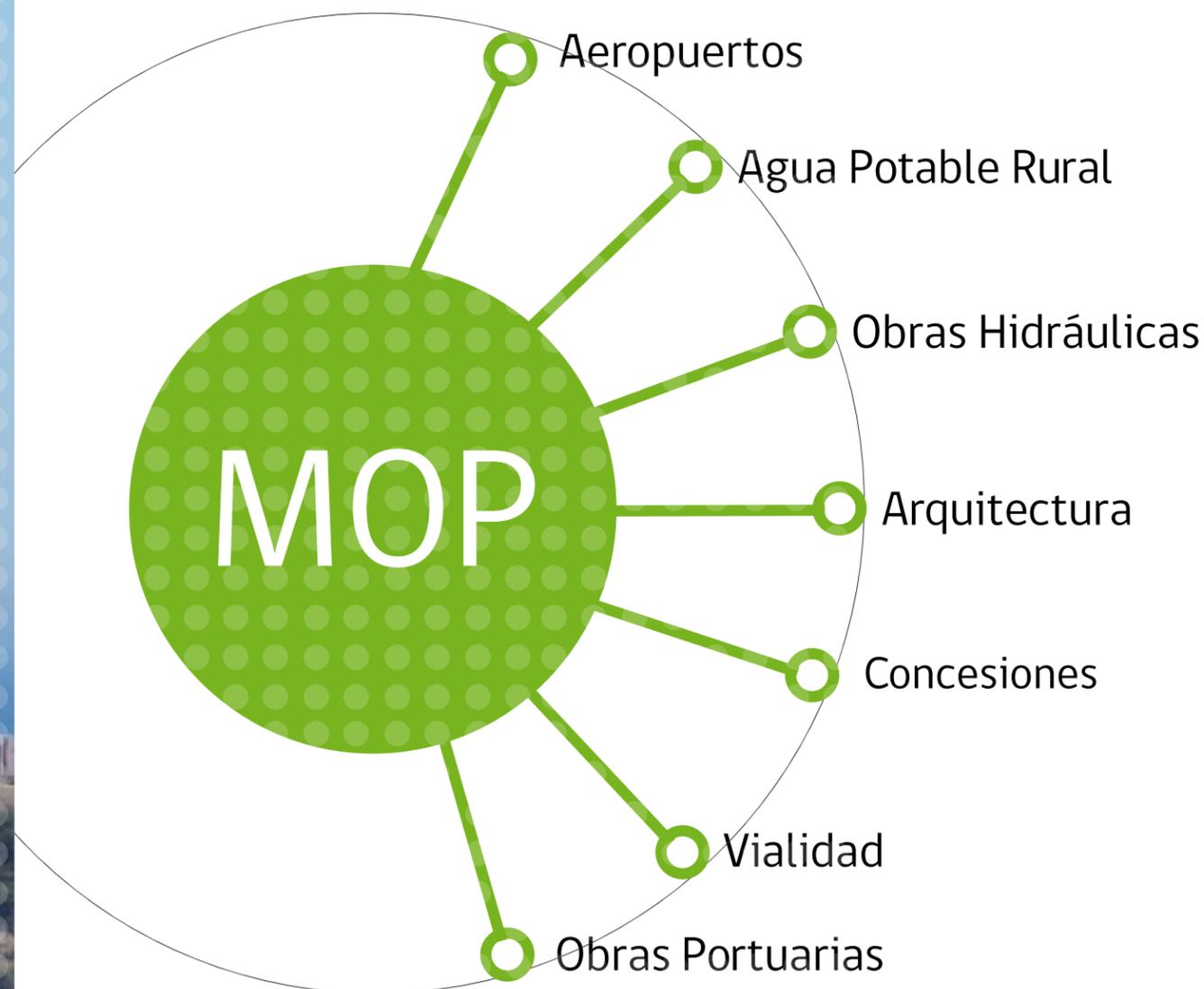
Este proceso se inició con la generación del estudio denominado "Análisis de requerimientos de infraestructura MOP de apoyo al turismo", el cual surgió de un trabajo colaborativo entre la Subsecretaría de Turismo y la Dirección de Planeamiento del MOP para abordar los desafíos que presenta el turismo en torno a la infraestructura como factor de competitividad.

Para ello, se utilizó un enfoque territorial, que consideró los destinos establecidos en el Plan nacional de desarrollo turístico sustentable y los atractivos turísticos priorizados en la región. El trabajo fue abordado a partir de una estrategia participativa, que involucró la realización de talleres y entrevistas con actores clave del turismo en la región, los que permitieron levantar las necesidades respecto de la

infraestructura de apoyo al turismo. Lo anterior fue complementado con el análisis de diferentes instrumentos de planificación vigentes y la visión y propuestas de desarrollo contenidas en los mismos. De esta manera, se identificaron las brechas y desafíos de infraestructura relacionados con el turismo sustentable en la región.

En la Región del Maule se desarrollaron tres talleres de participación. Dos en la primera fase del estudio, en los que se identificaron - en conjunto con la comunidad - las necesidades de infraestructura de apoyo al turismo. Estos se llevaron a cabo en las ciudades de Curicó y Linares. En tanto, durante la segunda fase se ejecutó un taller de cierre en la capital regional, Talca, cuyo objetivo fue presentar a la comunidad una propuesta de cartera de proyectos de infraestructura de apoyo al turismo y recoger sugerencias que permitieron ajustar dicha propuesta. Para la elaboración del Plan se utilizó un método de priorización de iniciativas basado en la aplicación de una matriz multicriterio que consideró factores tales como la sustentabilidad, la inclusión y la equidad territorial, todos ellos principios establecidos en el Plan nacional de desarrollo turístico sustentable. Finalmente, la cartera de proyectos que conforman el Plan se plasmó en un sistema de información geográfico con el fin de incorporar estos antecedentes a los sistemas de representación geoespacial que manejan el Ministerio de Obras Públicas y la Subsecretaría de Turismo.

**Este plan de infraestructura agrupa proyectos en periodos de tiempo de corto, mediano y largo plazo, con un horizonte al año 2030.**



# 1. EL TURISMO



## 1.1 El turismo en el mundo

Según la Organización Mundial del Turismo (OMT), en los últimos sesenta años la actividad turística ha experimentado una continua expansión y diversificación, lo que la ha convertido en uno de los sectores económicos de más rápido crecimiento a nivel global. En el año 2016, el turismo constituyó un 10% del Producto Interno Bruto (PIB) mundial como efecto directo e indirecto inducido y generó uno de cada 11 empleos<sup>1</sup>.

Otro indicador que da cuenta del dinamismo del sector es el aumento sostenido de las llegadas de turistas internacionales. A nivel mundial, éstas ascendieron a 1.235 millones en el año 2016, lo que equivale a un incremento de 5% respecto de 2015, año que ya había mostrado un incremento de un 4,1% en

relación con 2014.

En el caso de América –territorio que abarca el 16,2% de la cuota de mercado–, las llegadas de turistas internacionales han crecido desde 170 millones en 2013 a más de 201 millones en 2015. Durante 2016 las cifras de la Organización Mundial de Turismo muestran que los ingresos por turismo internacional en el mundo se incrementaron en 24 mil millones de dólares respecto del año anterior, alcanzando un total de 1.220 mil millones de dólares. A nivel subregional, es destacable que el Caribe, América Central y Chile particularmente, hayan mostrado un crecimiento más rápido de sus ingresos en términos relativos, registrándose en todos esos destinos un aumento superior a 7%<sup>2</sup>.

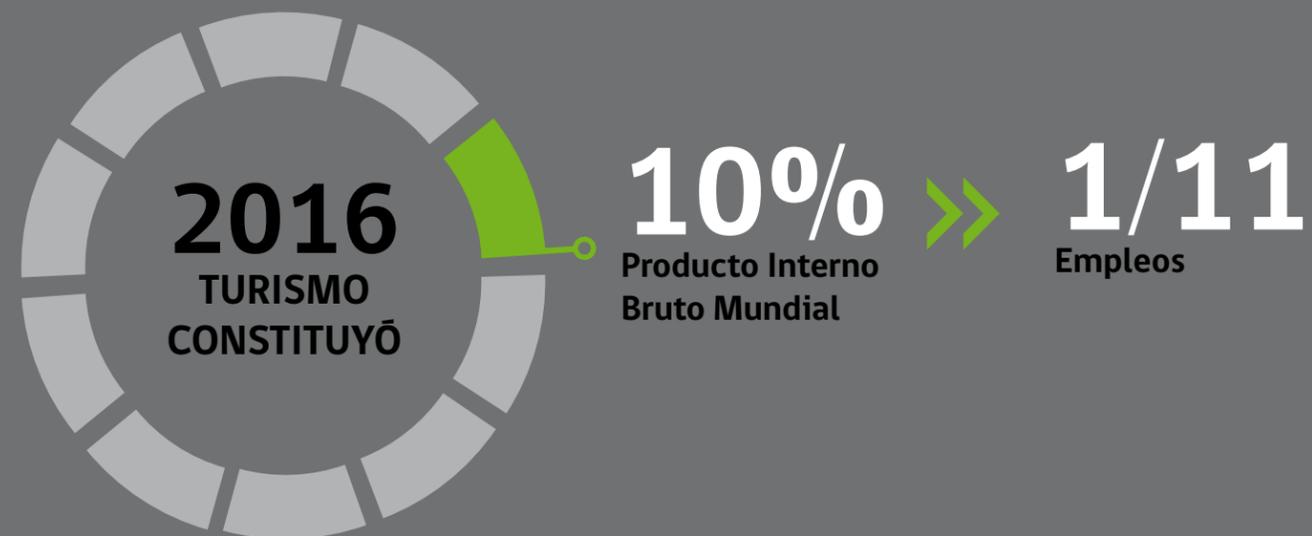
Los intereses de los y las turistas han ido cambiando con el paso de los años: históricamente, existía preferencia por destinos consolidados o tradicionales, mientras que en la actualidad hay una tendencia creciente por nuevas experiencias en destinos considerados exóticos o cuyo desarrollo turístico es incipiente. Así, Asia y el Pacífico han mostrado crecimientos superiores a Europa en años recientes<sup>3</sup>. En el mismo sentido, el turismo de intereses especiales ha tenido un importante crecimiento y se ha diversificado, generando mercados de nicho como el ecoturismo o turismo aventura, y aumentando la oferta de otros, como el de cruceros o spa<sup>4</sup>.

1. Organización Mundial del Turismo (2017). La importancia del turismo.

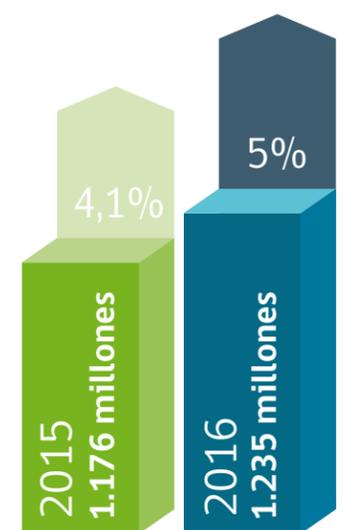
2. Organización Mundial de Turismo (2017). Barómetro.

3. Estudios de Competitividad en Clúster de la Economía Chilena. Sector Turismo, 3 de Julio 2007. The Boston Consulting Group, pág. 11

4. Estudios de Competitividad en Clúster de la Economía Chilena. Sector Turismo, 3 de Julio de 2007. The Boston Consulting Group, pág. 22



Los turistas actualmente buscan nuevas experiencias en destinos exóticos o de naturaleza prístina cuyo desarrollo turístico es incipiente.



LLEGADAS  
TURISMO  
INTERNACIONAL



TURISMO  
AMÉRICA  
Incluye norte, centro, sur





0,3%

de las llegadas internacionales

0,2%

del gasto internacional en turismo

7.200

millones de dólares

se generan por concepto de turismo

### 1.2 El turismo en Chile

En el contexto mundial Chile aporta, según cifras de la OMT, un 0,3% de las llegadas internacionales y un 0,2% del gasto internacional en turismo. En los últimos años, el turismo se ha transformado en uno de sus principales sectores productivos, contribuyendo un total de divisas de 3.097 millones de dólares en 2016, sólo por concepto de turismo receptivo<sup>1</sup>.

El año 2016 se estimó que el turismo representó en forma directa un 3,3% tanto del PIB como del empleo<sup>2</sup>. De forma análoga a lo ocurrido a escala mundial, ambas cifras tam-

bién aumentan si se consideran los efectos indirectos del turismo: el PIB aumenta a un 10,2% y la contribución al empleo a un 98%<sup>3</sup>.

