





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

REGIÓN DE ANTOFAGASTA

	Ministerio de Obras Públicas	Subsecretaría de Turismo	Dirección de Planeamiento
Gobierno de Chile	Gobierno de Chile	Gobierno de Chile	Gobierno de Chile





**PLAN ESPECIAL DE
INFRAESTRUCTURA MOP
DE APOYO AL TURISMO
SUSTENTABLE
ANTOFAGASTA**



REGIÓN DE ANTOFAGASTA

Créditos:
Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, Subsecretaría de Turismo
Plan Especial de Infraestructura MOP de apoyo al Turismo Sustentable a 2030
1ra edición, diciembre de 2017. Subsecretaría de Turismo - Dirección de Planeamiento (MOP)
Diseño y diagramación: Gestión Futuro Ingenieros Consultores Ltda.
Publicación financiada por Subsecretaría de Turismo
Versión descargable en: www.subturismo.gob.cl - www.dirplan.cl
Fotografías: Banco de imágenes Servicio Nacional de Turismo y Ministerio de Obras Públicas

PRESENTACIÓN	6
INTRODUCCIÓN	8
1. EL TURISMO	12
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
2. METODOLOGÍA	30
2.1 Esquema general metodológico	32
2.2 Participación ciudadana	36
3. IMAGEN OBJETIVO	38
3.1 Visión de la infraestructura	40
3.2 Déficit y desafíos	45
4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO	46
5. CARTERA DE PROYECTOS	50
5.1 Síntesis de la cartera de proyectos	52
5.2 Cartera de proyectos del Plan	58
5.3 Mapa del Plan	



Presentación

La Subsecretaría de Turismo del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo y la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas (MOP) presentan el “Plan Especial de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable al año 2030, Región de Antofagasta”. Este plan tiene por objetivo impulsar una cartera de proyectos de inversión en infraestructura de competencia del MOP que faciliten el desarrollo del turismo sustentable en la región.

La formulación 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 aplicó un enfoque territorial que tomó como base los destinos turísticos priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable; los diferentes instrumentos de planificación vigentes y el desarrollo de un extenso proceso participativo, que involucró a actores claves de la actividad turística regional.

Finalmente, es preciso mencionar que producto del trabajo realizado se proponen nuevas tipologías de obras públicas que tienen relación con el sector turismo, las que deberán ser posteriormente reexaminadas en conjunto con las diferentes direcciones operativas del Ministerio de Obras Públicas, de modo tal de analizar la viabilidad de abordarlas por medio de los actuales o bien 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

En el presente documento "Plan Especial de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable a 2030, Región de Antofagasta" se sintetizan los principales resultados del proceso de identificación y priorización de la cartera de proyectos de inversión asociados a la dinámica y proyección del sector turismo. Dichos proyectos se encuentran agrupados, desde el punto de vista temporal, en periodos de tiempo de corto, mediano y largo plazo, con un horizonte general al año 2030. Todas las iniciativas conforman una cartera integral de proyectos que en su momento deberán ser evaluados socialmente para obtener su recomendación en el marco del sistema nacional de inversión pública, y posteriormente abordar su ejecución por el Ministerio de Obras Públicas, a través de sus servicios dependientes: Vialidad, Obras Portuarias, Aeropuertos, Agua Potable Rural, Obras Hidráulicas, Arquitectura, o bien mediante el sistema de Concesiones de Obras Públicas.

Este proceso se inició con la generación del estudio "Análisis de requerimientos de infraestructura MOP de apoyo al turismo", fruto de un trabajo colaborativo entre la Subsecretaría de Turismo y la Dirección de Planeamiento del MOP para abordar los desafíos que impone el turismo en materia de infraestructura, como importante factor que incide en la competitividad.

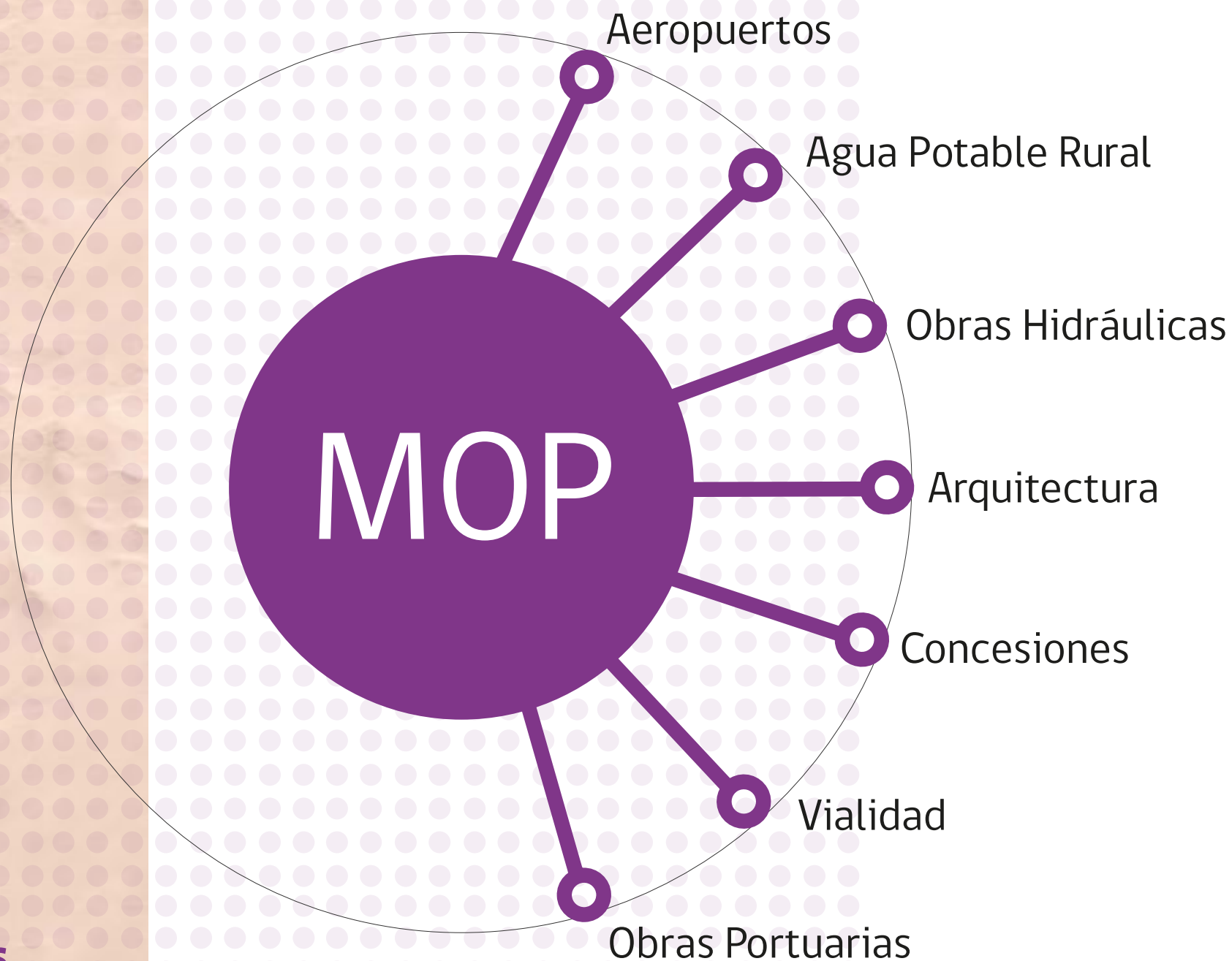
Para ello, se utilizó un enfoque territorial, que consideró los destinos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable y los atractivos turísticos priorizados en la región. El trabajo fue abordado a partir de una estrategia participativa, que involucró la realización de talleres y entrevistas con actores

claves del turismo a nivel regional y local, que permitieron levantar las principales necesidades respecto de la infraestructura de obras públicas que se requiere para apoyar el turismo sustentable, con un horizonte al año 2030. 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 los principales déficit y desafíos de infraestructura relacionados con el turismo sustentable en la región.

En la Región de Antofagasta 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 Antofagasta y San Pedro de Atacama. En tanto, durante la segunda fase se ejecutó un taller de cierre en la capital regional, 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, 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 empleos¹.

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%².

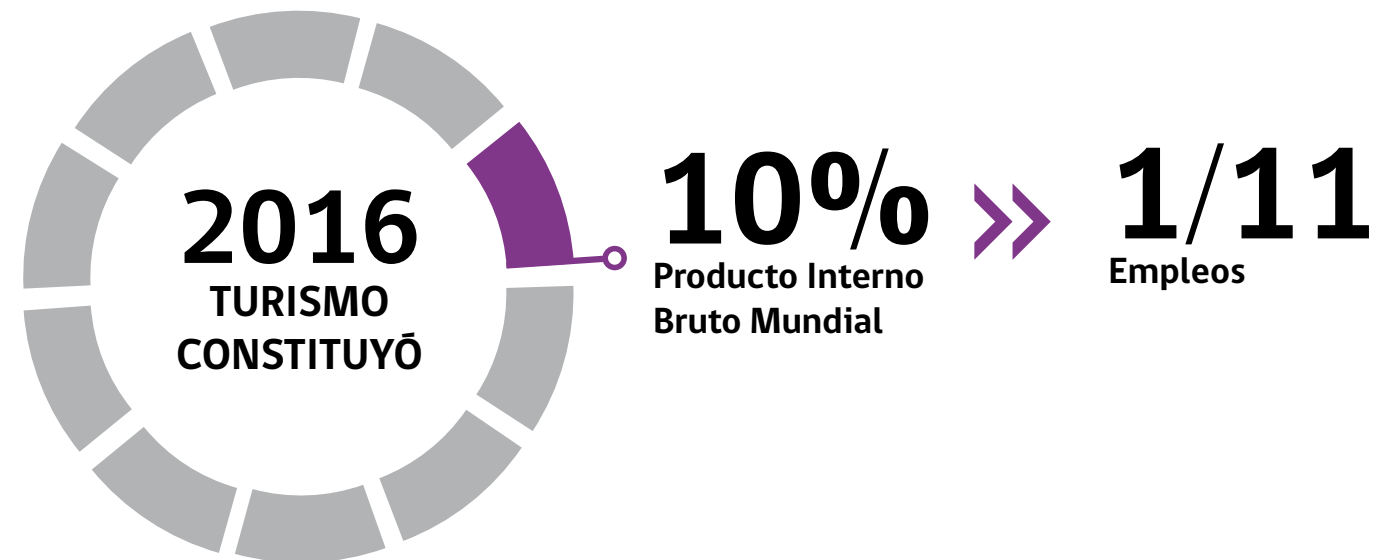
Los intereses de los y las turistas han ido cambiando con el paso de los años: históricamente, existía preferencia por destinos consolidados o tradicionales, mientras que en la actualidad hay una tendencia creciente por nuevas experiencias en destinos considerados exóticos o cuyo desarrollo turístico es incipiente. Así, Asia y el Pacífico han mostrado crecimientos superiores a Europa en años recientes³. 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 spa⁴.