Si a esto se suma el gasto realizado por chilenos y chilenas que viajan cada año por el país -cercano a los 4.700 millones de dólares-, es posible afirmar que el sector genera una cifra superior a los 7.200 millones de dólares. De hecho, se calcula que entre los años 2001 y 2014, el aumento de llegadas de turistas internacionales al país se incrementó prácticamente en un 100%<sup>4</sup>.

1. Subsecretaría de Turismo (2017)  
2. www.wttc.org Travel and Tourism Impact 2017 Chile  
3. World Economic Forum (2017). The travel & tourism competitiveness report 2017.  
4. Sernatur, 2015.



Aumentó la llegada de turistas internacionales al país

{2001-2014}

El sector turismo representa el 3,3% del PIB de Chile

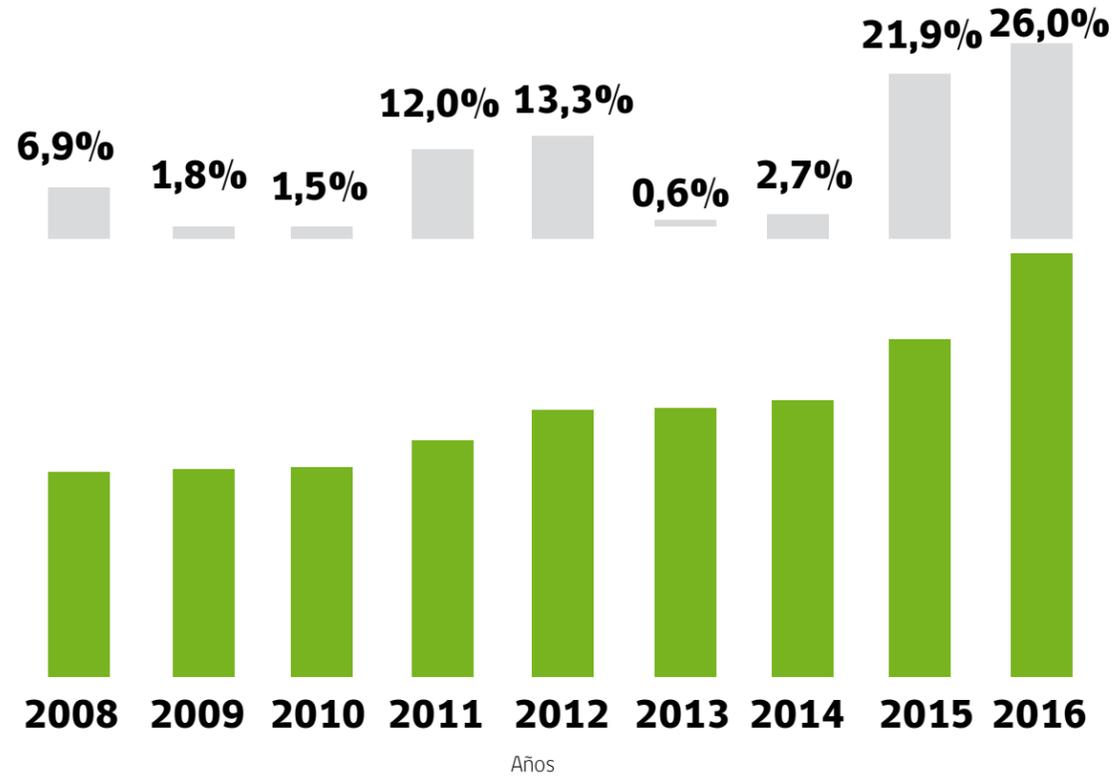
5.640.700  
TURISTAS  
EXTRANJEROS

+ 2/3

PROVIENEN  
AMÉRICA DEL SUR



**Llegadas de turistas y variación porcentual (%) respecto del año anterior (2008-2016)**



■ Llegada de Turistas (mes)

■ % Variación Anual

Fuente: Subsecretaría de Turismo

De los 5.640.700 turistas provenientes del extranjero que ingresaron a Chile en 2016, más de dos tercios provenían de América del Sur. Argentina continúa siendo el principal mercado emisor del país, con más de 2,9 millones de llegadas en 2016. Otros mercados, como Brasil y Estados Unidos -que presentan un elevado nivel de gasto en comparación con los demás-, han consolidado su aporte en llegadas y divisas.

De los mercados regionales, Argentina es responsable del 51% de las llegadas de turistas a Chile. El mercado brasileño se destaca por sus

aportes en llegadas (8%) y especialmente en divisas (12%)<sup>1</sup>.

Respecto del turismo interno, el estudio "Turismo Interno 2016" da cuenta de que aproximadamente un 74% de los hogares son hogares viajeros, sin embargo, se evidencia una marcada estacionalidad, en períodos tradicionales de vacaciones. En cuanto al motivo del viaje, considerando todos los medios de transporte, y de acuerdo con el mismo estudio, un 63% lo hizo por "vacaciones y descanso" y un 25% por "visita a familiares y amigos".

1. Subsecretaría de Turismo (2017)

**Argentina es responsable del 51% de las llegadas de turistas a Chile ●**



**74%**

HOGARES VIAJEROS

**63%**

VACACIONES Y DESCANSO

**25%**

VISITAS A FAMILIARES Y AMIGOS

## Competitividad turística e infraestructura

Junto con ser un sector cuya importancia económica se ha consolidado en el tiempo, el turismo presenta una serie de características favorables que hacen de su fomento un objetivo de alto interés para Chile. Por un lado, contribuye a modificar la matriz económica del país y ayuda a la protección del medioambiente, al ser un sector que reúne industrias no extractivas. Por otro lado, genera trabajo, pues es intensivo en mano de obra, especialmente de mujeres y jóvenes, e incentiva el emprendimiento y la innovación. Asimismo, favorece la integración regional y fomenta la protección del patrimonio natural y cultural.

Es importante recalcar que Chile destaca por

tener un patrimonio natural con gran potencial de desarrollo, así como también recursos culturales valiosos, entre ellos seis sitios declarados Patrimonio de la Humanidad. Además, el país se caracteriza por tener normas y reglamentos propicios para el desarrollo del sector de viajes y turismo, una economía abierta a la inversión extranjera y a los acuerdos bilaterales de servicios aéreos y requerimientos de visados con escasas restricciones. Asimismo, cuenta con un adecuado nivel de seguridad y una infraestructura turística mejorada<sup>1</sup>.

Por otra parte, el Foro Económico Mundial, organismo que analiza periódicamente la competitividad turística, indicó en 2017 que en

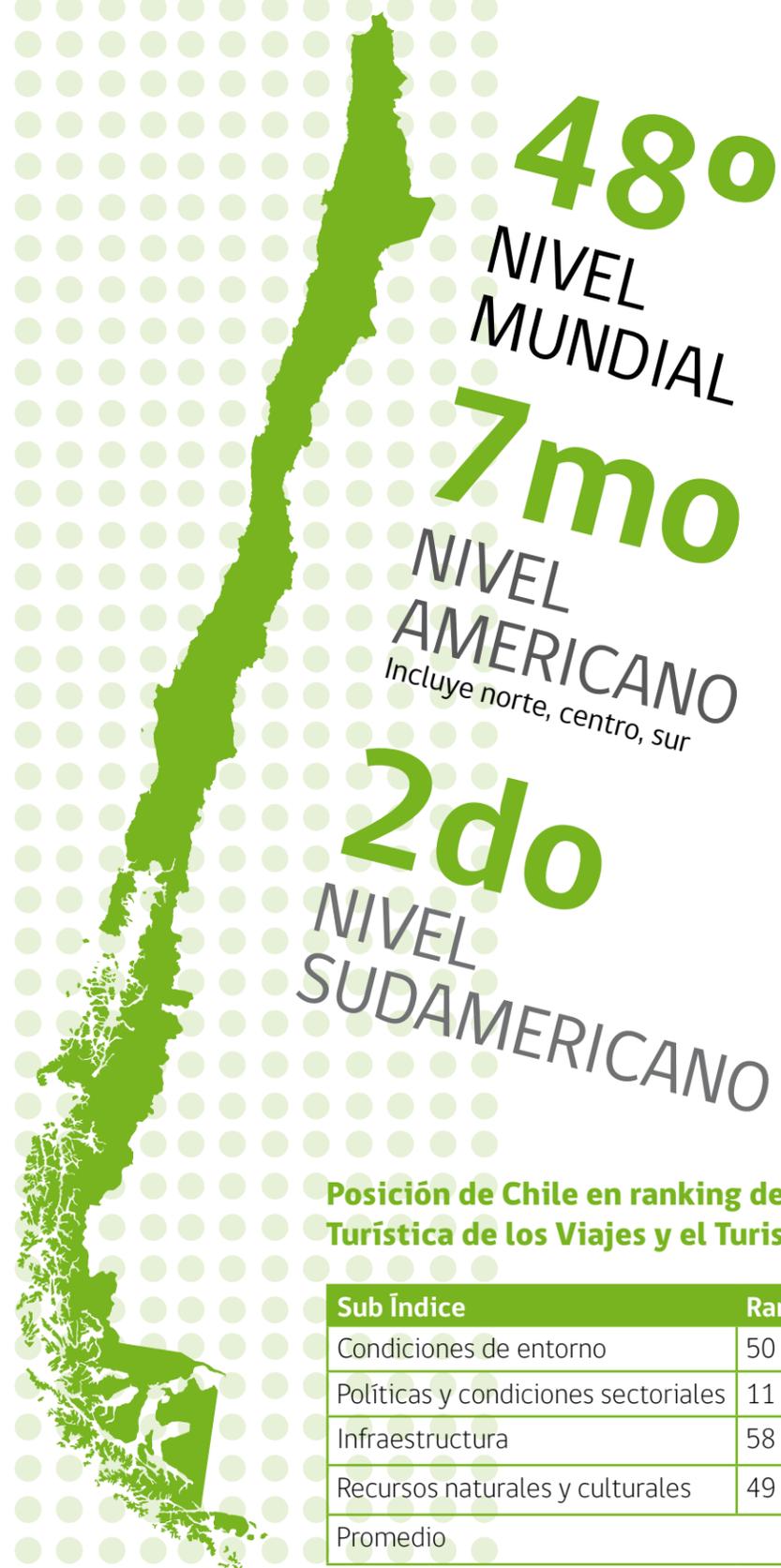
Chile existen déficits de infraestructura<sup>2</sup> para la habilitación, acceso y uso de los espacios valorados como atractivos de este tipo.

El "Índice de Competitividad Turística de los Viajes y el Turismo"<sup>3</sup>, elaborado por el Foro Económico Mundial, analiza el posicionamiento estratégico de 136 países, en el que Chile aparece en el lugar 48 a nivel mundial, ocupando el lugar 7 a nivel americano y el 2 a nivel sudamericano. Se construye en base a los siguientes subíndices: condiciones del entorno, políticas y condiciones sectoriales, infraestructura y recursos naturales y culturales.

1. World Economic Forum (2013).

2. Índice de competitividad turística de los viajes y el turismo.

3. La construcción del índice se realiza con base en un algoritmo de datos estadísticos del acceso público, informe de instituciones y organismos internacionales, opiniones de expertos sectoriales y encuestas internacionales.



### Posición de Chile en ranking de Competitividad Turística de los Viajes y el Turismo

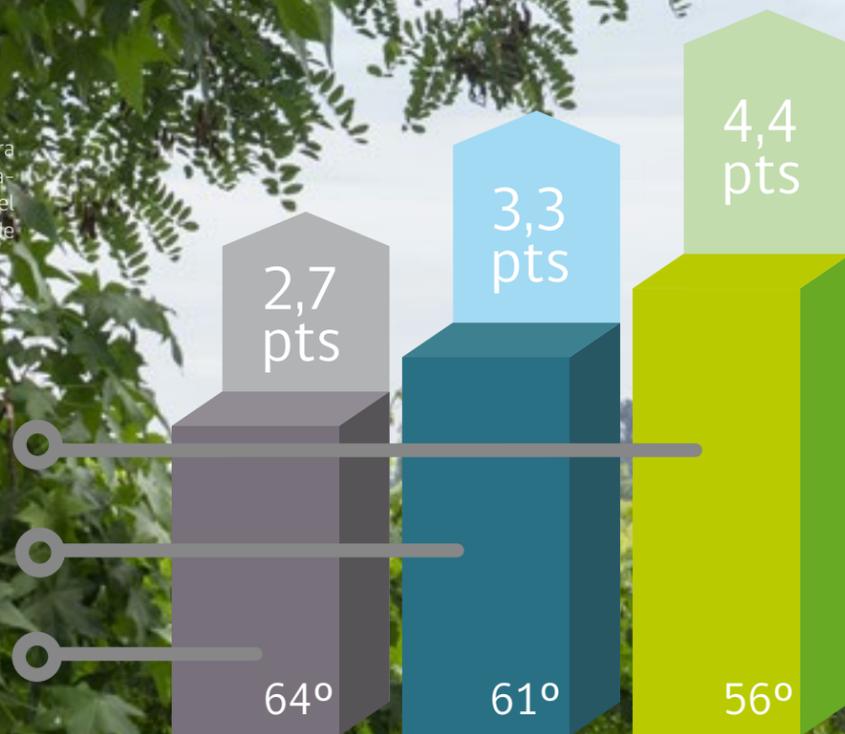
Sub Índice	Ranking	Puntuación
Condiciones de entorno	50	5.10
Políticas y condiciones sectoriales	11	4.60
Infraestructura	58	3.80
Recursos naturales y culturales	49	2.70
Promedio		4.05

El análisis del subíndice de infraestructura muestra a Chile en el lugar 58°. Un acercamiento mayor se ha observado descomponiendo el subíndice en sus variables estructurales de análisis, cuyas puntuaciones son:

Infraestructura de servicios turísticos

Infraestructura portuaria y terrestre

Infraestructura de aeropuertos



**El mayor potencial de desarrollo turístico en la Región del Maule está en las zonas precordilleranas y a lo largo de su borde costero.**

### 1.3 El turismo y la infraestructura en la región

Los destinos turísticos de la Región del Maule han evolucionado hacia el foco de interés que muestran los turistas. Esto ha sido potenciado gracias a la existencia de territorios con vocación turística como son: áreas protegidas, destinos emergentes y potenciales, Zonas de Interés Turístico (ZOIT) y circuitos turísticos establecidos en la región. La mayor expresión de desarrollo turístico de estos territorios se presenta especialmente en zonas precordilleranas y a lo largo del borde costero.

En términos de conectividad la red vial de la región tiene un total de casi 7.000 km. Cuenta con una doble calzada que está representada casi totalmente por la Ruta 5 y con una extensión de 196 km. El tránsito de bicicletas es importante considerando la realidad rural y especialmente frutícola de la región. En tal sentido, uno de los aspectos importantes a destacar corresponde a la habilitación de infraestructura complementaria como son vías con bermas suficientemente anchas o definitivamente implementación de ciclovías. Al respecto, en la región existen algunos caminos o tramos de caminos donde se ha logrado generar este tipo de infraestructura, formándose una red de 8 ciclovías que representa el 13,6% a nivel nacional, en tanto en kilómetros la red dispone de 52,1 km que equivalen al 22,1% de la red total del país.

En cuanto a pasos fronterizos, la región posee

dos habilitados: Paso Vergara y Paso Pehuenche, este último corresponde a uno de los 26 pasos priorizados con Argentina y tiene para la región la mayor relevancia, inversión e impacto territorial. La construcción de este emblemático paso fronterizo responde a la necesidad de fortalecer los vínculos entre Chile y Argentina y el resto de los países del Mercosur. Actualmente esta ruta internacional se encuentra totalmente pavimentada, sin embargo, no presenta un uso turístico importante. La pavimentación ha permitido contar con un paso operativo en toda su longitud, sin perjuicio que producto de las intensas nevazones en el sector cordillerano hayan existido largos períodos de cierre del paso fronterizo, lo que hoy se está mitigando a través de la concreción de campamentos de Vialidad para el despeje de nieve.

Los destinos turísticos de la región se caracterizan de acuerdo al número y tipo de atractivos; sus usos y potencialidades; y el desarrollo de la infraestructura, equipamiento, servicios turísticos, entre otros. Y, según la focalización territorial turística de la Subsecretaría de Turismo y Sernatur, se clasifican en consolidado; emergente; y potencial.

Los principales destinos identificados en la Región del Maule en torno a las cuales se organiza la actividad turística son:

#### Clasificación de destinos priorizados

Provincia	Destino Priorizado	Clasificación
Linares	Achibueno	Potencial
Cauquenes	Chanco - Pelluhue	Potencial
Linares	Colbún	Emergente
Talca	Constitución	Emergente
Curicó	Iloca - Vichuquén	Emergente
Curicó	Valle de Curicó	Emergente
Curicó	Radal Siete Tazas	Emergente
Talca	Vilches - Altos de Lircay	Potencial

Fuente: Subsecretaría de Turismo

# OCEÁNICO PACÍFICO

Clasificación de destinos turísticos



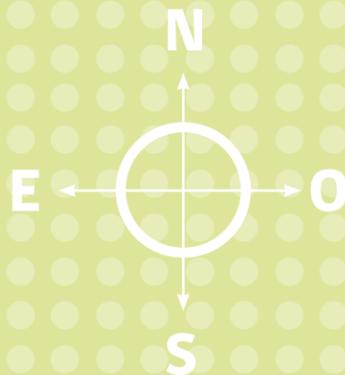
Potencial

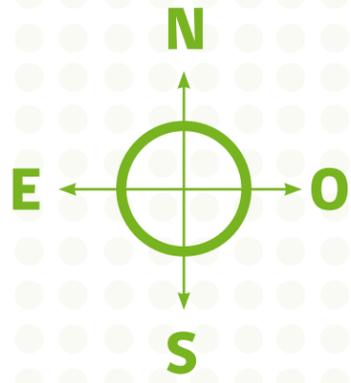


Emergente



Consolidado

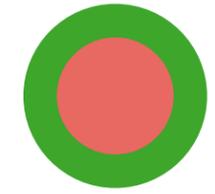




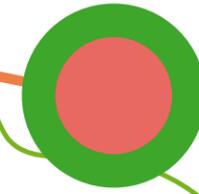
VICHUQUÉN



CONSTITUCIÓN



CURICÓ



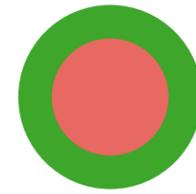
PASO PEHUÉNCHÉ

RADAL  
SIETE TAZAS



CAUQUENES

CHANCO



ACHIBUENO

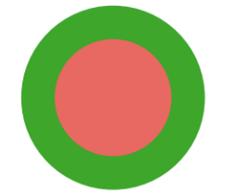


RUTA  
5

TALCA

LINARES

COLBÚN



VILCHES





La región no presenta destinos consolidados, a diferencia del resto de las regiones del país. Los destinos priorizados se localizan en tres zonas bien definidas: borde costero, valle central norte (Valle de Curicó) y precordillera. Talca es la única ciudad que cuenta con un buen nivel y capacidad de servicios para atender a los visitantes, situación que afecta la capacidad de atraer flujos turísticos hacia aquellos atractivos que sean de difícil acceso desde esta ciudad.

La estructura del sistema urbano regional de Maule se organiza a partir de cuatro ciudades principales: Curicó, en la cuenca del Mataquito; Talca (su capital), Linares y Cauquenes en la gran cuenca del Maule y sus afluentes. Es un sistema urbano equilibrado, algo poco común en nuestro país, el que normalmente tiende a la concentración. Sus cuatro ciudades principales están en una curva de rango-tamaño continua y suman sólo el 40% de la población regional, lo que habla de una región desconcentrada.

Se trata de una región que ofrece poca infraestructura y servicios de calidad para el turista. Salvo Talca -que tampoco cuenta con una oferta destacada en la materia-, la hotelería y gastronomía de alta calidad y con orientación al turista es más bien limitada en las demás ciudades de la región.

En cuanto a vialidad, actualmente es posible transitar por el llamado Arco Oriente, ruta precordillerana por las Provincias de Curicó, Talca y Linares y que se proyecta hacia la Región del Bío Bío. Ello permite al turista hacer un reco-

rrido por lugares tales como Molina, Pelarco, Cumpeo, Panimávida y Yervas Buenas sin que sea necesario regresar a la vía principal.

Por otro lado, la Ruta del Conquistador, que comunica San Javier con Cauquenes y que se proyecta hacia Concepción en la Región del Bío Bío ofrece otra alternativa para recorrer y acceder al litoral sur de la región. Debe reconocerse no obstante la falta de equipamiento para el turista en la ciudad de Cauquenes. Esta última cuenta con el cultivo de la cepa país, un recurso turístico importante a poner en valor -considerando el interés por el enoturismo-, pues se trata de la cepa más antigua de uva de vino cultivada en Chile. La cepa país se cultiva allí desde tiempos de la Conquista, lo que convierte a su producción en una tradición cuatricentaria.

La costa sur de Maule es de una belleza paisajística natural excepcional a la que se accede a través de la Reserva Nacional Los Ruiles. La planicie costera en este sector es ancha y su agricultura de clima marítimo es bastante excepcional, aunque sufre de carencia de agua para regadío. Los centros urbanos como Chanco y Pelluhue, de arquitectura tradicional el primero y pueblo de pescadores el segundo, fueron muy afectados por el terremoto de 2010, lo que dañó su patrimonio, a pesar de ingentes esfuerzos de reconstrucción.

Al norte de la región se encuentra la ciudad de Constitución, ubicada en la boca del gran río Maule (que en un momento constituyó la frontera sur de la Capitanía General de Chile), y que alojó desde tiempos inmemoriales la in-



**7.000 km**  
Red vial de la región

**196 km**  
De extensión de doble calzada



dustria naviera de los faluchos en el entonces navegable río Maule. Por su belleza y calidad de su playa fue desde principios de siglo XX un balneario muy elegante para los habitantes de Talca. A ello se sumó el ramal de Ferrocarriles del Estado, que actualmente se encuentra en operaciones. En contraposición al desarrollo turístico, la existencia de la planta de celulosa en su playa y la actividad forestal afectaron significativamente su potencial turístico y, si bien estas actividades generaron empleo y desarrollo, no lograron lo mismo con el centro urbano y su borde costero. A lo anterior debe agregarse el negativo efecto sobre la ribera del río que produjo el terremoto de 2010.

Entre los factores que han contribuido al resurgimiento de esta ciudad costera se cuentan el puente Cardenal Silva Henríquez, que reemplazó el antiguo balseo y que le dio buena accesibilidad al borde costero norte de la región, y la operación ininterrumpida del ramal Talca-Constitución, el que se encuentra posicionado como gran producto turístico que conecta con el interior del territorio y su cultura rural tradicional.

El territorio oriental de la región presenta un gran potencial para el turismo. Si bien actualmente ofrece como uno de sus principales atractivos el Parque Nacional Radales, también tiene otros varios atractivos como son las viñas del Maule -entre Curicó y Linares- incluyendo la Ruta del Vino de Curicó, o La Ruta del Vino del Maule, compuesta por un conjunto de 15 viñas en Talca, Villa Alegre, San Clemente y San Javier, y viñas como Miguel Torres, San Pedro, Aresti, Balduzzi, Casa Donoso, todas productoras de vinos altamente competitivos con los mejores mostos de Chile.

Junto a lo anterior y con una alta capacidad de atracción de flujos turísticos está la precordillera del Maule, un territorio de extraordinario potencial para el turismo de naturaleza y aventura en todas sus variantes. Sus dimensiones, multiplicidad de valles, cajones y ríos la hace muy atractiva para el senderismo, el trekking, el escalamiento, el ciclismo, la fotografía de paisajes y los paseos de todo tipo.

Una situación que afecta significativamente la capacidad de atracción de flujos turísticos in-

ternacionales de esta región es justamente su localización relativa, esto es, respecto de los principales centros urbanos receptores y distribuidores de este tipo de flujo. Por ejemplo: las ciudades de Santiago y Valparaíso, se ubican a una distancia tal que no hace posible la concreción de excursiones -viajes por el día- o "one-day experience".

La región posee condiciones para el desarrollo de una actividad turística con capacidad de atraer flujos internacionales, sin embargo, ello requiere de la puesta en valor de sus recursos y atractivos ligados al turismo de naturaleza y aventura en combinación con otros, como por ejemplo el enoturismo y el turismo termal. En este último, destacan termas tales como: Quinamávida y Panimávida en la comuna de Colbún; Catillo a 25 km de Parral; San Pedro en la comuna de Romeral; El Campanario y El Médano en la comuna de San Clemente; Baños Tangua en la comuna de Penco y Baños de Gualleco en Curepto.