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

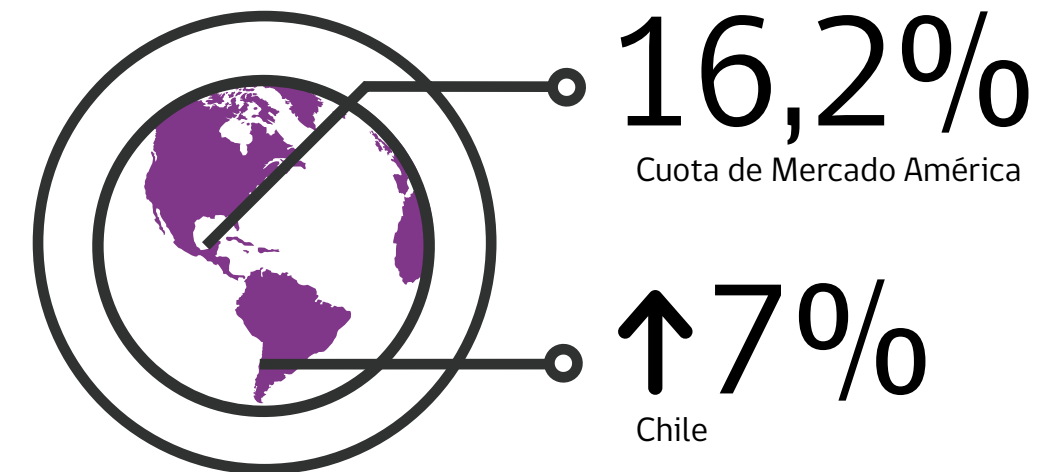
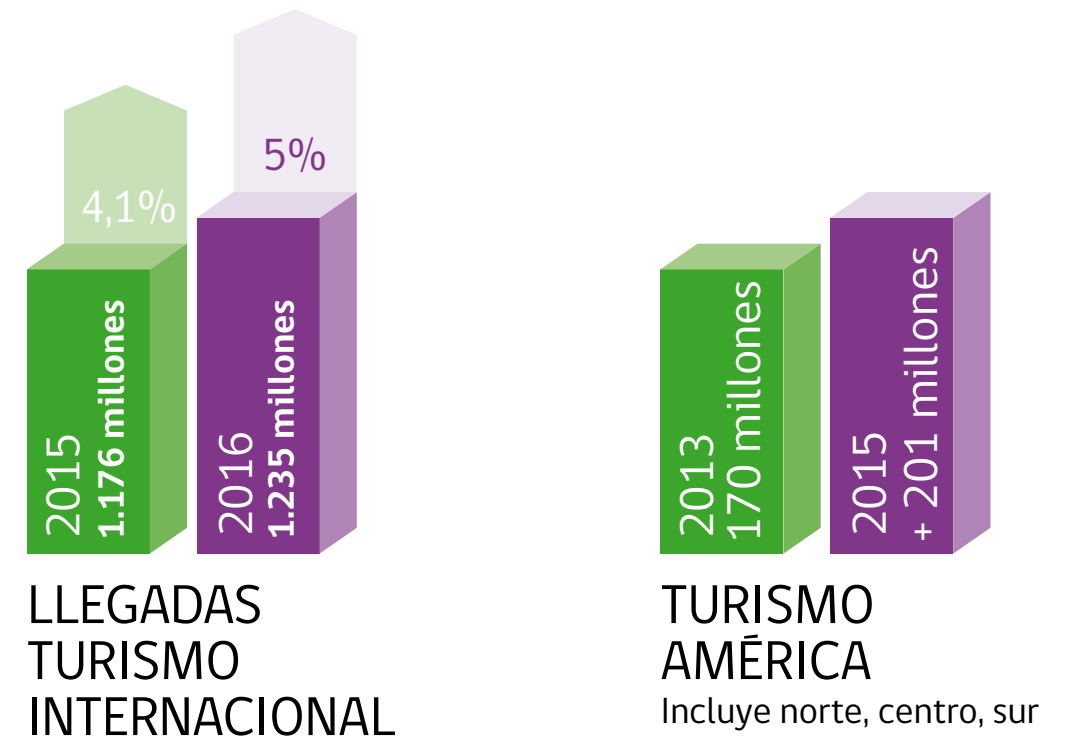
2. Organización Mundial de Turismo (2017). Barómetro.

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 •





0,3%

de las llegadas internacionales

0,2%

del gasto internacional en turismo

8.500

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 los principales sectores productivos, contribuyendo un total de divisas de 3.097 millones de dólares en 2016, sólo por concepto de turismo receptivo¹.

El año 2016 se estimó que el turismo representó en forma directa un 3,3% tanto del PIB como del empleo². De forma análoga a lo ocurrido a escala mundial, ambas cifras también

aumentan si se consideran los efectos indirectos del turismo: el aporte al PIB aumenta a un 10,2% y la contribución al empleo a un 9,8%³.

Si a esto se suma el gasto realizado por chilenos y chilenas que viajan cada año por el país -cerca a los 5.400 millones de dólares-, es posible afirmar que el sector genera una cifra superior a los 8.500 millones de dólares. De hecho, se calcula que entre los años 2010 y 2016, el aumento de llegadas de turistas internacionales al país se incrementó prácticamente en un 100%⁴.

1. Subsecretaría de Turismo (2017)
 2. World Travel & Tourism Council (2017)
 3. World Travel & Tourism Council (2017)
 4. Subsecretaría de Turismo (2017)



Aumentó la llegada de turistas internacionales al país

{ 2010-2016 }

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

5.640.700

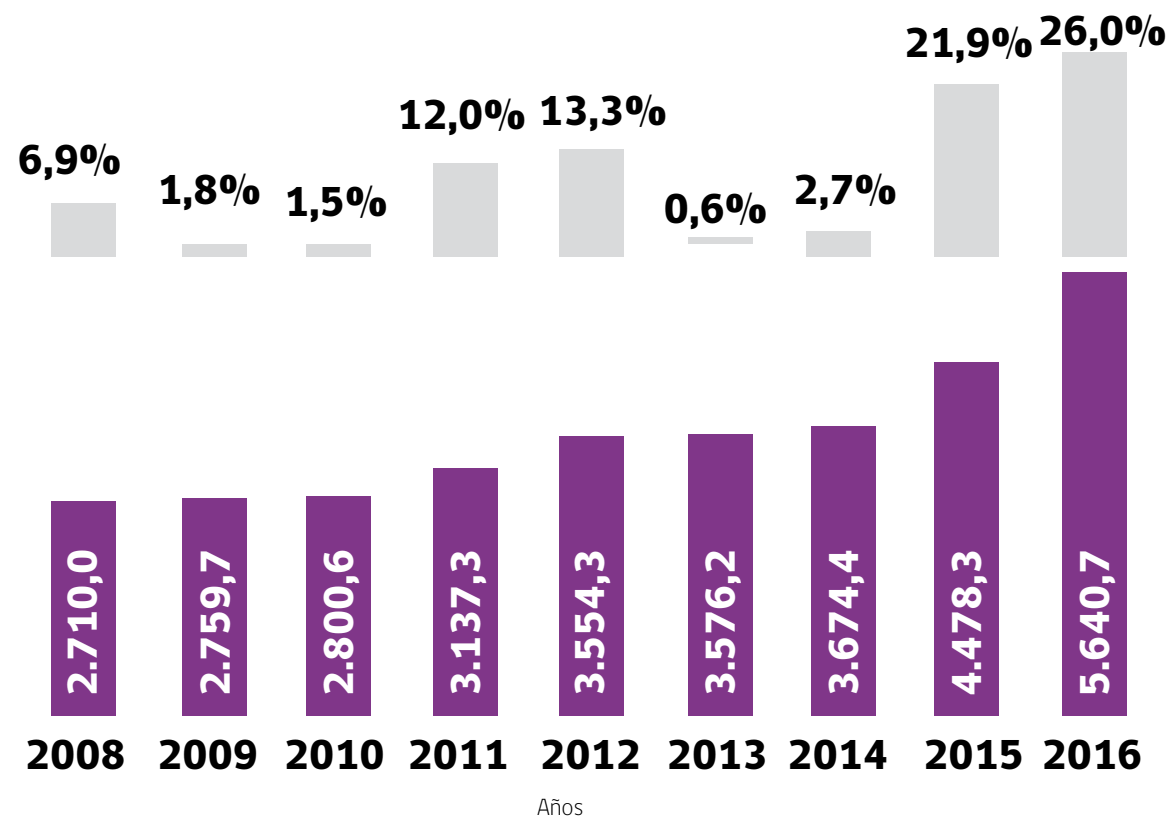
TURISTAS EXTRANJEROS

+ 2/3

PROVIENEN AMÉRICA DEL SUR



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



■ Llegada de Turistas (miles)

■ % 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 brasilero se destaca por sus

aportes en llegadas (8%) y especialmente en divisas (12%)¹.

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 ●



63%

VACACIONES Y DESCANSO

25%

VISITAS A FAMILIARES Y AMIGOS

12%

OTRAS MOTIVACIONES DEL VIAJE

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 mejorada¹.

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

Chile existen déficits de infraestructura² 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"³, 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 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

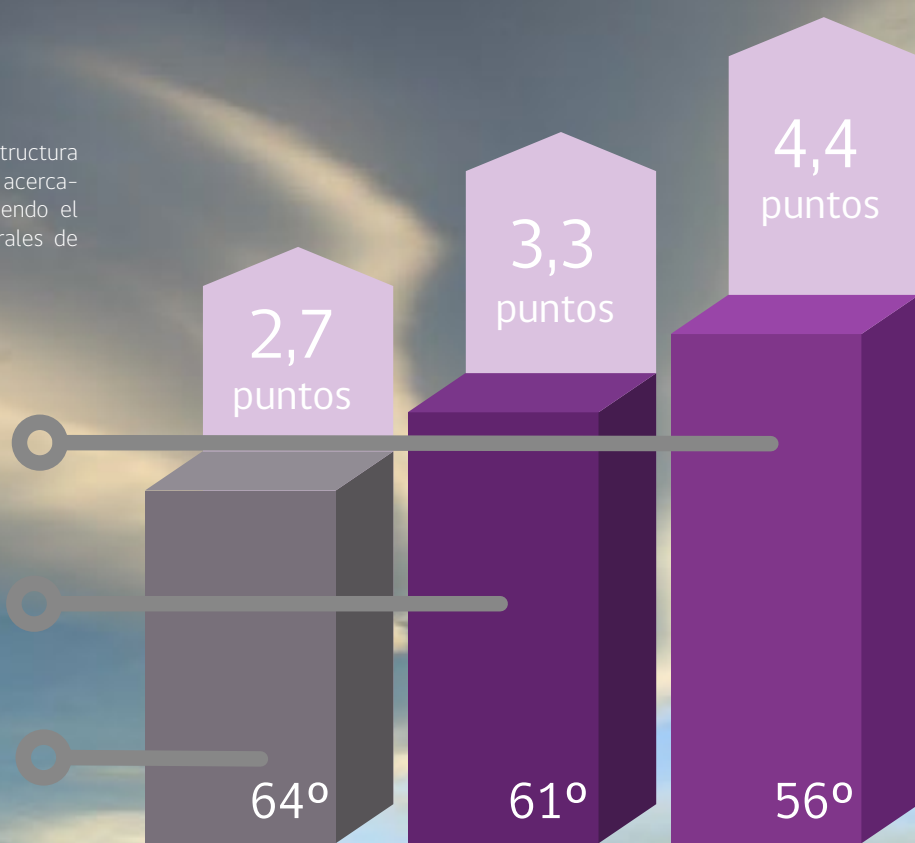
Sub Índice	Ranking	Puntuación
Condiciones de entorno	54	5.1
Políticas y condiciones sectoriales	15	4.7
Infraestructura	63	3.5
Recursos naturales y culturales	44	3.0

El análisis del subíndice de infraestructura muestra a Chile en el lugar 63. Un acercamiento mayor se hace descomponiendo el subíndice en sus variables estructurales de análisis, cuyas puntuaciones son:

Infraestructura de servicios turísticos

Infraestructura portuaria y terrestre

Infraestructura de aeropuertos



1.3 El turismo y la infraestructura en la región

Los destinos se caracterizan de acuerdo al número y tipo de atractivos, sus usos y potencialidades, y el desarrollo de la infraestructura, equipamiento y servicios turísticos, entre otros. 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 de Antofagasta en torno a los cuales se organiza la actividad turística son:

Clasificación de destinos priorizados

Provincia	Destino Priorizado	Clasificación
Antofagasta	Antofagasta	Consolidado
El Loa	Calama - Alto El Loa	Emergente
El Loa	San Pedro de Atacama	Consolidado

Fuente: Subsecretaría de Turismo

La región posee recursos y atractivos turísticos que motivan la llegada de turistas de todo el país; entre éstos se cuentan su pasado salitrero, su extensa costa, la presencia de aguas de color turquesa, flora y fauna, y sitios patrimoniales ligados a rutas troperas y caravanas prehispánicas. Destaca la presencia del Desierto de Atacama, el más árido del mundo, con paisajes de contrastes y presencia de pueblos originarios.

La Región de Antofagasta cuenta con cinco pasos fronterizos en la zona del altiplano: Paso Ollagüe, Paso Jama (desde San Pedro de Atacama a Argentina), Paso Hito Cajón (desde San Pedro de Atacama a Bolivia), Paso Sico y Paso Socompa (sólo ferroviario y peatonal; no está 100% habilitado).

El servicio integral del ferrocarril (FCAB) abarca todo tipo de cargas y servicios logísticos, y cuenta con una red ferroviaria que vincula a Chile con Argentina y Bolivia, uniendo los puertos de Antofagasta y Mejillones con dichos países, permitiendo una salida al Pacífico. Esta red forma parte de los corredores bioceánicos definidos por Argentina, Bolivia, Brasil y Paraguay.

La región cuenta con puertos en las ciudades de Antofagasta, Mejillones y Tocopilla. El principal movimiento se relaciona con cargas de exportación de la región que incluye un importante transporte de carga con los países limítrofes.

La región dispone de dos aeropuertos para el transporte de carga y pasajeros: uno en la ciudad de Antofagasta y otro en la ciudad de Calama. Ambos son administrados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

La principal actividad económica de la Región de Antofagasta es la minería, que representa en promedio un 57% de la economía regional; de hecho, cerca del 45% del PIB minero del país se genera en la zona. En segundo orden de importancia se encuentran los sectores de construcción, transporte y comunicaciones, y servicios financieros y empresariales, entre otros. La actividad pesquera y el turismo son considerados estratégicos para la agenda regional, y se han definido como tal en la Estrategia Regional de Desarrollo vigente.



OCEANO PACÍFICO



Cabe mencionar también que en los últimos años la Dirección Regional de Turismo de la Región de Antofagasta, en conjunto con el Gobierno Regional, a través del Fondo Nacional de Desarrollo Regional, ha desarrollado esfuerzos significativos por impulsar el turismo de playas (en las comunas de Antofagasta, Tal Tal, Mejillones y Tocopilla) como una alternativa real de consolidar una oferta turística mayormente diversificada en la región, y con el objetivo de aumentar la llegada de turistas a la zona, tanto nacionales como internacionales.

La región posee una organización de su infraestructura territorial orientada, principalmente, a apoyar la actividad minera, por lo que gran parte de su infraestructura de accesibilidad y equipamiento de acogida históricamente responde a satisfacer las demandas que impone este sector. Es así como sus principales centros urbanos tienen un carácter fuertemente funcional productivo, partiendo por la ciudad capital. Asimismo, la ocupación del territorio basada en la eficiencia para extraer la producción minera -que se localiza preferentemente en los territorios interiores- y trasladarla al puerto más cercano -para su exportación-, implica una configuración funcional de las redes de accesibilidad donde predomina la transversalidad.

La estructura del sistema urbano regional se manifiesta en una predominancia de Antofagasta. Calama es su segunda ciudad principal, con un peso relativo de aproximadamente 25%. Les siguen Tocopilla y Tal Tal, representando entre ambas el 6% de la población regional. Los puertos de Mejillones y Tal Tal presentan un menor desarrollo económico frente al influjo de la ciudad capital y las distancias respecto de los centros productivos mineros, principal motor de la región. En el caso de Mejillones, esa conectividad ha mejorado notablemente en las últimas dos décadas, lo que ha favorecido su desarrollo industrial portuario.

La región, en términos de ocupación territorial de su sistema urbano, cumple con una característica propia del norte de Chile: prácticamente ausencia de población rural y concentración de poblados en su costa, con la excepción de los campamentos mineros. En este sentido, San Pedro de Atacama resulta una excepción y su relativamente reciente mayor población (hace 10 años no superaba los dos mil habitantes) se explica por su condición de centro turístico de nivel internacional.

Esta región, con la salvedad de San Pedro de Atacama y de algunos de los poblados y paisajes del Salar de Atacama y de la cuenca del Loa como Chiu Chiu, no se percibe a sí misma como un destino turístico competitivo. Sin embargo, el mejoramiento en años recientes del espacio público y del borde costero de Antofagasta, a lo que se suma una oferta hotelera importante, producto del mundo de los negocios asociados a la minería, industria y el patrimonio industrial de las antiguas salitreras, generan condiciones favorables para mejorar su competitividad turística.

En términos de vialidad, la Ruta 5, al igual que en la mayor parte de las regiones del país, cumple el rol de columna vertebral desde donde se desprenden rutas transversales. Sin embargo, hay dos elementos en esta región que alteran esa realidad: en primer lugar, la Ruta 5 se superpone en 85 km con la Ruta 25, que conecta Antofagasta con Calama y Chuquibambilla, y que tiene el mayor flujo de carga de la región, dándole a la Ruta 5 este rol de penetración hacia el interior del territorio. En segundo lugar, la habilitación de la Ruta 1 entre Antofagasta e Iquique ha hecho a esta última ser competitiva en este trayecto y para los flujos de personas respecto de la Ruta 5. Esta ruta actualmente está siendo extendida desde el sur de Caleta Coloso hasta Tal Tal, lo que permitirá abrir y recorrer la mayor parte del litoral regional, incluyendo el desvío a Mejillones por la Ruta B-272.

Importante es también la conectividad que permite el acceso hacia los atractivos turísticos localizados en el altiplano. Esto considera flujos mayoritariamente por las rutas 25 y 23, que conducen hacia San Pedro y Salar de Atacama y, más allá, hacia los pasos Jama y Sico, los que permiten llegar a la ciudad de Salta, en Argentina. El primero de estos pasos tiene mayor demanda por ser, en primer lugar, pavimentado en su totalidad y, luego, por ser más directo, especialmente porque la aduana chilena se encuentra en San Pedro de Atacama, lo que obliga a las personas y las cargas a concurrir a dicho poblado, del que luego resulta más directo el Paso Jama.