**La presencia de múltiples viñas y rutas del vino debe aprovecharse al máximo para desarrollar el enoturismo en la región.**

## 2. METODOLOGÍA

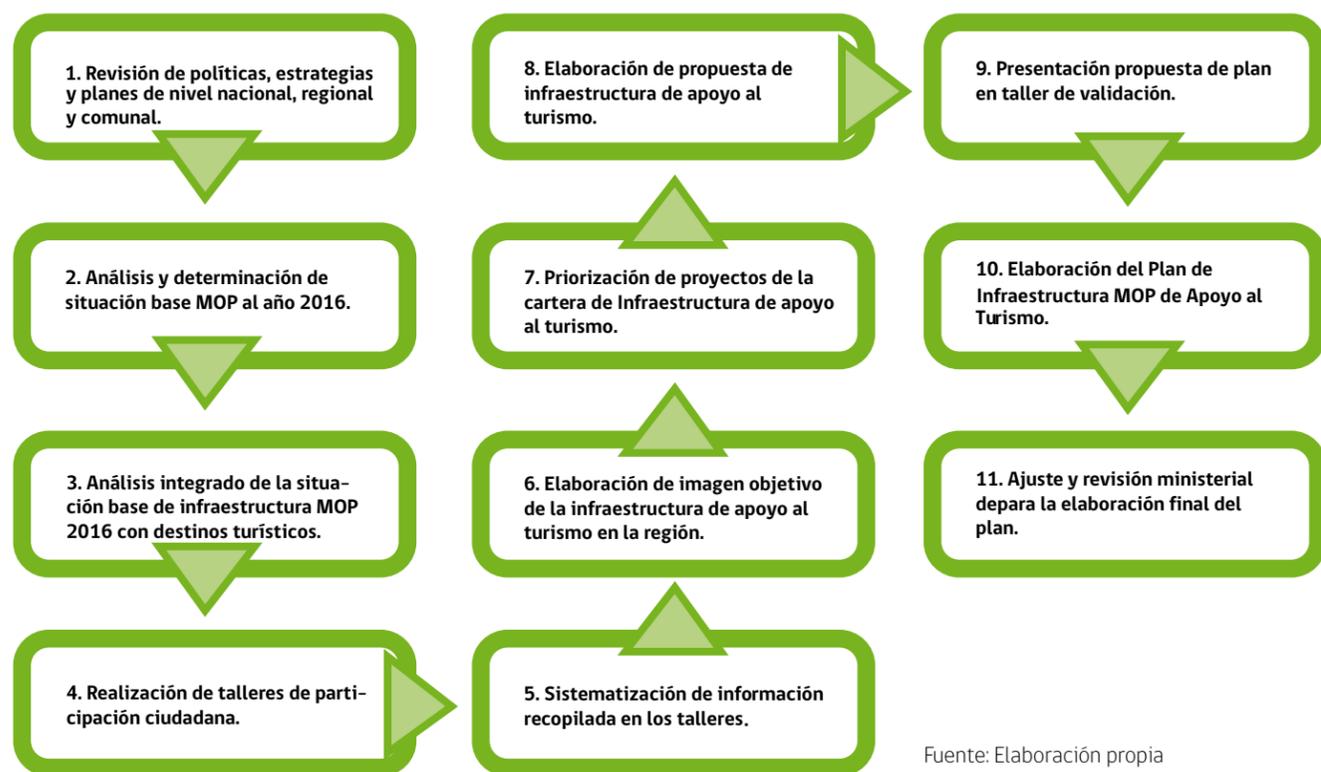


## 2. METODOLOGÍA

La metodología aplicada para elaborar este Plan integró un conjunto de recursos guiados por principios de sustentabilidad y participación ciudadana, así como un enfoque territorial.

### 2.1 Esquema general metodológico

La elaboración del Plan fue operacionalizada en una secuencia de pasos, que quedan expresados en el siguiente esquema:



Fuente: Elaboración propia

A continuación, se detallan los pasos considerados:

**1. Revisión de políticas, estrategias y planes de nivel nacional, regional y comunal.** Se recopiló y revisó toda la documentación referente a instrumentos de planificación regional y local relacionada con infraestructura y turismo. A partir de este proceso de revisión se recogen, por una parte, aquellos aspectos estratégicos relacionados con la misión y visión de la región y sus territorios, así como también aspectos más específicos relacionados con proyectos que nacen de estas planificaciones. Entre los documentos revisados de la región, cuando estos están

disponibles y según pertenencia regional, es posible destacar los siguientes:

- Estrategia Regional de Desarrollo.
- Estrategia Regional de Turismo.
- Plan Regional de Ordenamiento Territorial.
- Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico.
- Política Regional de Turismo.
- Zonificación del Borde Costero.
- Planes Regionales de Desarrollo Urbano.
- Planes de Desarrollo Turísticos Comunales.
- Planes de Desarrollo Comunales.
- Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP).

**2. Análisis y determinación de situación base MOP al año 2016 considerando las iniciativas de inversión en infraestructura MOP correspondientes al Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 (PRIGRH-MOP) y otros planes de infraestructura vigentes en la región.** Se complementó la recopilación con el análisis del contenido de otras planificaciones como fue el Plan de la Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio (COMICIVYT).

**3. Análisis integrado de la situación base de infraestructura MOP 2016 con los destinos turísticos priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.**

Estos destinos turísticos se clasifican, según su estado de desarrollo, en: potenciales, emergentes y consolidados (ver en página 34).

**4. Realización de talleres de participación ciudadana.** Se realizaron en las capitales regionales y en localidades asociadas a los destinos turísticos priorizados. En ellos se hicieron parte empresarios turísticos de la zona, autoridades locales y regionales y actores clave de servicios públicos y municipalidades. El objetivo de los talleres fue el levantamiento de requerimientos o déficits de infraestructura de apoyo al desarrollo de los destinos turísticos priorizados.

**5. Sistematización de información recopilada en los talleres.** En esta parte del proceso se genera una base de datos con iniciativas de inversión propuestas por la comunidad y actores clave regionales y locales. Se incorporó a esta base de datos la información recopilada a través de un formulario web, que fue creado especialmente para ser aplicado como complemento al desarrollo de estos talleres de inicio.

**6. Elaboración de imagen objetivo de la infraestructura de apoyo al turismo en la región.** Considerando los instrumentos estratégicos y la visión de los actores territoriales e institucionales consultados, se construyó una Imagen Objetivo de Infraestructura de Apoyo al Turismo para la región.

**7. Priorización de unidades de desarrollo de atractivos y de proyectos.** Se prioriza la cartera de proyectos basándose en factores asociados a los principios transversales para el desarrollo del sector turismo establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable. Los factores considerados son: sustentabilidad; focalización territorial; inclusión y equidad (ver página 35). Esta priorización se estructuró en los siguientes horizontes tem-

porales: 2021 (corto plazo); 2026 (mediano plazo); y 2030 (largo plazo).

**8. Elaboración de propuesta de infraestructura de apoyo al turismo.** Con el análisis de la información sistematizada y elaborada, se diseña una propuesta de infraestructura MOP de apoyo al turismo, considerando los 83 destinos turísticos priorizados.

Para estructurar los aportes de los talleres se validaron y complementaron los destinos turísticos priorizados y se definieron las Unidades de Desarrollo de Atractivos (UDA). Estas últimas agrupan territorialmente una cartera de iniciativas de inversión que permiten la puesta en valor de un recurso/atractivo turístico en los destinos priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable. Cada unidad lleva el nombre del atractivo más cercano o el de mayor jerarquía, en el caso de haber varios atractivos en torno a esta unidad. Se consideraron las siguientes categorías de atractivos turísticos:

- Sitios naturales.
- Museos y manifestaciones culturales históricas.
- Folklore.
- Realizaciones técnicas contemporáneas.
- Acontecimientos programados.
- Centros o lugares de esparcimiento.

Adicionalmente, existen situaciones puntuales en relación al desarrollo de proyectos conectores capaces de relacionar los distintos destinos turísticos.

A partir de este análisis se confeccionó la base de datos de proyectos levantados en el proceso participativo, se volvieron a revisar los proyectos existentes en la situación base para eliminar proyectos duplicados. En caso de que hubiesen existido proyectos duplicados, se mantuvieron los establecidos en el plan base.

**9. Presentación de la propuesta de plan en**

**taller de validación.** Se realiza presentación a la comunidad regional, lo que se materializó en el taller de validación. En él, se presentó la cartera de proyectos -a través de representaciones cartográficas- en las que se pudo localizar cada uno de los proyectos en el territorio de la región.

**10. Elaboración del Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo.** Con las observaciones recopiladas en el taller de validación en la región se ajustó la propuesta de Plan.

**11. Ajuste y revisión ministerial para la elaboración final del Plan.** Finalmente se analizó la propuesta de plan en relación a generar una síntesis de los elementos más relevantes y significativos, como también al estado del arte actual de las planificaciones vigentes de cada servicio, arribando de esa forma a esta versión del Plan.

Se entiende por Plan Especial de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable, aquel instrumento de planificación para el desarrollo de infraestructura de competencia del Ministerio de Obras Públicas, que es habilitante para el desarrollo de un turismo sustentable, y que es construido en función de otros planes, programas y de los proyectos propuestos por los actores clave de este sector de actividades, con base en una imagen objetivo de la infraestructura turística regional y local.

Se priorizan los proyectos según principios establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable

## Clasificación de destinos turísticos



### POTENCIALES

Corresponde a destinos cuyo ciclo de vida está en la etapa de exploración.

Esto es, un pequeño número de personas se siente atraído por los atractivos turísticos del destino. El número de visitantes es limitado y hay pocas instalaciones turísticas; los visitantes son de ciudades cercanas.



### EMERGENTES

Corresponde a destinos cuyo ciclo de vida está en la etapa de implicación o desarrollo.

Inicialmente la población local se empieza a involucrar montando algunas instalaciones que sirven a los visitantes; mientras que la temporada turística y los mercados comienzan a surgir. Puede llegar al nivel en que los visitantes son de distintos puntos del país y de la región; o los visitantes llegan en gran número y organismos externos como las cadenas de hoteles y/u operadores de turismo juegan un papel más importante. Los turistas vienen de todas partes del país y del extranjero.



### CONSOLIDADOS

Corresponde a destinos cuyo ciclo de vida está en la etapa de consolidación o estancamiento.

El turismo se ha convertido en un componente importante de la economía local, tiene una creciente importancia política y comienza a jugar un papel más central. El flujo de visitantes puede copar la capacidad de alojamiento y el equipamiento requerir mejoras. Puede llegar a un estado en que el número de visitantes alcance su punto máximo de saturación o, al contrario, puede ser que el destino ya no esté de moda y que los negocios tengan una más alta rotación (estancamiento).

## Factores y criterios de priorización de unidades de desarrollo de atractivos

### Sustentabilidad

a) Área Silvestre Protegida perteneciente al SNASPE<sup>1</sup>: si la UDA está relacionada con una SNASPE, tiene puntaje 1; si no, 0.

### Focalización territorial

a) Tipo de destino: si la UDA está relacionada con un destino turístico emergente o potencial, tiene puntaje 1; si no, 0.  
b) ZOIT<sup>2</sup>: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.

### Inclusión y Equidad

a) ADI<sup>3</sup>: si la UDA está relacionada con una ADI, tiene puntaje 1; si no, 0.  
b) Territorio Rezagado: si la UDA está relacionada con un territorio rezagado ubi-

cado en las comunas de la región, tiene puntaje 1; si no, 0.

### Complementariedad entre planes y programas

a) Programa Estratégico de Turismo: si la UDA está relacionada con una zona de aplicación de un Programa Estratégico de Turismo, tiene puntaje 1; si no, 0.  
b) Plan Base: si existen proyectos del Plan Base asociados a la UDA, tiene puntaje 1; si no, 0.

1. La riqueza natural de Chile está protegida dentro del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado, administrado por la Corporación Nacional Forestal, CONAF. El sistema tiene en la actualidad 100 unidades distribuidas en 36 Parques Nacionales, 49 Reservas Nacionales y 15 Monumentos Naturales. Estas unidades cubren una superficie aproximada de 14,5 millones de hectáreas, el 19,2% del territorio continental de Chile.  
2. De acuerdo a la Ley del Turismo (Ley 20.423 del año 2010), son Zonas de Interés Turístico (ZOIT) "los territorios comunales, intercomunales o determinadas áreas dentro de éstos que tengan condiciones especiales para la atracción turística y que requieran medidas de conservación y una planificación integrada para promover las inversiones del sector privado" (Art. 13).  
3. Las Áreas de Desarrollo Indígena (ADIs) surgen a partir de la aplicación del Art. 26° de la Ley N° 19.253 aprobada en octubre de 1995. De acuerdo a esta normativa, son definidas como espacios territoriales determinados en los cuales los órganos de la Administración del Estado deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios.

## Factores y criterios considerados para la priorización de proyectos

### Sustentabilidad

a) Conserva los recursos naturales de la zona: si el proyecto conserva los recursos naturales de la zona, tiene puntaje 1; si no, 0.  
b) Preserva el patrimonio cultural de la comunidad local: si el proyecto preserva el patrimonio cultural de la comunidad local, tiene puntaje 1; si no, 0.

### Focalización territorial

a) Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio: si el proyecto proviene de una iniciativa propuesta en los talleres de inicio, tiene puntaje 1; si no, 0.  
b) Forma parte de un Instrumento de Planificación Regional o Local: si el proyecto forma parte de un Instrumento de Planificación Regional o Local, tiene puntaje 1; si no, 0.

### Inclusión y Equidad

a) Infraestructura beneficia a población local: si la infraestructura propuesta por el proyecto beneficia a la población local (infraestructura mixta), tiene puntaje 1; si no, 0.  
b) Apoyo directo a emprendimientos existentes: si la infraestructura propuesta por el proyecto apoya directamente a emprendimientos existentes, tiene puntaje 1; si no, 0.



### SUSTENTABILIDAD

- Conserva los recursos naturales de la zona.
- Preserva el patrimonio cultural



### FOCALIZACIÓN TERRITORIAL

Forma parte de un Instrumento de Planificación Regional



### INCLUSIÓN Y EQUIDAD

- Infraestructura beneficia a población local
- Apoyo directo a emprendimientos existentes

## Las zonas de interés turístico favorecen la priorización de proyectos

## 2.2 Participación ciudadana

La participación ciudadana fue un componente metodológico fundamental en la elaboración del Plan, pues se consideró estratégica la relación con los actores relevantes del sector en el territorio, de modo de incorporar su conocimiento y reflexión sobre la visión de desarrollo, el déficit de infraestructura, y las potencialidades y proyecciones para el turismo sustentable en esta región.

El diseño de su implementación contó con dos etapas: la primera referida a la identificación de los atractivos turísticos asociados a los destinos priorizados de la región y el levantamiento de los requerimientos de infraestructura de apoyo al turismo, complementando la información de los proyectos ya considerados en los diferentes planes y programas vigentes relacionados con el sector; y la segunda etapa

referida a la revisión y validación de la propuesta de Plan con los actores involucrados en este proceso.

En la primera etapa se realizaron dos talleres, uno Curicó y otro en Linares, y el taller resumen en Talca. En ellos participaron actores clave del sector, entre los que se contaron empresarios turísticos de la zona, autoridades



locales y regionales, servicios públicos, academia y municipalidades.

Como resultado de estos talleres se sistematizó toda la información recogida y se generó una cartera preliminar con iniciativas de inversión propuestas por los actores participantes del proceso.

Una vez elaborada la propuesta de Plan de infraestructura de apoyo al turismo para la región, se invitó al taller de validación a todos los actores ya involucrados en los talleres realizados. Este tuvo como principal objetivo dar a conocer la propuesta de Plan que se elaboró y consultar a los participantes las observaciones y sugerencias que permitieron realizar los

ajustes correspondientes a dicha propuesta. La finalidad era obtener un producto más afinado y pertinente, que realmente respondiera a las necesidades de la región en materia de infraestructura de apoyo al turismo y que tiene como perspectiva el año 2030.

### Resumen de talleres en Región del Maule

Etapas 2016	Ciudad	Nº de participantes	% de mujeres participantes	Nº de ideas presentadas
Primera	Curicó	47	44.6	24
	Linares	34	55.8	35
Segunda	Talca	14	16.7	-

Fuente: Elaboración propia con base en registros de talleres



### 3. IMAGEN OBJETIVO

A continuación, se presentan la visión, las brechas y los desafíos – desde el punto de vista de los actores relevantes – para la infraestructura MOP de apoyo al desarrollo del turismo sustentable en la región al año 2030.



### 3.1 Visión de la infraestructura

La visión propuesta -de acuerdo a los instrumentos de planificación regional y local y a los planes de infraestructura- pone énfasis en la dimensión turística y se focaliza en determinados destinos turísticos.

La visión de largo plazo en el desarrollo de la infraestructura para potenciar el turismo en la región consiste en reforzar la misma en los nodos con vocación de mantenerse o constituirse en nuevos centros de operación (Talca, Curicó, Linares y Cauquenes).

Más allá de lo concerniente a la inversión del sector privado que facilita la prestación de servicios turísticos de calidad, la infraestructura pública de competencia del MOP puede apoyar y activar incentivos que aceleren dicha inversión de modo tal que se desarrollen nuevos centros de operación y atractivos turísticos de mayor jerarquía, contribuyendo con ello al mejoramiento de la competitividad turística regional.

Así, por ejemplo, se plantea que para los centros cívicos la Dirección de Arquitectura tenga un papel más preponderante, generando arquitectura de alto estándar para la edificación pública, y concentrándola en lugares significativos de la ciudad. Esta tarea, realizada de la mano con otras instituciones públicas, puede lograr un buen resultado paisajístico y un acento en el carácter local en los espacios públicos y su entorno.

Del mismo modo, es posible plantear paseos y costaneras de calidad en bordes fluviales, los cuales pueden estar asociados a defensas costeras que tiene a su cargo de la Dirección de Obras Hidráulicas. Esto junto con otorgar mayor seguridad frente a inundaciones a los residentes permitiría generar valiosas alternativas de paseo para los turistas. A lo anterior, se suman los mejoramientos de borde

costero ejecutados por la Dirección de Obras Portuarias.

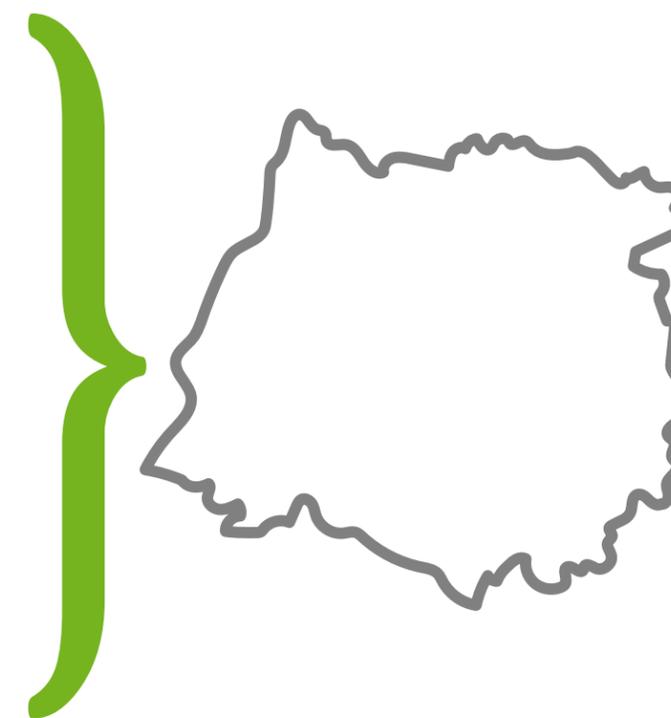
La Dirección de Vialidad puede contribuir a esta causa mediante bypasses y circunvalaciones que eviten el paso de camiones y buses interurbanos por los centros históricos, y/o circunvalaciones que permitan mejorar el ordenamiento eficiente del tránsito local, especialmente en Curicó, Linares y Cauquenes. Asimismo, la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas puede generar inversión privada en centros hospitalarios y rodoviaros de alto estándar que mejoren el nivel del equipamiento de las ciudades y centros urbanos de tamaño medio.

En cuanto a la accesibilidad de los atractivos turísticos, corresponde a la Dirección de Vialidad y, en algunos casos, a la Coordinación de Concesiones a través de los dos contratos de concesión vial existentes en la región, encontrar un equilibrio entre eficiencia de recorridos y calidad turística de las vías. Esto quiere decir que exista la posibilidad de acceder con rapidez dados los breves plazos de los que

**Talca, Curicó, Linares y Cauquenes deben erigirse como centros de operaciones para el aún emergente desarrollo turístico de la región.**

IMAGEN OBJETIVO

- ✓ Paseos y costaneras de calidad en bordes fluviales, los cuales pueden estar asociados a defensas costeras
- ✓ La Dirección de Arquitectura debe jugar un rol preponderante en la mejora de los centros cívicos
- ✓ Es preciso encontrar un equilibrio entre eficiencia de recorridos y calidad turística de las vías
- ✓ Las rutas del vino entre Colchagua y Curicó pueden apoyarse mediante el mejoramiento del camino que cruza la cuesta del Peral (Ruta I-30-J)
- ✓ Mejorar el ordenamiento eficiente del tránsito local, especialmente en Curicó, Linares y Cauquenes



**Es necesario completar y mejorar la ruta costera de la Región del Maule, de modo tal de conectarla con las de O'Higgins y Bío Bío y garantizar un flujo turístico.**

normalmente dispone el viajero, pero con la opción siempre de que parte de los recorridos sean por caminos que releven la belleza del paisaje (natural y/o cultural) mediante el privilegio de vistas, miradores, paradores, estacionamientos o bien por los servicios orientados al turista que dispongan los mismos.

Se requieren mejorar las conexiones entre los centros urbanos, entre éstos y los atractivos y entre los atractivos mismos formando un sistema de circuitos. Ello aumentaría el valor de los destinos al posibilitar distintas opciones de recorridos. Como todo sistema, uno de redes turísticas entre atractivos hace que cada uno de éstos valga más que el mismo en forma aislada. La red potencia a sus componentes.

El desarrollo de ejes de conexión alternativos a la Ruta 5, como fue el Arco Oriente ha sido una gran inversión para el turismo, pero también hace falta completar y mejorar la ruta costera, de modo de conectar la Región de O'Higgins con la del Bío Bío y garantizar un flujo turístico mayor por esta zona. Asimismo, dada la gran calidad escénica de los parajes por los que atraviesan estas rutas es recomendable que las mejoras de la accesibilidad se hagan incorporando criterios técnicos propuestos para Rutas de Belleza Escénica. Y también que se consideren equipamientos e instalaciones (paradores, miradores, servicios en ruta, entre otros) para medios de traslados alternativos de media distancia como las bicicletas, lo que permitiría intensificar el uso turístico de esta

zona, en el sentido transversal hacia el territorio equidistante de la Ruta 5. Esto último favorecerá también la consolidación de nuevas ofertas turísticas y las denominadas "Rutas Patrimoniales" que emergen en esta región.

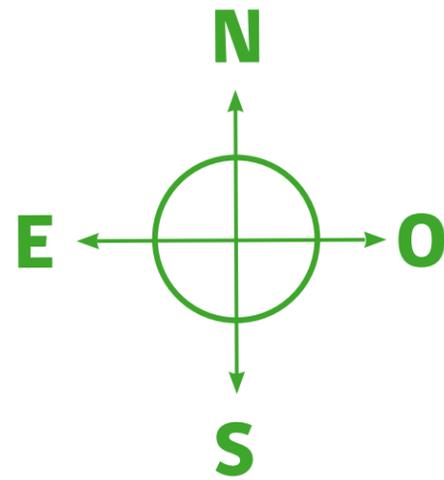
Desde hace ya varios años en la Región del Maule se ha buscado por distintas vías habilitar Los Nevados de Longaví para la práctica de deportes invernales como el ski, el cual podría también estar asociado al Centro de Ski de Los Nevados de Chillán en la Región del Bío Bío. Estudios realizados en la década pasada mostraron que las nieves del costado sur del volcán tienen la potencialidad para alojar pistas de esquí de nivel mundial, sin embargo, el camino para acceder a este lugar requiere de

obras y expropiaciones para las que no ha sido posible encontrar rentabilidad social. Aquí se recomienda revisar una vez más este proyecto, pues dinamizaría el territorio suroriental de la región y las ciudades de Linares y Parral.

Una integración de rutas del vino entre Colchagua y Curicó puede apoyarse a través del mejoramiento del camino que cruza la cuesta del Peral (Ruta I-30-J), conectando a los vecinos poblados de Teno y Chépica.

En la alta cordillera, si en algún momento se habilita el paso Vergara, al oriente de Curicó, ello podría dar lugar a un recorrido ciclista transcorderano que, según expertos, tendría un enorme potencial turístico.