Una ruta a ser analizada para su mejoramiento es aquella que se interna por la quebrada del Río Loa, la 21-CH, y su bifurcación hacia la quebrada de Lequena, por las rutas B-147 y B-141. Ello, por cuanto se trata de una zona que alberga diversos poblados y comunidades indígenas, algunos relacionados con el sitio



de Patrimonio Mundial Qhapaq Ñan; el desarrollo de una oferta adecuada podría motivar un aumento de los flujos turísticos.

Por su parte, el paso Socompa, principalmente usado por el ferrocarril de la empresa Ferromor hacia Salta, no tiene mucho uso turístico debido a que queda a trasmano de las rutas pavimentadas y de los centros poblados importantes, a uno y otro lado de la frontera. Sin embargo, esta situación podría variar si se decide desarrollar el potencial turístico ligado a los salares y al Parque Nacional Llullaillaco, al suroeste de la región. En este sentido, el camino privado y pavimentado hacia la Mina La Escondida, de ser extendido, podría cumplir un rol estratégico al generar algunos circuitos de interés turístico.

Otros pasos de esta región, en este caso hacia Bolivia, son el de Ollagüe, principalmente de uso del ferrocarril Antofagasta-La Paz, de la empresa FCAB, y el de Portezuelo del Cajón, uno de los más transitados de la zona y problemático desde el punto de vista de la seguridad nacional por la dificultad de controlar el contrabando de droga.

Todos los pasos de esta región adolecen de un problema o desafío para el turismo por su altitud, que varía entre 3.695 m.s.n.m. (Ollagüe) y 4.480 m.s.n.m. (Portezuelo de Cajón).

En materia aeroportuaria, la Región de Antofagasta está bien cubierta al contar con dos aeropuertos de gran tamaño. Uno es el de Cerro Moreno, cuya pista tiene muy buenas condiciones dado que allí opera, además, una base aérea de última generación que le asegura una mantención óptima en el tiempo, mientras que su terminal fue recientemente ampliado y renovado, lo que se traduce en una adecuada experiencia para los visitantes. El otro es el Aeródromo de El Loa, cuya razón de ser principal es la gran minería en torno a Calama y otras localidades. Este último per-



Infraestructura portuaria

La región cuenta con puertos en las ciudades de Antofagasta, Mejillones y Tocopilla



Infraestructura aeronáutica

Aeropuertos en Antofagasta y Calama. Ambos son administrados por la Dirección General de Aeronáutica Civil



Carretera

La Ruta 5 cumple la función de columna vertebral y se superpone en 85 km con la Ruta 25

mite acceder al turista internacional con gran eficacia al territorio altiplánico, siendo destino preferente del mismo San Pedro de Atacama, y cuenta también con una red formada por tres pequeños aeródromos que cubren relativamente bien el resto del territorio: el de San Pedro, el de Tal Tal (Las Breas) y el de Tocopilla (Barriles).

Dentro del sistema portuario, esta región se destaca a nivel nacional por contar con puertos de gran capacidad por su función de albergar la gran minería y también por estar dentro de los compromisos establecidos con Bolivia mediante el Tratado de Paz y Amistad de 1904. En primer lugar, está el puerto de Antofagasta, ubicado en pleno centro de esta ciudad y, en segundo término, el sistema de puertos de la península de Mejillones dedicado a la industria del cobre y a la de generación eléctrica.

El plan de desarrollo portuario de Chile de la década del 90 contemplaba generar en el puerto de Angamos un megapuerto de la costa del Pacífico destinado a satisfacer las necesidades de transporte marítimo de la subregión andina, y ser un terminal de exportación hacia China y el sudeste asiático para un corredor bioceánico conectado con los territorios de producción de la soya en Brasil y Argentina, cuyos extremos eran Mejillones y Santos. Dentro del mismo plan el puerto de Antofagasta estaría básicamente dedicado al turismo y a la recepción de cruceros. Por ello, dicho puerto partió deshaciéndose de su terminal ferroviario contiguo, espacio que licitó en concesión a la empresa Mall Plaza para que construyera allí un centro comercial. Sin

embargo, dichos planes se moderaron con el tiempo y, actualmente, los puertos de Angamos y Antofagasta operan básicamente en función de la industria del cobre, siendo apoyados en el flanco terrestre por el transporte ferroviario (FCAB) y por empresas de camiones. Esto genera algunos inconvenientes para el tránsito urbano y peatonal de Antofagasta, aunque la vigencia del puerto como terminal de carga mantiene la actividad económica de la ciudad y sus correspondientes encadenamientos productivos, con la consiguiente capacidad de sustentar el empleo. El centro comercial a su vez, como toda área de este tipo, ha sido un factor de vitalización del barrio portuario, afectando también, en alguna medida, al comercio tradicional de la ciudad.

En cuanto al atraque de cruceros, el puerto de Antofagasta presenta algunos desafíos. Carece en primer lugar de un terminal apropiado para este tipo de visitantes; uno que lo haga más competitivo, como ha sido el caso de Iquique –en la Región de Tarapacá–, que recientemente ha invertido en esta materia. Otro desafío que presenta este puerto, para quienes llegan por mar, es que los lugares de interés para los turistas de cruceros se encuentran en el altiplano, lo que significa un viaje por tierra de casi cuatro horas. El viaje, así, consume la totalidad del tiempo disponible para el “one day event”, característica propia de estas actividades en tierra, salvo que se contemplen opciones aéreas.

Un aspecto de Antofagasta que cabe destacar es la transformación positiva que en las últimas décadas ha tenido su borde costero, don-

de se ha generado un gran paseo de costanera que actualmente está en proceso de renovación y ampliación. Esto ha sido realizado por la Dirección de Obras Portuarias, y ha incluido el mejoramiento de la caleta de Antofagasta, la recuperación del muelle histórico y la generación de playas artificiales, algo muy reconocido por la comunidad dada la carencia de playas naturales en gran parte de esta región.

Por su parte, la ciudad de Calama posee una ubicación, tamaño, equipamiento y capacidad de atracción de inversión para transformarse en un potencial centro de operaciones para el turismo. La gran minería, en sí misma, puede ser también una fuente de proyección turística, incluyendo para ello el antiguo campamento de Chuquicamata, ahora declarado Zona Típica, requiriendo esto un nuevo enfoque de Codelco. El Ministerio de la Vivienda y Urbanismo, en estos últimos años, ha estado revirtiendo la escasez y mejorando el deteriorado paisaje que ofrecen los espacios públicos en esta ciudad, invirtiendo fuertemente en ello. Su Plan Regulador data de 2004 y uno nuevo y modificado está a punto de promulgarse.

La región presenta un gran potencial turístico y, al mismo tiempo, evidentes desafíos para la generación de infraestructura habilitante que facilite la puesta en valor de sus recursos turísticos culturales, naturales y paisajísticos, especialmente por lo vasto y despoblado de su territorio, lo que afecta la rentabilidad social de las inversiones requeridas.



En términos de ocupación territorial prácticamente hay ausencia de población rural y concentración de poblados en su costa

La región posee una organización territorial orientada principalmente a apoyar la actividad minera

La ciudad de Calama posee una ubicación, tamaño, equipamiento y capacidad para transformarse en un centro de operaciones de turismo

El ferrocarril de la empresa Ferromor hacia Salta no tiene mucho uso turístico debido a que queda a trasmano

El puerto de Antofagasta requiere de un terminal apropiado para la llegada de turistas de cruceros.

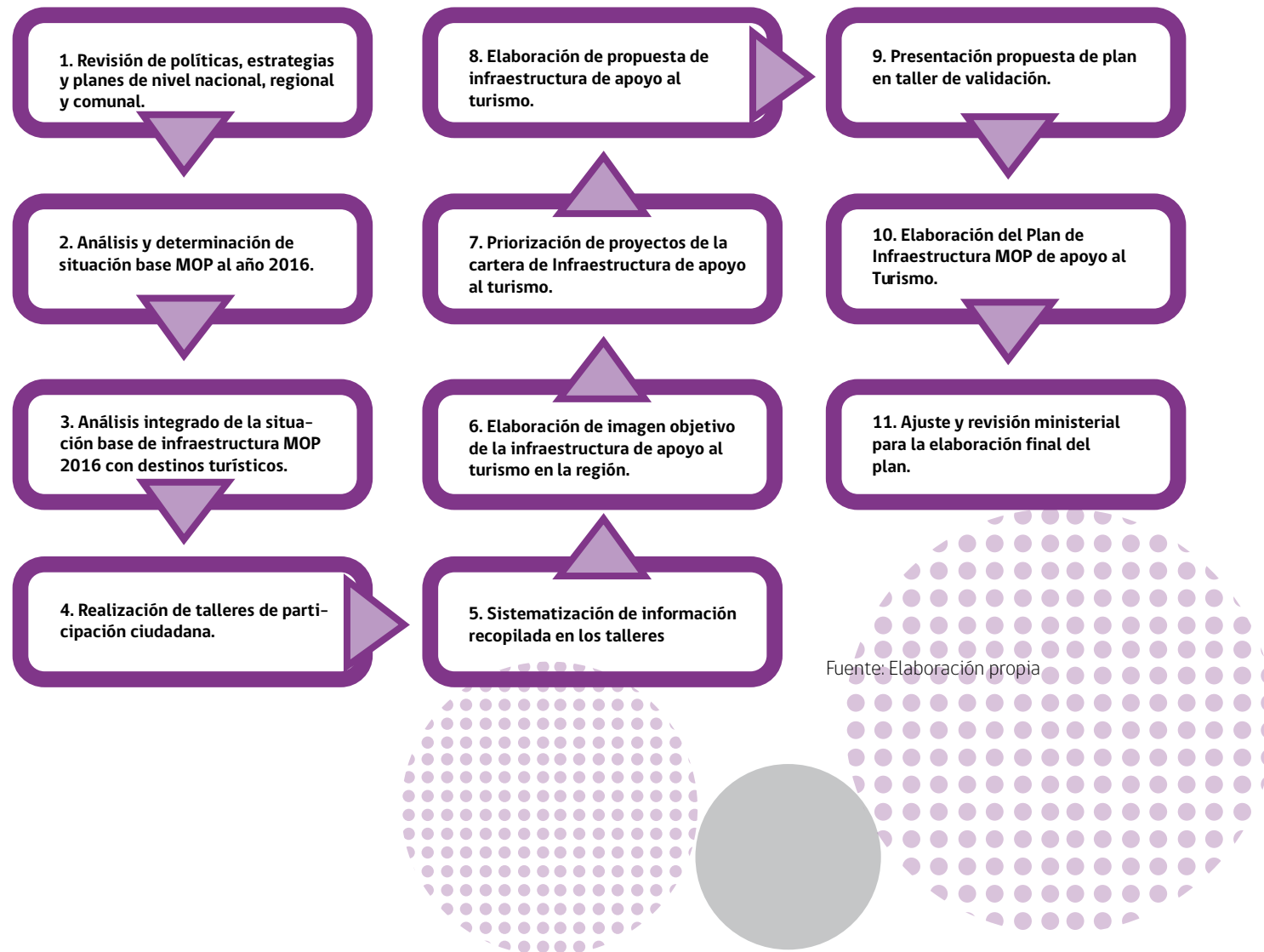
2. METODOLOGÍA

La metodología aplicada para elaborar este plan integró un conjunto de recursos guiados por principios como: desarrollo sustentable, participación ciudadana y 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:



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 se-

gún 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 (COMICIVT).