Mejorar estas conectividades terrestres con lo requerido por el turista en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalética, desvíos estratégicos, horarios, entre otros, permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados y habilitar e incorporar al menos cuatro nuevos territorios a los destinos de esta región, dos enteramente en la región (Cordillera y borde costero sur) y dos interregionales (rutas de integración Mataquito - Colchagua y Parral - Pelluhue - Cobquecura - Ninhue - San Carlos).



**La habilitación de Los Nevados de Longaví como centro de ski debe considerarse debido a la potencialidad de alojar pistas de nivel mundial.**

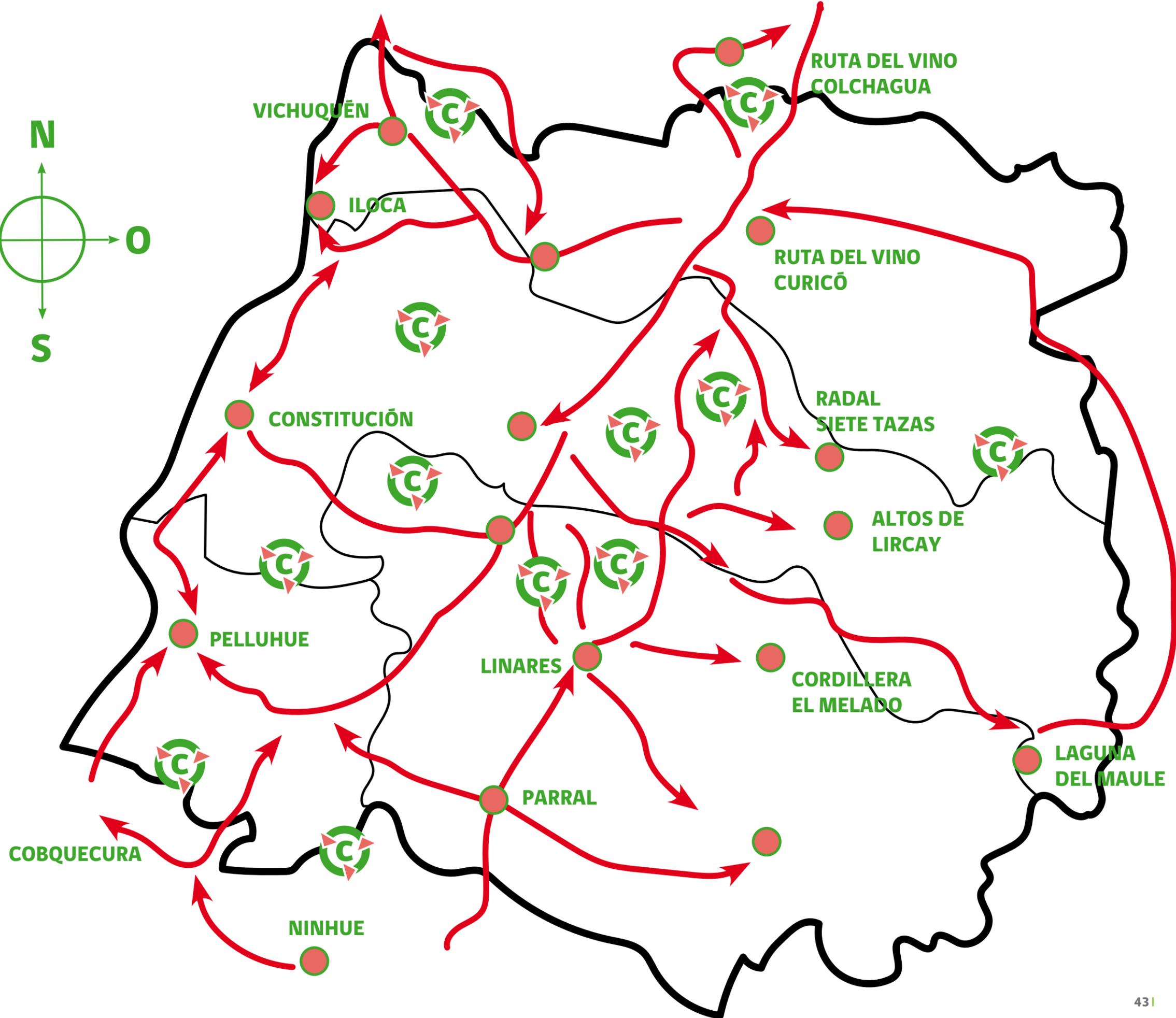


IMAGEN OBJETIVO

# Déficits y desafíos

Difícil conectividad para los paseos y la exploración turística interregional

Dar acceso a paseantes a la cordillera y precordillera

Necesidad de defensas marítimas en bordes costeros

Bypass para sacar tráfico de camiones en ciudades grandes e intermedias

Generar centros cívicos renovados que den una impronta singular y de identidad

Habilitación de antiguas vías férreas en desuso para trekking y/o bicicletas

Restauración incompleta de estaciones del ramal ferroviario a Constitución

## 3.2 Déficit y desafíos

De acuerdo con la visión presentada anteriormente, en la Región del Maule se identifican los siguientes déficits y desafíos:

- Escasez de caminos de calidad para el turista impide realizar circuitos convenientes que permitan retornar al origen por rutas que accedan a otros atractivos que los visitados en la ruta de ida.

- Bypass para sacar tráfico de camiones en ciudades grandes e intermedias que afectan la tranquilidad y seguridad requerida para el desarrollo de las actividades turísticas. Es el caso de Curicó, Teno, Lontué, Molina, Linares, Cauquenes, Chanco y Pelluhue.

- Carencia del concepto de rutas escénicas en:

- Rutas del Vino (Curicó, Talca-San Javier y Cauquenes).

- Nueva vía Arco Oriente no tiene estándar para acoger adecuadamente al turismo: ausencia de bermas, falta de lugares para picnic, ciclovías, centros de información, baños públicos, etc.

- Difícil conectividad para los paseos y la exploración turística interregional:

- Rutas del vino de Colchagua y Curicó.

- Valle del Mataquito con Valle de Colchagua.

- Ruta de calidad turística de borde costero: regiones de O'Higgins (desde Ruta de la Sal), Maule y Bío Bío (norte).

- Falta de adaptación de la infraestructura para dar acceso de paseantes a la precordillera y cordillera, con desvíos, rutas escénicas, paradores, baños públicos, miradores, lugares para actividades deportivas y comida campestre (picnic), refugios y senderos de trekking. Ruta para ciclismo amateur trans-

cordillerano Romeral - Paso Vergara - Paso Pehuenche - San Clemente. Camino de acceso a la Laguna del Maule.

- Necesidad de generar centros cívicos renovados que den una impronta singular y de identidad a los centros históricos hoy con edificación patrimonial sin restaurar, edificación pública de regular calidad arquitectónica, y sin verdaderos proyectos de paisajismo para sus espacios públicos centrales, lo que impide que se promueva la identidad local. Este es el caso de Curicó, Talca, Linares, Cauquenes y Molina.

- Falta de paseos-costaneras que pueden ser parte de la construcción de defensas fluviales en bordes de ríos en sus pasos por los centros urbanos de ciudades principales e intermedias. Tal es el caso de Talca y Cauquenes. En el caso del río Maule ello puede apuntar a hacer nuevamente navegable su primer tramo (hasta Péncahue).

- Necesidad de defensas marítimas en bordes costeros en las ciudades de Constitución y Pelluhue.

- Actualmente existe un abandono del equipamiento de caletas pesqueras en la costa. Se requiere hacerlas verdaderamente apropiables por parte de los pescadores artesanales.

- Falta de algún tipo de infraestructura para el transporte aéreo para turistas de altos ingresos que permita operar vuelos en avión o helicóptero hacia y desde Santiago, tanto internacional al aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB) como nacional al aeródromo Eulogio Sánchez.

- Programa de restauración incompleto de estaciones del ramal ferroviario a Constitución.

- Desvalorización, incluyendo falta de acceso adecuado, de sitios históricos relacionados con el período de la Independencia nacional: Cancha Rayada, Yervas Buenas y Lircay.

- Acceso inapropiado en cuanto a calidad turística a lugares naturales de alta demanda como Parque Nacional Radal Siete Tazas y Vichuquén.

- Falta de acceso a un potencial centro de deportes invernales y ski en Nevados de Longaví y El Planchón.

- Falta de agua potable rural -incluyendo el uso de hospederías y restaurantes- en pequeñas localidades y lugares de interés que forman parte de circuitos turísticos: Radal, Punta de la Vega, Puente Pancho, Radal Siete Tazas, poblados en ramal ferroviario a Constitución, etc.

- Habilitación de antiguas vías férreas en desuso para trekking y/o bicicletas: ramales a San Clemente, Parral - Cauquenes, Linares - Panimávida - Colbún.

**Se necesitan centros cívicos renovados y con edificios patrimoniales restaurados en ciudades como Curicó, Talca, Linares, Cauquenes y Molina.**

## 4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO



## Tipologías de infraestructura de apoyo al turismo

A continuación se presenta un conjunto de tipologías de inversión en infraestructura MOP, destacadas por los actores participantes en la elaboración del plan. Algunas ya existen y otras fueron propuestas en el marco de los requerimientos levantados.

### Tipologías de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable

Nº	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA	PROPÓSITO
1	<b>Agua potable rural</b>	Programa de Agua Potable Rural	Se asocia a proyectos de construcción, mejoramiento y ampliación de sistemas de agua potable en localidades rurales.
2	<b>Aguas lluvias</b>	Dirección de Obras Hidráulicas	Realizar acciones principalmente sobre áreas urbanas, destinadas a la formulación y ejecución de planes y proyectos de obras circunscritos a las redes primarias, necesarias para la evacuación y drenaje de aguas lluvias. Las redes secundarias son de tuición del Minvu.
3	<b>Borde costero</b>	Dirección de Obras Portuarias	Contribuir al desarrollo social, la recreación y el turismo a través de la provisión de servicios de infraestructura en el borde costero, fluvial y lacustre. Contempla principalmente dos tipos de obras asociadas al mejoramiento de espacios públicos costeros: <ul style="list-style-type: none"> <li>Recuperación de playas: mediante la construcción de obras de protección, descontaminación de arena, rellenos y equipamientos básicos.</li> <li>Paseos costeros: a través de la construcción de obras de protección y equipamientos básicos.</li> </ul>
4	<b>Caleta pesquera y turística</b>	Dirección de Obras Portuarias	Mejorar las condiciones de operación, seguridad, higiene y turismo asociado a la actividad pesquera artesanal. Corresponde a un programa de inversión que contempla infraestructura básica relativa a: <ul style="list-style-type: none"> <li>Obras marítimas: atracaderos tales como, muelles, rampas y/o malecones. Además contempla la construcción de rampas para varado y resguardo de embarcaciones.</li> <li>Obras Terrestres: explanadas, servicios básicos (agua, luz, alcantarillado y servicios higiénicos), boxes y sombreaderos.</li> </ul>
5	<b>Ciclovia - Ciclorruta</b>	Direcciones de: Vialidad y	Desarrollar la infraestructura emplazada sobre la faja fiscal de caminos públicos o en bordes costeros, orientada al tránsito y/o circulación de bicicletas.
6	<b>Camino conector turístico (*)</b>	Dirección de Vialidad	Habilitar camino público de conectividad terrestre destinado al libre tránsito, situado fuera de los límites urbanos y en que una de sus funciones importantes es la de conectar destinos turísticos.
7	<b>Edificación pública</b>	Dirección de Arquitectura	Construir, mejorar y/o ampliar la edificación destinada para el servicio de organismos públicos.
8	<b>Infraestructura cultural (*)</b>	Dirección de Arquitectura	Construir, conservar y restaurar la edificación de carácter público destinada a albergar, principalmente, a museos o centros de difusión y creación de la cultura y las artes.
9	<b>Infraestructura de información y servicios turísticos (*)</b>	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública destinada a: <ul style="list-style-type: none"> <li>Ofrecer información y servicios al turista, tales como centros de interpretación, paneles informativos y centros de información turística.</li> <li>Ofrecer servicios al turista mediante instalaciones de apoyo para el desarrollo de actividades en el lugar (zonas de descanso, wi-fi, baños, entre otros).</li> </ul>

Nº	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA	PROPÓSITO
10	<b>Infraestructura de transporte aéreo</b>	Dirección de Aeropuertos	Construir obra pública que considere aquellos elementos necesarios para la operación de aeronaves y atención de pasajeros, sean éstas aviones o helicópteros.
11	<b>Infraestructura de transporte terrestre</b>	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública que considere aquellos elementos necesarios para la operación de buses interurbanos, rurales y atención de pasajeros.
12	<b>Infraestructura de defensa fluvial</b>	Dirección de Obras Hidráulicas	Construir obra pública para la defensa de terrenos y poblaciones contra inundaciones o desbordes de riberas.
13	<b>Complejo fronterizo</b>	Dirección de Arquitectura	Construir la infraestructura necesaria para que las personas, mercancías transportadas y vehículos puedan atravesar los límites de dos países, cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades competentes.
14	<b>Edificación patrimonial</b>	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública destinada a rescatar y poner en valor inmuebles o áreas de reconocida importancia patrimonial. De manera singular, considera la acción de restauración.
15	<b>Ruta escénica</b>	Dirección de Vialidad	Construir caminos o tramos de caminos que se emplacen en zonas de alto valor paisajístico, ambiental y/o cultural, cuyo trazado y obras complementarias ayuden a preservar, proteger y poner en valor el entorno donde se insertan y favorezcan el desarrollo turístico del territorio.
16	<b>Sendero interpretativo (*)</b>	Direcciones de Vialidad, Arquitectura; Obras Portuarias	Senda habilitada para el paso de personas, cuyo trazado se desarrolle en algún área de interés turístico y que cuente tanto con información asociada a su trazado como con equipamiento de apoyo a quienes transitan por ellos. Estos senderos podrían estar insertos en áreas protegidas pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado.