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 generó 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 los 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 priorizó 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 temporales: 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 diseñó 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, y 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 realizó una presentación a la comunidad regional, lo que se materializó en el taller de validación. En este taller 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, al 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 o programas y de los nuevos proyectos propuestos por los actores claves de este sector de actividades, con base en una imagen objetivo de la infraestructura turística regional y local.

Se priorizaron 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 SNASPE¹: 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) ZOIT²: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.

Inclusión y Equidad

a) ADI³: 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 101 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 ●

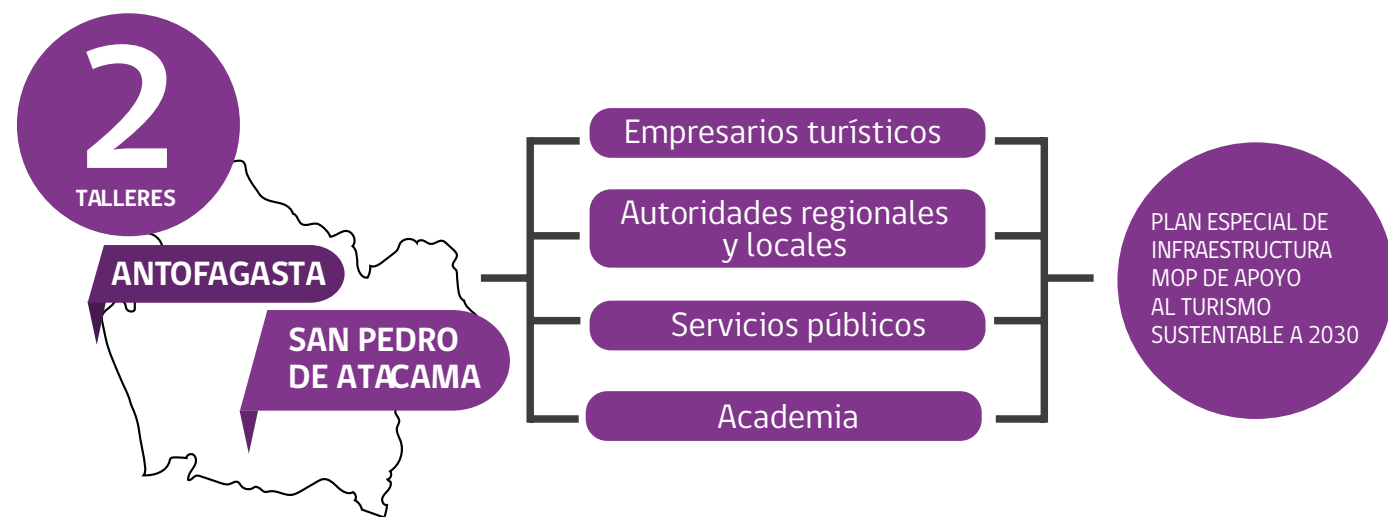
2.2 Participación ciudadana

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 en la capital regional, Antofagasta, y otro en San Pedro de Atacama. 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 de Antofagasta

Etapas 2016	Ciudad	Nº de participantes	% de mujeres participantes	Nº de ideas presentadas
Primera	Antofagasta	42	55	30
	San Pedro de Atacama	61	33	33
Segunda	Antofagasta	26	27	-

Fuente: Elaboración propia con base en registros de talleres



3. IMAGEN OBJETIVO

Se presentan la visión, los déficit y 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 con los instrumentos de planificación regional y local y en los planes de infraestructura- pone énfasis en la dimensión turística y se focaliza en determinados destinos turísticos.

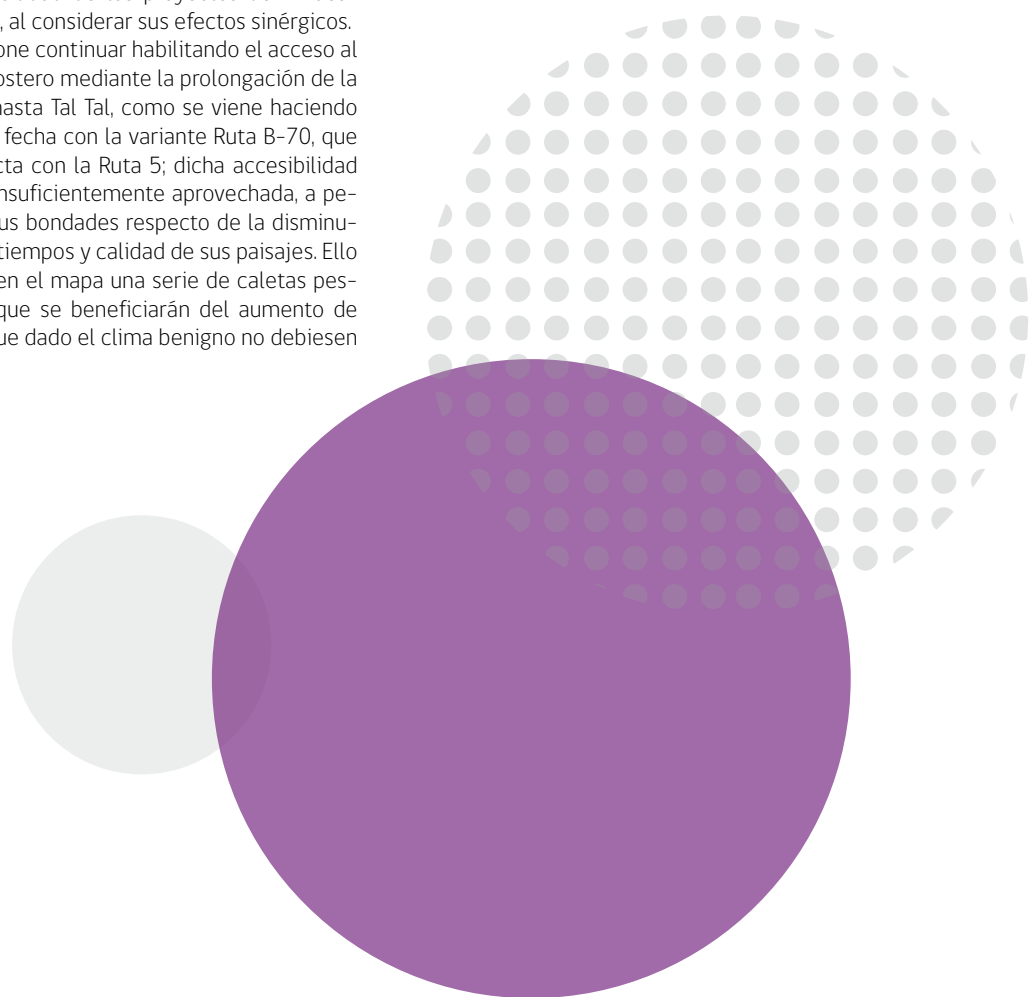
La visión de largo plazo para potenciar el turismo en la región se enfoca en reforzar la infraestructura de los destinos turísticos -consolidados, emergentes y potenciales-, y en fortalecer los nodos con vocación turística, en este caso la ciudad de Antofagasta y luego buscar crear a partir de Calama y Chuquicamata un segundo nodo en el altiplano. El turista requiere centros de operación, en donde pueda acceder a servicios turísticos y complementarios. Si además estos centros son atractivos, con espacios públicos que faciliten la estadía, recorrido y disfrute de la cultura local, tanto mejor, pues se aumenta la probabilidad de pernoctación en ellos.

En este sentido, Antofagasta tiene importantes logros como son el mejoramiento de su borde costero y de diversos espacios públicos, y la generación de nuevos lugares para el paseo y entretención, con inversión en edificación de calidad. Respecto de lo último, están las ruinas de Huanchaca, la Biblioteca Pública e incluso el centro comercial junto al puerto. Uno de los aspectos de la infraestructura que requiere ser resuelto de forma urgente es la conectividad en su sentido longitudinal, ya que en las horas de mayor demanda se ve afectada por la alta congestión vial.

Por su parte, la ciudad de Calama tiene todo por hacer y, como ya se ha señalado, tiene las condiciones básicas para constituirse en el gran centro de operaciones para el turismo altiplánico, más allá de su localización y equipamiento aeroportuario. Empresas mineras con acciones en materia de Responsabilidad Social Empresarial y el propio Ferrocarril An-

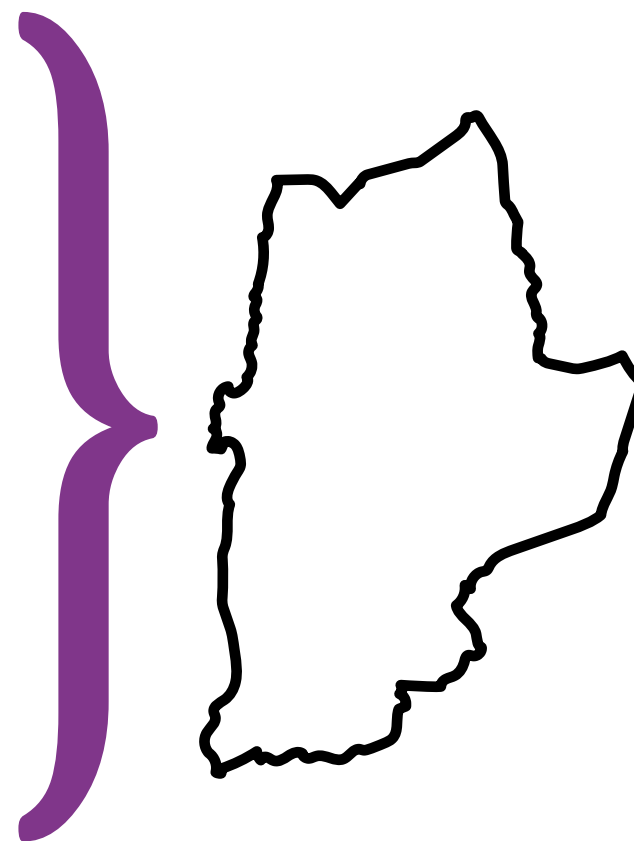
tofiaga-Bolivia pueden aportar significativamente al desarrollo de las potencialidades turísticas del territorio. Chuquicamata, con un modelo de gestión apropiado, puede constituirse en un centro de operaciones para las actividades turísticas, al mismo tiempo que puede hacer uso de edificaciones históricas prestaciones de servicios turísticos.

Se requiere aplicar un enfoque basado en el establecimiento de circuitos que permitan recorrer el territorio de una manera eficiente. Ello podría también mejorar eventualmente la rentabilidad de los proyectos de infraestructura, al considerar sus efectos sinérgicos. Se propone continuar habilitando el acceso al borde costero mediante la prolongación de la Ruta 1 hasta Tal Tal, como se viene haciendo hasta la fecha con la variante Ruta B-70, que la conecta con la Ruta 5; dicha accesibilidad aún es insuficientemente aprovechada, a pesar de sus bondades respecto de la disminución de tiempos y calidad de sus paisajes. Ello pondrá en el mapa una serie de caletas pesqueras que se beneficiarán del aumento de flujos, que dado el clima benigno no debiesen



En años recientes Antofagasta ha avanzado mucho en la mejora de su borde costero y sus espacios públicos.

- ✓ Necesidad de mejoramiento del pavimento de las rutas B-900, B-940 y B-980
- ✓ Tiene las condiciones básicas para constituirse en el gran centro de operaciones para el turismo altiplánico
- ✓ Es necesario un terminal de pasajeros en Antofagasta para mejorar la recepción de cruceros
- ✓ La puesta en valor del Qhapaq Ñan en esta región requiere mejorar la accesibilidad al Alto El Loa
- ✓ Un aumento de estos tipos de turismo requiere el mejoramiento de la accesibilidad por territorios difíciles
- ✓ Se requiere adaptar la Ruta 24 para su uso turístico. Esta vía une Calama con Tocopilla
- ✓ El turista requiere centros de operación, en donde pueda acceder a servicios turísticos y complementarios



Se requiere invertir en la infraestructura de las caletas pesqueras para mejorar la oferta gastronómica y de paseos por borde costero.

ser marcadamente estacionales. Asimismo, dado el contexto geomorfológico de esta ruta, cuenta con una gran calidad escénica, por lo que es recomendable que las mejoras de la accesibilidad se hagan incorporando criterios técnicos propuestos para "Rutas de Belleza Escénica" y se consideren equipamientos e instalaciones para vehículos de traslados alternativos de media distancia como las bicicletas, lo que permitiría intensificar el uso turístico de esta zona y darle, a la vez, un sentido de producto turístico tipo "travesía".

Se requiere también inversión de la DOP para mejorar el nivel de infraestructura de las caletas, incluyendo equipamiento para la gastronomía y paseos de borde y/o costaneras que hagan más placentera la estadía. Ello también debe aplicarse a Tal Tal, ciudad que es conocida por sus productos del mar y su patrimonio arquitectónico, el cual debe ser puesto en va-

lor (DA-MOP/Subdere), sumando inversión en su espacio público (Minvu/Serviú), especialmente en el borde de mar, pero también en sus inmuebles y espacios cívicos; ello puede generar un centro urbano atractivo tanto para la inversión turística privada como para la estadía de turistas que eventualmente pueden considerar allí una pernoctación, mejorando las oportunidades para todo el territorio circundante.

A lo anterior se suma la necesidad de mejoramiento del pavimento de las rutas B-900, B-940 y B-980, permitiendo, más allá de un mejor acceso al Parque Nacional Pan de Azúcar (en el límite sur de la región), abrir mayores posibilidades de desarrollo turístico para la localidad de Tal Tal. Aquella puede ser el punto de partida también para acceder al Parque Nacional Llullaillaco y los salares Pajonales y Aguas Calientes, que actualmente se

encuentran a trasmano y que no cuentan con un centro de operaciones cercano. Esto último requiere del mejoramiento de las rutas B-881 y B-885. En el largo plazo, eso puede constituir el inicio de un gran circuito altiplánico, que incluiría los salares argentinos Llullaillaco y Arizaro. Para ello sirve el Paso El Azufre (que requiere una completa habilitación), que permite dirigirse a Salta en un ruta binacional; otra opción es el retorno a través del Paso Socompa, y otra es el Paso Sico, desde donde se abre la opción de recorrer el Salar de Atacama y dirigirse a San Pedro de Atacama por las rutas B-55 y/o 23-CH, un recorrido por el desierto y la cordillera altiplánica que podría constituirse en un atractivo de jerarquía internacional.

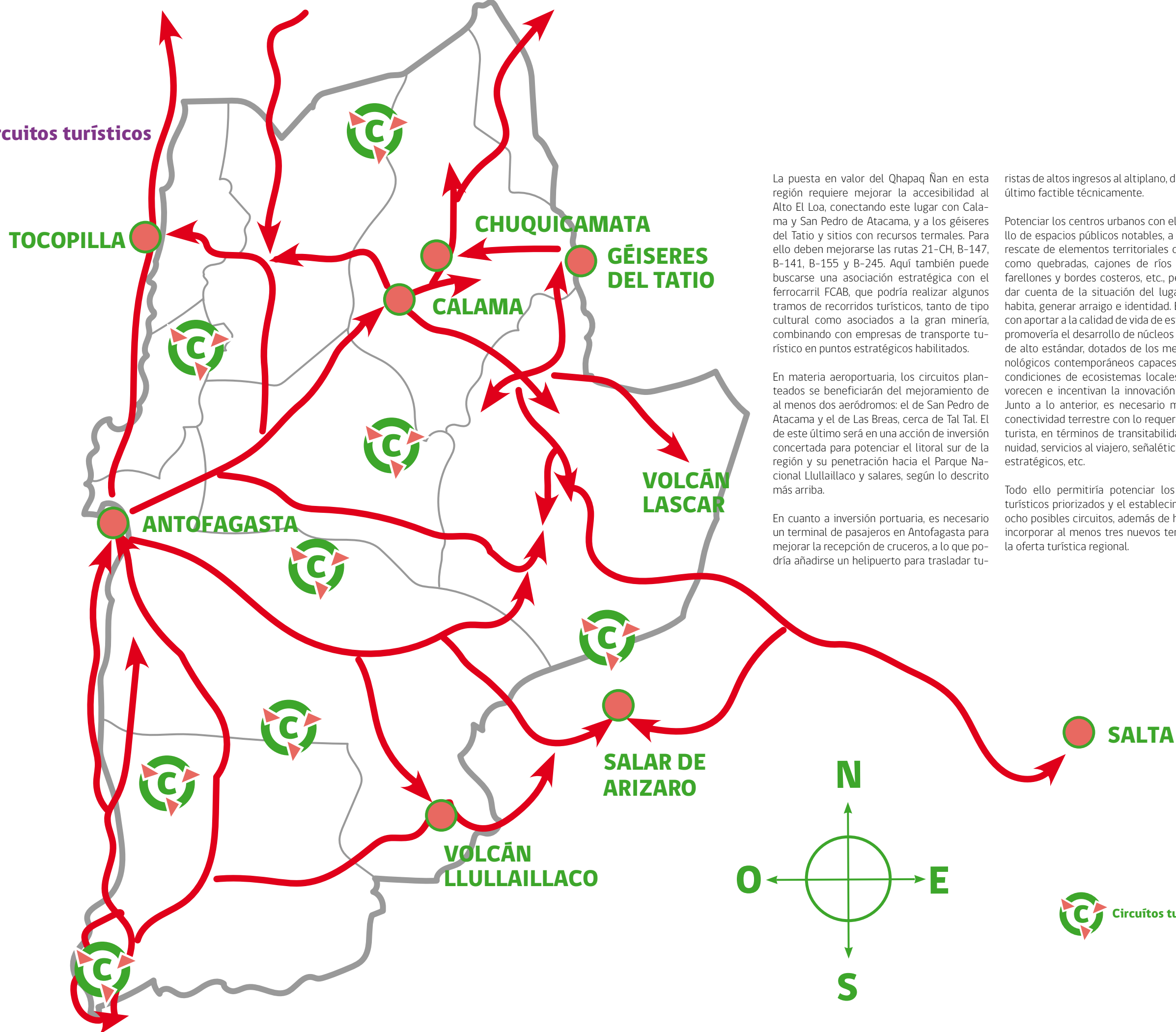
Asimismo, debe buscarse la autonomía del Paso Sico respecto al servicio de aduana común en San Pedro de Atacama. Actualmente

Visión de la infraestructura: Circuitos turísticos

esto dificulta su uso para quienes quieren dirigirse a Salta atravesando el Salar de Atacama, desviándose de la ruta Antofagasta-Calama a la altura de Baquedano por la Ruta B-385, que requiere pavimentación. Un eje binacional Antofagasta-Salta sin duda permitirá desarrollar aún más el turismo en esta parte de la región.