(\*) Propuestas en talleres y reuniones de análisis.

**Las tipologías de infraestructura se relacionan con iniciativas de inversión existentes o futuras del MOP**

# 5. CARTERA DE PROYECTOS



## 5.1 Síntesis de la cartera de proyectos sectorial y extra sectorial

### Distribución de iniciativas del plan por provincia con financiamiento sectorial y extrasectorial

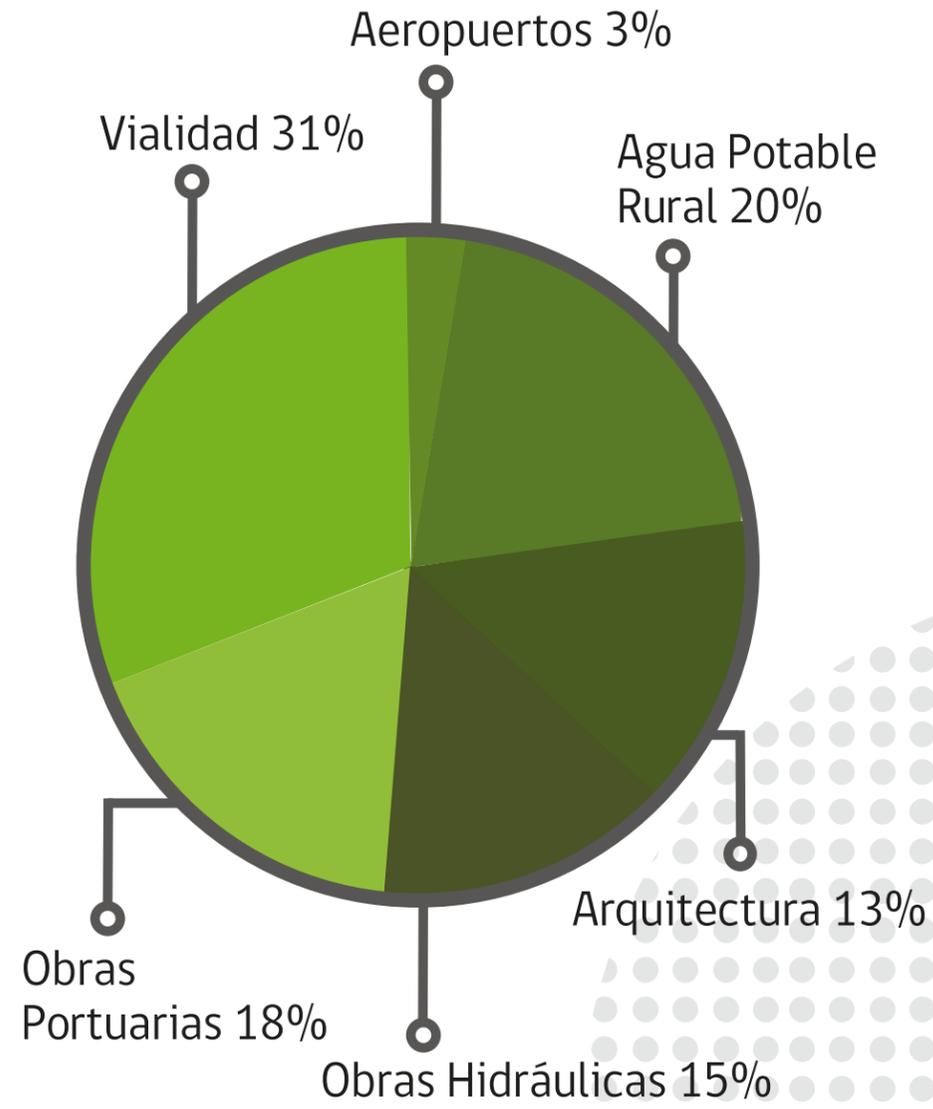
PROVINCIA	Aeropuertos	Agua Potable Rural	Arquitectura	Obras Hidráulicas	Obras Portuarias	Vialidad	Total
Cauquenes		2			4	3	9
Curicó		2	4	4	3	7	20
Interprovincial		1					1
Linares	2	1	3	4		5	15
Talca		9	3	3	6	8	29
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>23</b>	<b>74</b>

### Distribución de tipologías por Unidad Técnica MOP y Destinos Turísticos Priorizados

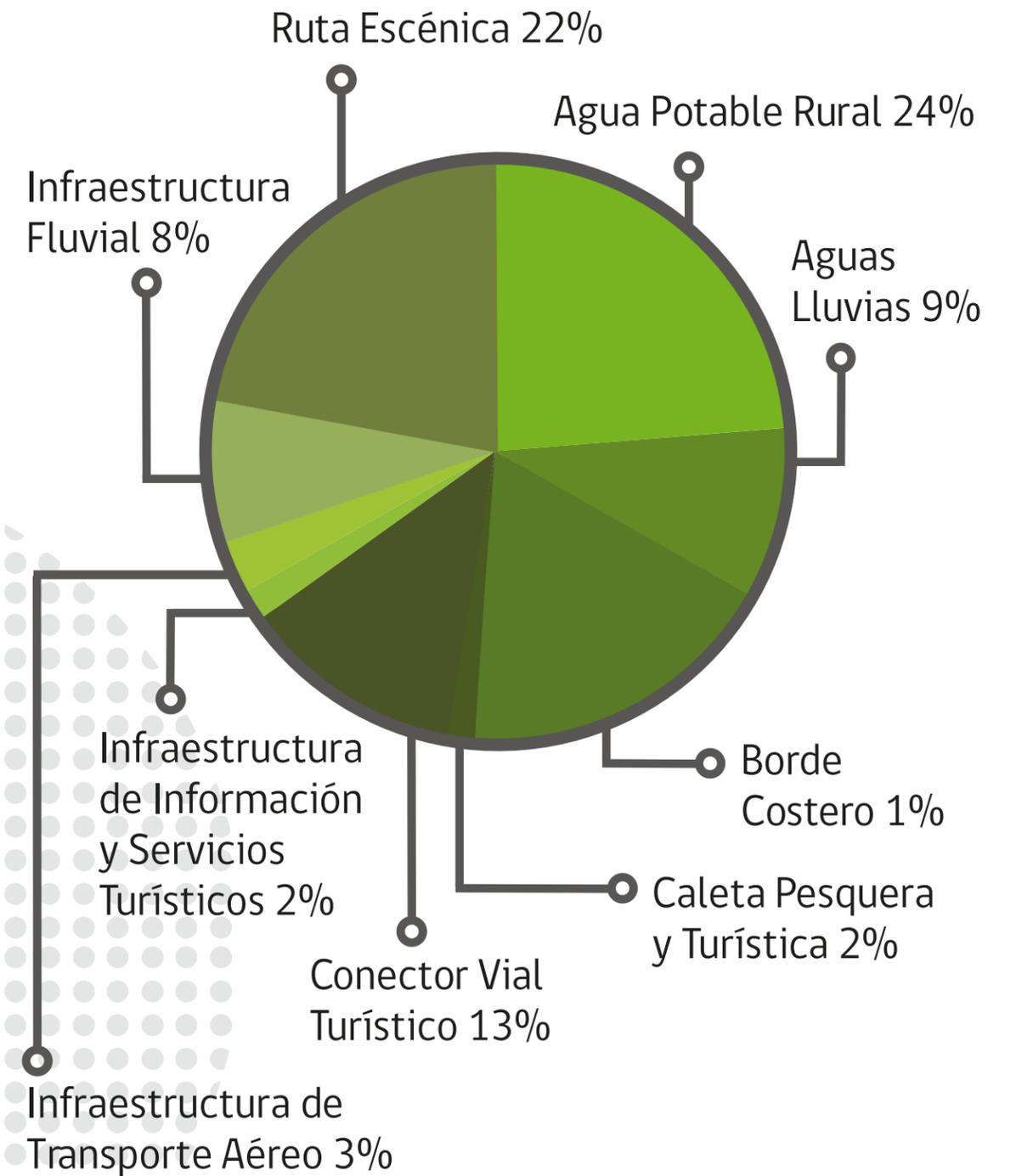
DESTINO TURÍSTICO SST	UNIDAD TÉCNICA MOP	TIPOLOGÍA	Total
<b>Achibueno</b>	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	1
	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
	Arquitectura	Infraestructura Cultural	1
		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
	Obras Hidráulicas	Aguas Lluvias	2
		Infraestructura Fluvial	2
	Vialidad	Conector Vial Turístico	1
		Ruta Escénica	2
<b>Chanco - Pelluhue</b>	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	2
	Obras Portuarias	Borde Costero	3
		Caleta Pesquera y Turística	1
	Vialidad	Conector Vial Turístico	2
	Ruta Escénica	1	
<b>Colbún</b>	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
		Sendero Interpretativo	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	2
		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
	Vialidad	Ruta Escénica	3
<b>Constitución</b>	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	8
	Obras Hidráulicas	Aguas Lluvias	2
		Infraestructura Fluvial	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	3
	Vialidad	Ruta Escénica	1
<b>Iloca - Vichuquén</b>	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1

DESTINO TURÍSTICO SST	UNIDAD TECNICA MOP	TIPOLOGIA	Total
	Obras Portuarias	Borde Costero	3
	Vialidad	Conector Vial Turístico	1
		Ruta Escénica	2
<b>Radal Siete Tazas</b>	Vialidad	Conector Vial Turístico	1
<b>Siete Tazas</b>	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
	Arquitectura	Sendero Interpretativo	1
	Vialidad	Ruta Escénica	1
<b>Valle de Curicó</b>	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
		Paso y complejo fronterizo	1
	Obras Hidráulicas	Aguas Lluvias	2
		Infraestructura Fluvial	2
	Vialidad	Conector Vial Turístico	2
		Ruta Escénica	1
<b>Valle de Curicó - Colbún - Achibueno</b>	Vialidad	Ruta Escénica	1
<b>Valle de Curicó - Iloca - Vichuquén</b>	Arquitectura	Sendero Interpretativo	1
<b>Vilches - Altos de Lircay</b>	Vialidad	Conector Vial Turístico	1
<b>Otro Destino</b>	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	1
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	2
	Vialidad	Ruta Escénica	3
<b>Todos los Destinos</b>	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
<b>Total</b>			<b>74</b>