En materia de vialidad, también se requiere adaptar la Ruta 24 para su uso turístico. Esta vía une Calama con Tocopilla y actualmente tiene un uso casi exclusivamente para cargas relacionadas con la industria minera del cobre. Si esta ruta dispusiera de paradores en lugares estratégicos, estacionamientos y terceras pistas para gradientes inclinadas, permitiría al turista desmarcarse un poco del tráfico de camiones y constituir un circuito Antofagasta-Chuquicamata-María Elena-Tocopilla-Antofagasta que permitiría mejorar la accesibilidad y recorrido de las antiguas salitreras, y también el acceso a los geoglifos de Chug Chug. Por otra parte, también es necesario poner en valor el borde costero de la región al realizar una conexión vial entre Juan López y Mejillones.

El ecoturismo, el turismo aventura, el turismo indígena y el turismo astronómico tienen cierto desarrollo en el territorio precordillerano y altiplánico. Un aumento de estos tipos de turismo requiere el mejoramiento de la accesibilidad por territorios difíciles (altiplano), sin perder su naturalidad en este proceso, lo que obliga a intervenir con criterios técnicos apropiados para "Rutas de Belleza Escénica", lo que implica caminos probablemente de estándar medio (en los que se usa bischofita) pero de diseño paisajístico de alto estándar, es decir, cuidando su impacto visual sobre la calidad del paisaje intervenido. En este contexto, la consolidación de la Ruta Altiplánica o de los Volcanes Altiplánicos, que uniría por este territorio la Región de Arica y Parinacota con las regiones de Tarapacá y Antofagasta, podría constituirse en un producto "bandera" para el posicionamiento de Chile; ello, por su mezcla de culturas milenarias, un territorio de paisajes exóticos y extremos, con una oferta de actividades de turismo aventura de primer nivel mundial, lo que permitiría consolidar al territorio en su conjunto y, a la vez, desconcentrar la presión turística que hoy le está jugando en contra a San Pedro de Atacama, que manifiesta signos de deterioro en la calidad de la experiencia turística, a propósito de este exceso de concentración de la demanda sobre un territorio vulnerable.



La puesta en valor del Qhapaq Ñan en esta región requiere mejorar la accesibilidad al Alto El Loa, conectando este lugar con Calama y San Pedro de Atacama, y a los géiseres del Tatio y sitios con recursos termales. Para ello deben mejorarse las rutas 21-CH, B-147, B-141, B-155 y B-245. Aquí también puede buscarse una asociación estratégica con el ferrocarril FCAB, que podría realizar algunos tramos de recorridos turísticos, tanto de tipo cultural como asociados a la gran minería, combinando con empresas de transporte turístico en puntos estratégicos habilitados.

En materia aeroportuaria, los circuitos planteados se beneficiarán del mejoramiento de al menos dos aeródromos: el de San Pedro de Atacama y el de Las Breas, cerca de Tal Tal. El de este último será en una acción de inversión concertada para potenciar el litoral sur de la región y su penetración hacia el Parque Nacional Llullaillaco y salares, según lo descrito más arriba.

En cuanto a inversión portuaria, es necesario un terminal de pasajeros en Antofagasta para mejorar la recepción de cruceros, a lo que podría añadirse un helipuerto para trasladar tu-

ristas de altos ingresos al altiplano, de ser esto último factible técnicamente.

Potenciar los centros urbanos con el desarrollo de espacios públicos notables, a partir del rescate de elementos territoriales distintivos como quebradas, cajones de ríos (Calama), farellones y bordes costeros, etc., permitirían dar cuenta de la situación del lugar que se habita, generar arraigo e identidad. Ello, junto con aportar a la calidad de vida de estas zonas, promovería el desarrollo de núcleos turísticos de alto estándar, dotados de los medios tecnológicos contemporáneos capaces de crear condiciones de ecosistemas locales que favorecen e incentivan la innovación turística. Junto a lo anterior, es necesario mejorar la conectividad terrestre con lo requerido por el turista, en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalética, desvíos estratégicos, etc.

Todo ello permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados y el establecimiento de ocho posibles circuitos, además de habilitar e incorporar al menos tres nuevos territorios a la oferta turística regional.



3.2 Déficit y desafíos

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

- Insuficiencia de caminos que permitan el establecimiento de circuitos turísticos y el acceder a atractivos distintos a los visitados en el tramo de ida. Destacan aquí la necesidad de pavimentación y equipamiento turístico de la ruta B-885 hacia el Parque Nacional Lulluillaco, como también de la Ruta 24, incluyendo un acceso a Chug Chug. Lo primero permitiría acceder al altiplano y retornar por Calama. La segunda ruta permitiría el establecimiento de un circuito entre Baquedano, Calama y María Elena.
- Insuficiente calidad del equipamiento y atractivo urbanístico de algunas ciudades que, por su tamaño y/o localización estratégica con respecto a lugares de interés turístico, pueden servir como entrada a la región o a un sub-territorio y servir como base de operaciones a los turistas. Ejemplos de ello son: Calama, Mejillones y Tal Tal, que requieren un mejoramiento de sus espacios públicos y una puesta en valor de su patrimonio arquitectónico. Asimismo, se identifica la necesidad de establecer bordes fluviales o marítimos seguros, costaneras, paseos públicos que incluyan arborización y paisajismo, monumentos y obras de arte, que den una imagen renovada y a la vez otorguen singularidad urbana y desarrollen identidad local.
- Deterioro y abandono de poblados de valor patrimonial que pueden ser recuperados y reinventados con inversión estratégica, y necesidad de darle una orientación al turismo de intereses especiales (histórico-cultural). Dos ejemplos: Chuquicamata y la ex salitrera María Elena.
- Inadecuada accesibilidad a Tal Tal y las caletas pesqueras circundantes para que ese territorio mejore su competitividad sobre la base de su patrimonio y su gastronomía de productos del mar. Ya sea a través de la extensión en curso de la Ruta 1 al sur de Antofagasta, o bien su variante B-70, la concreción de esta accesibilidad directa a la capital regional permitiría que Tal Tal y caletas como Hueso, Paposo, La Colorada, Bandurrias, Olivia y la misma Tal Tal constituyan una parada atractiva para quienes viajan por la Ruta 5. Lo mismo ocurre con Caleta Cifuncho, que tiene además grandes condiciones para el turismo de sol y playa.
- Inadecuada infraestructura y equipamiento de caletas pesqueras en alrededores de Tal Tal y Mejillones, lo que les impide ser un polo

de atracción para el turismo de interés gastronómico.

- Rutas que, por la belleza del paisaje que atraviesan y que forman parte de circuitos turísticos, no constituyen en sí mismas elementos para generar experiencias gratas al viajero, al no contar con elementos de apoyo como desvíos, paradores, estacionamientos, miradores e información especializada, localizados en puntos estratégicos del recorrido. Es necesario incorporar el concepto de vías escénicas en partes de algunas rutas, tales como la Ruta del Desierto (o Transaltiplánica), las rutas B-97-A, 21-CH y 23-CH, y la ruta costera A-1, en sentido norte y sur.
- Falta de accesibilidad habilitante para el Parque Nacional Lulluillaco, que podría operarse alternativamente desde Antofagasta y/o Tal Tal. Para esto se requiere mejorar las rutas B-881 y B-885.
- Falta de conectividad interregional para acceder a atractivos de regiones vecinas. Aparte de la ya mencionada Ruta del Desierto, se requiere una conexión al Parque Nacional Pan de Azúcar, localizado en el sector costero norte de la Región de Atacama. Para ello se requeriría mejorar a nivel de pavimento y con facilidades para turistas las rutas B-900, B-940 y B-980. Se conformaría así un destino potente, con Tal Tal y sus caletas como centro, y con acceso a los parques nacionales Pan de Azúcar y Lulluillaco, con extensión a los parques nacionales argentinos (Zona Reservada La Vicuña y Reserva Nacional Fauna Silvestre de Los Andes), donde, si se planifica bien, el sector privado se sentirá motivado a realizar inversión en comercio, hotelería y servicios turísticos.
- Dificultad para realizar circuitos internacionales integrados generando una "ruta de salares" hacia Argentina y sus parques (ZR La Vicuña y RN Fauna Silvestre de Los Andes) con extensión a Salta, en donde se puede integrar el ferrocarril (Ferroñor), y hacia Bolivia y sus salares, donde también se necesita integrar al ferrocarril (FCAB). Ello requiere de acuerdos de inversión binacional. En Chile, en particular, es necesario el mejoramiento de rutas hacia la frontera -25-CH, 27-CH, 23-CH, B-243, B-55 y B-885-, y el mejoramiento y autonomía de los complejos fronterizos, con facilidades para los turistas; especial atención requieren los más transitados o con potencial de crecimiento de estos flujos, como son los de Jama y Sico. En el mediano plazo se debe considerar Ollagüe (hoy básicamente ferroviario) y Socompa. La integración de la vialidad con los ferrocarriles exige habilitar facilidades comu-

nes. Dentro de este concepto surge la necesidad de lograr una conexión más directa desde Antofagasta hacia el Paso Sico, vía Salar de Atacama, partiendo de Estación Baquedano por la Ruta B-385 y empalmando con la Ruta 23-CH. Esta vía merece contar con pavimento (tal vez bischofita en un comienzo) y con facilidades para el turista, incluyendo aprovisionamiento de combustible.

• Falta de un terminal de pasajeros para acoger pasajeros de cruceros en el puerto de Antofagasta.

• Necesidad de hacerse cargo de la sobrecarga de turistas en el destino San Pedro de Atacama. Ello requiere mejorar sus accesos y generar bypass a las rutas 23-CH y 27-CH, complementando con complejos fronterizos en frontera que le saquen presión de viajeros a Argentina, que sólo pasan a esta ciudad a hacer sus trámites de salida y entrada al territorio nacional. Se debiera potenciar más, turísticamente, el sector Alto El Loa, para distribuir de mejor forma la carga turística.