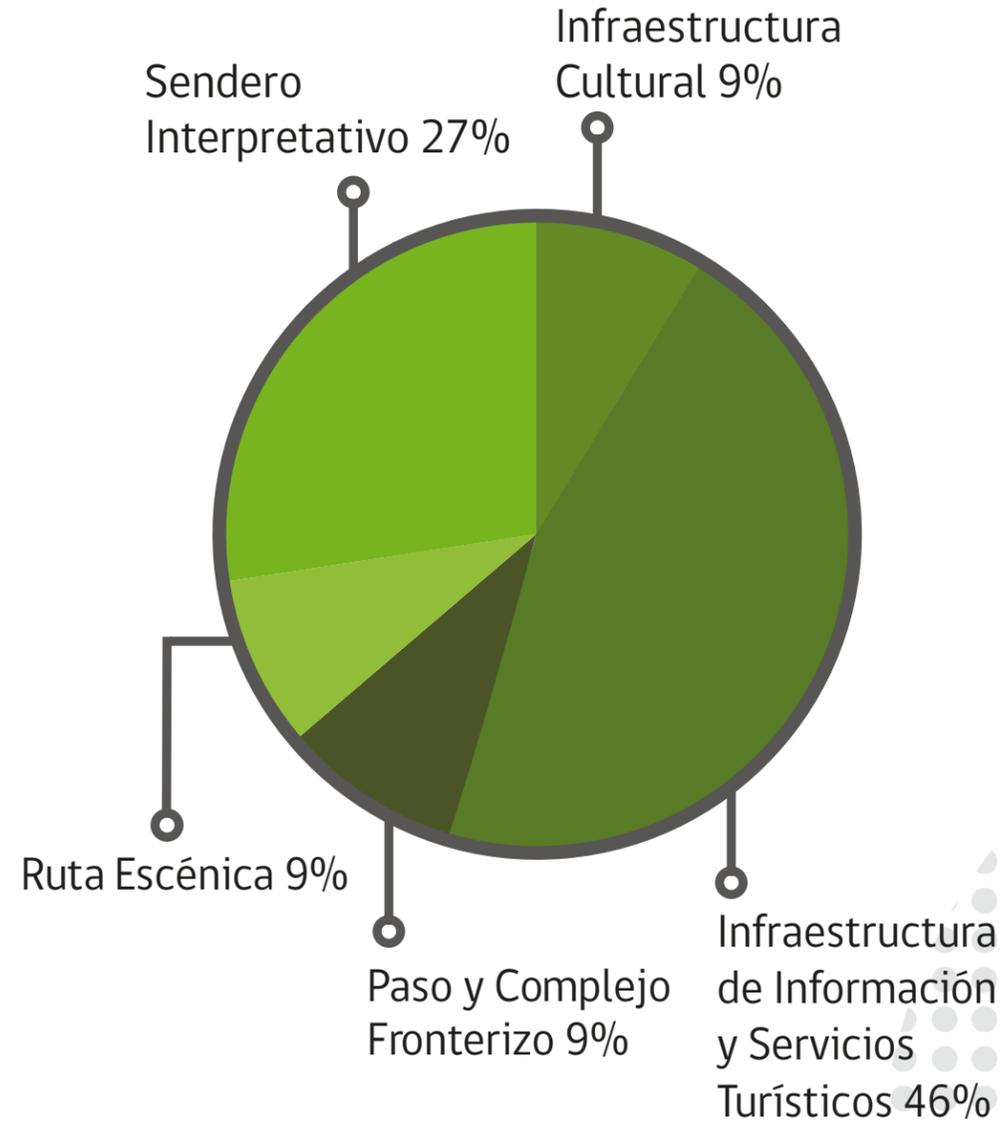
### Por unidad técnica



### Por tipología con financiamiento sectorial



Por tipología con financiamiento extra sectorial



**Deben fortalecerse los servicios turísticos en lugares naturales de alta demanda como el Parque Nacional Radal Siete Tazas y el lago Vichuquén**



## 5.2 Cartera de proyectos del Plan

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
<b>Cauquenes</b>	Chanco	Ampliación explanada - Caleta Loanco	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Chanco - Pelluhue	Ejecución	Corto
		Construcción APR y solución sanitaria - Loanco	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Chanco - Pelluhue	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento borde costero - Loanco Chanco	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Chanco - Pelluhue	Ejecución	Corto
		Mejoramiento borde costero - Playa Monolito	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Chanco - Pelluhue	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento - Ruta M-450, sector Chanco - Empeдрado	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Chanco - Pelluhue	Diseño y Ejecución	Corto
	Pelluhue	Construcción APR y solución sanitaria - Pelluhue	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Chanco - Pelluhue	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción camino costero - Sector Pueblo Hundido - Bif. Chovellen	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Chanco - Pelluhue	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento a ruta escénica turística - Ruta M-80-N, Pelluhue-Curanipe	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Chanco - Pelluhue	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento borde costero - Curanipe y Pelluhue	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Chanco - Pelluhue	Ejecución	Corto
<b>Curicó</b>	Curicó	Construcción evacuadores aguas lluvias - Sistema Curicó Poniente	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Sectorial	Valle de Curicó	Ejecución	Mediano
		Construcción mirador interpretativo - Ingreso al Valle de Curicó en Peaje Teno	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento sistema evacuación aguas - lluvias - Canal Suderivado 2 Marco 20	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Sectorial	Valle de Curicó	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento unificación de bocatomas - Río Lontué	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Valle de Curicó	Prefactibilidad	Mediano
	Hualañé	Construcción senda no motorizada - Vía verde, ramal Curicó - Licantén	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Valle de Curicó - Iloca - Vichuquén	Prefactibilidad	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
	Licantén	Mejoramiento borde costero - Duao - Iloca	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Iloca - Vichuquén	Ejecución	Corto
	Licantén, Vichuquén	Mejoramiento camino costero norte Sector , Boyeruca - Cruce Ruta J-60	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Iloca - Vichuquén	Ejecución	Corto
	Molina	Construcción embalse - Río Claro	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Valle de Curicó	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento - Ruta K-275, sector Las Trancas - Parque Inglés	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Radal Siete Tazas	Ejecución	Corto
	Romeral	Construcción mirador interpretativo y refugio - Sector El Planchón	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valle de Curicó	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta J-55, Romeral - Paso Vergara	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta J-585, acceso a El Planchón	Ruta Escénica	Vialidad	Extrasectorial	Valle de Curicó	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento instalaciones Aduana Paso Vergara y Termas San Pedro, con centro de acogida al visitante	Paso y complejo fronterizo	Arquitectura	Extrasectorial	Valle de Curicó	Diseño y Ejecución	Largo
	Sagrada Familia	Mejoramiento - Ruta K-16, sector Lontué - Sagrada Familia	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle de Curicó	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento y ampliación sistema APR - Tricao	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle de Curicó	Ejecución	Corto
	Teno	Mejoramiento - Rutas J-40 y J-448, sector Teno - Rauco	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle de Curicó	Diseño y Ejecución	Corto
	Vichuquén	Construcción de costanera recreativa - Playa Paula, Lago Vichuquén	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Iloca - Vichuquén	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica mixta - Ruta Hualañé - Lago Vichuquén - Llico (Hualañé - La Higuera - Ruta J-806-Llico)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Iloca - Vichuquén	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento borde costero - Llico, Boyeruca Lago Vichuquén	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Iloca - Vichuquén	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento integral sistema APR - Llico	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Iloca - Vichuquén	Ejecución	Corto
<b>Interprovincial</b>	Intercomunal	Construcción proyectos nuevos 2018 APR VII Región	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Todos los Destinos	Ejecución	Corto
<b>Linares</b>	Colbún	Mejoramiento a ruta escénica mixta, asfaltada - Ruta L-355, ribera sur embalse Colbún	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Colbún	Diseño y Ejecución	Mediano
	Linares	Conservación de riberas en cauces naturales VII Región 2010 - 2012, revestimiento de ribera Sector Huapi Etapa 3	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Achibueno	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción APR y solución sanitaria, cinco localidades - Cajón del río Achibueno	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Achibueno	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción evacuadores aguas lluvias sistema drenaje - Yungay Centro	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Sectorial	Achibueno	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción evacuadores aguas lluvias sistema drenaje - Matadero Oriente	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Sectorial	Achibueno	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento de riego - Cuenca Río Achibueno (embalse Montecillos)	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Achibueno	Prefactibilidad	Mediano
		Normalización Aeródromo Municipal - Linares	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Achibueno	Ejecución	Mediano
	Longaví	Construcción conexión vial - Ruta L-11 Y Ruta L-535, incluye puente Achibueno	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Achibueno	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta L-45, desde cruce Ruta L-429 a Km 56 app	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Achibueno	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento y construcción ruta escénica hacia Nevados del Longaví (L-745, L-733 y su continuación al Nevado)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Achibueno	Prefactibilidad	Largo
	Parral	Construcción centro de servicios al turista y mirador interpretativo - La Balsa junta de los Ríos Longaví y Bollileo	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Achibueno	Prefactibilidad	Largo
		Construcción mirador interpretativo - Ingreso al Valle de Parral	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción Museo de Neruda - Parral.	Infraestructura Cultural	Arquitectura	Extrasectorial	Achibueno	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta L-75, Parral - Bullileo	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
	Villa Alegre	Construcción de Aeropuerto Nacional para el Maule	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Largo
<b>Talca</b>	Constitución	Mejoramiento de borde costero - Sector Fluvia Constitución	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Constitución	Ejecución	Corto
	Constitución	Construcción / Habilitación costanera del río Maule Navegable - Linares de Perales a Constitución	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Constitución	Prefactibilidad	Largo
		Construcción APR - Forel	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Constitución	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción APR - Maquehua	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Constitución	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción APR - Pichaman	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Constitución	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción Evacuadores Aguas Lluvias Sistema estero El Carbón	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Sectorial	Constitución	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO- GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN- CIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Construcción evacuadores aguas lluvias - Sistema El Mapochito, Las Animas y otros Sss- temas menores.	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Sectorial	Constitución	Ejecución	Corto
		Construcción sistema de riego - Embalse Junquillar	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Constitución	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta Costera, Constitución - Límite regional	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Constitución	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento borde costero - Constitución	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Constitución	Ejecución	Corto
	Curepto	Mejoramiento a ruta escénica - Ruta J-60, Loria - Guapi - Iloca - Lipimávida	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Iloca - Vichuquén	Diseño y Ejecución	Largo
	Empedrado	Mejoramiento a ruta escénica - Ruta del Vino, L-600/L-700/128/126/M-600/M-40/ (Retiro a Empedrado)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
	Maule	Construcción APR - Linares de Perales	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Constitución	Diseño y Ejecución	Largo
	Pencahue	Construcción APR - Curtiduría	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Constitución	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción APR - González Bastías	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Constitución	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción APR, - Tanhuao	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Constitución	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción APR - Toconey	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Constitución	Diseño y Ejecución	Largo
	Río Claro	Construcción APR - Parque Inglés, Radal Siete Tazas.	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Siete Tazas	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción senderos de interpretación, mirador colgante y unidad de recepción de visitantes	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Siete Tazas	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica asfaltada - Ruta K-275, hasta Parque Inglés	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Siete Tazas	Diseño y Ejecución	Mediano
	San Clemente	Construcción de embarcadero turístico recreativo - Laguna del Maule.	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Colbún	Prefactibilidad	Largo

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO- GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN- CIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
		Construcción de mirador interpretativo - Laguna del Maule	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Obras Portuarias	Sectorial	Colbún	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de sendero interpretativo a saltos de agua - Ruta Paso Pehuenche	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Colbún	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción mirador interpretativo y refugio - Sector Los Cóndores y Lo Aguirre	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Colbún	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica - Acceso Laguna del Maule	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Colbún	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica mixta - Ruta Precordillerana, Molina - Linares (por Colbún)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle de Curicó - Colbún - Achibueno	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica turística - Rutas J-80/J-956 /J-850	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Colbún	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento del borde costero lacustre - Lago Colbún	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Colbún	Ejecución	Corto
		Mejoramiento - Ruta K-705, sector cruce Ruta K-715-Vilches Alto	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Vilches - Altos de Lircay	Ejecución	Corto

NOTA: Se entiende corto plazo a 2021; mediano plazo a 2026; y largo plazo a 2030. Las etapas corresponden a las definidas en el Sistema Nacional de Inversiones.

## Consideraciones importantes sobre la factibilidad y programación presupuestaria de la cartera de iniciativas de inversión del Plan

La programación de la cartera de iniciativas requerida por este plan será ejecutada de acuerdo al proceso de gestión de inversiones establecido ministerialmente. En todo caso, se debe tener en consideración que ésta se construye bajo supuestos que determinan la propuesta al 2030, y que, de ocurrir cambios en ellos, implica el ajuste de las iniciativas y de su programación. De acuerdo a lo anterior, se de-

berán tener en cuenta las siguientes variables:

- Disponibilidad de los recursos financieros otorgados por la Ley de Presupuestos de cada año y las asignaciones presupuestarias de cada fuente de financiamiento, ya sean MOP o extra MOP.
- Recomendación favorable de las iniciativas, de acuerdo a los resultados de la presentación de éstas al Sistema Nacional de Inversiones

del Ministerio de Desarrollo Social.

- Variación de los costos de inversión como resultado de los estudios de preinversión y/o diseños de ingeniería.
- Factores externos que influyen en las decisiones de inversión, como situaciones de emergencia, aprobaciones de servicios e instituciones, expropiaciones, prioridades gubernamentales, entre otros.