• Falta de un "circuito de salitreras", generado con vías equipadas para su recorrido turístico, con accesos adecuados a cada campamento, estacionamientos, señalética informativa, un centro de interpretación, baños públicos, y puesta en valor de las salitreras mismas. Podría explorarse posibilidad de algunos recorridos parciales vía ferrocarril, buscando para ello un convenio con Ferroñor.

• Inadecuada infraestructura vial para acceder a Alto El Loa, que ponga en valor el tramo del Sitio de Patrimonio Mundial Qhapaq Ñan, correspondiente a esta región.

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	Agua potable rural	Programa de Agua Potable Rural	Se asocia a proyectos de construcción, mejoramiento y ampliación de sistemas de agua potable en localidades rurales.
2	Aguas lluvias	Dirección de Obras Hidráulicas	Realizar acciones principalmente sobre áreas urbanas que estén destinadas a la formulación y ejecución de planes y proyectos de obras circunscritos a las redes primarias, y que son necesarias para la evacuación y drenaje de aguas lluvias. Las redes secundarias son de tuición del Minvu.
3	Borde costero	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"> Recuperación de playas: mediante la construcción de obras de protección, descontaminación de arena, rellenos y equipamientos básicos. Paseos costeros: a través de la construcción de obras de protección y equipamientos básicos.
4	Caleta pesquera y turística	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"> Obras marítimas: atracaderos tales como, muelles, rampas y/o malecones. Además contempla la construcción de rampas para varado y resguardo de embarcaciones. Obras Terrestres: explanadas, servicios básicos (agua, luz, alcantarillado y servicios higiénicos), boxes y sombreaderos.
5	Ciclovia - Ciclorruta	Direcciones de: Vialidad y Obras Portuarias	Desarrollar la infraestructura emplazada sobre la faja fiscal de caminos públicos o en bordes costeros, orientada al tránsito y/o circulación de bicicletas.
6	Camino conector turístico (*)	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 importantes funciones es la de conectar destinos turísticos.
7	Edificación pública	Dirección de Arquitectura	Construir, mejorar y/o ampliar la edificación destinada para el servicio de organismos públicos.
8	Infraestructura cultural (*)	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	Infraestructura de información y servicios turísticos (*)	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública destinada a: <ul style="list-style-type: none"> Ofrecer información y servicios al turista, tales como centros de interpretación, paneles informativos y centros de información turística. Ofrecer servicios al turista mediante instalaciones de apoyo para el desarrollo de actividades en el lugar (zonas de descanso, wi-fi, baños, entre otros).

Nº	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA	PROPÓSITO
10	Infraestructura de transporte aéreo	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	Infraestructura de transporte terrestre	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública que considere aquellos elementos necesarios para la operación de buses interurbanos, rurales y atención de pasajeros.
12	Infraestructura de defensa fluvial	Dirección de Obras Hidráulicas	Construir obra pública para la defensa de terrenos y poblaciones contra inundaciones o desbordes de riberas.
13	Complejo fronterizo	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	Edificación Patrimonial	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	Ruta escénica	Dirección de Vialidad	Construir caminos o tramos de caminos que se emplazan en zonas de alto valor paisajístico, ambiental y/o cultural, cuyo trazado y obras complementarias ayudan a preservar, proteger y poner en valor el entorno donde se insertan y favorecer el desarrollo turístico del territorio. Entre las obras complementarias destacan: miradores, ciclovías o ciclorrutas, aceras, pasarelas, áreas de detención, descanso e interpretación, paraderos, refugios e iluminación.
16	Sendero Interpretativo (*)	Direcciones de Vialidad, Arquitectura; Obras Portuarias	Senda habilitada para el paso de personas, cuyo trazado se desarrolla en algún área de interés turístico, que cuenta con información asociada a su trazado, así como también 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.
17	Infraestructura para deportes náuticos	Dirección de Obras Portuarias	Provisión de infraestructura portuaria adecuada a los estándares internacionales de esta industria.
18	Riego	Dirección de Obras Portuarias	Construcción de embalses y de canales de riego y entubamiento, pozos, entre otros, como el mejoramiento de éstos, confluyendo con el desarrollo del turismo bajo el concepto de obras multipropósito, como pueden ser los embalses u obras en relación al agroturismo.
19	Manejo de cauces	Dirección de Obras Portuarias	Desarrollo de estudio, proyección, construcción y conservación de las obras de defensa de terrenos y poblaciones contra crecidas de corrientes de agua y regularización de las riberas y cauces de los ríos, lagunas y esteros, todo lo cual tiene importantes implicancias respecto de la habitabilidad y atractivo de los centros poblados que son destino turístico o relacionados a éstos como plataformas de servicios ad hoc.

(*) 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

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

PROVINCIA	Aeropuertos	Agua Potable Rural	Arquitectura	Concesiones	Obras Hidráulicas	Obras Portuarias	Vialidad	Total
Antofagasta		1	11	1	7	14	16	50
Antofagasta, Tocopilla							1	1
El Loa	1	5	24		1	1	25	57
Interprovincial							2	2
Tocopilla			4			1	4	9
Total	1	6	39	1	8	16	48	119

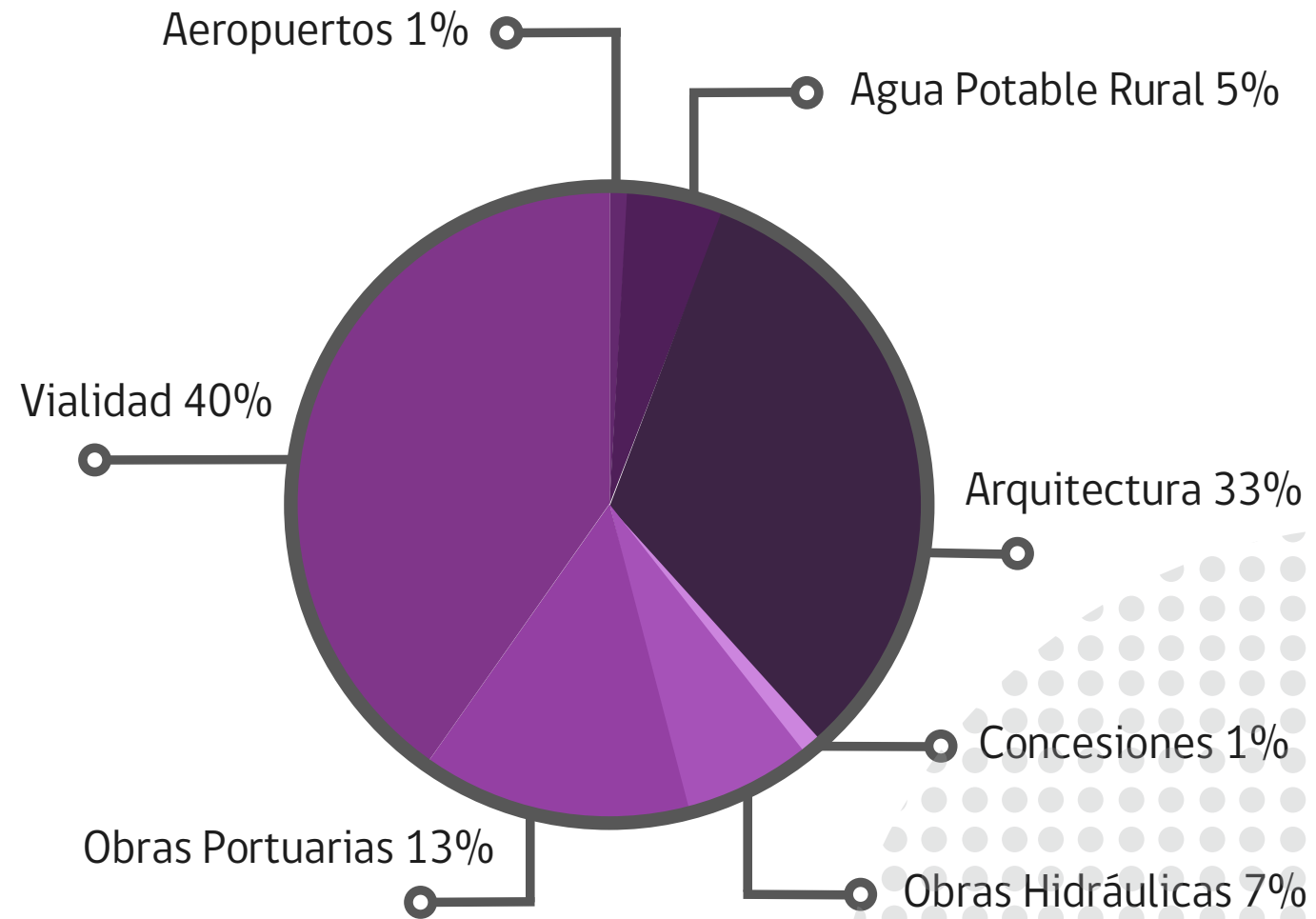
Distribución de tipologías por Unidad Técnica MOP y Destinos Turísticos Priorizados

DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	UNIDAD TÉCNICA MOP	TIPOLOGÍA	Total
Alto El Loa - Ollagüe	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
Antofagasta	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	2
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	12
		Infraestructura de Transporte Terrestre	1
		Patrimonio	7
		Sendero Interpretativo	3
	Obras Hidráulicas	Aguas Lluvias	1
		Infraestructura Fluvial	6
	Obras Portuarias	Borde Costero	7
		Caleta Pesquera y Turística	3
	Vialidad	Conector Vial Turístico	11
Ruta Escénica		10	
Antofagasta - Pan de Azúcar	Vialidad	Conector Vial Turístico	2
Calama - Alto El Loa	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	1
	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	3
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	4
		Patrimonio	3
		Sendero Interpretativo	2
	Concesiones	Conector Vial Turístico	1
	Obras Hidráulicas	Infraestructura Fluvial	1
	Vialidad	Conector Vial Turístico	7
		Ruta Escénica	4

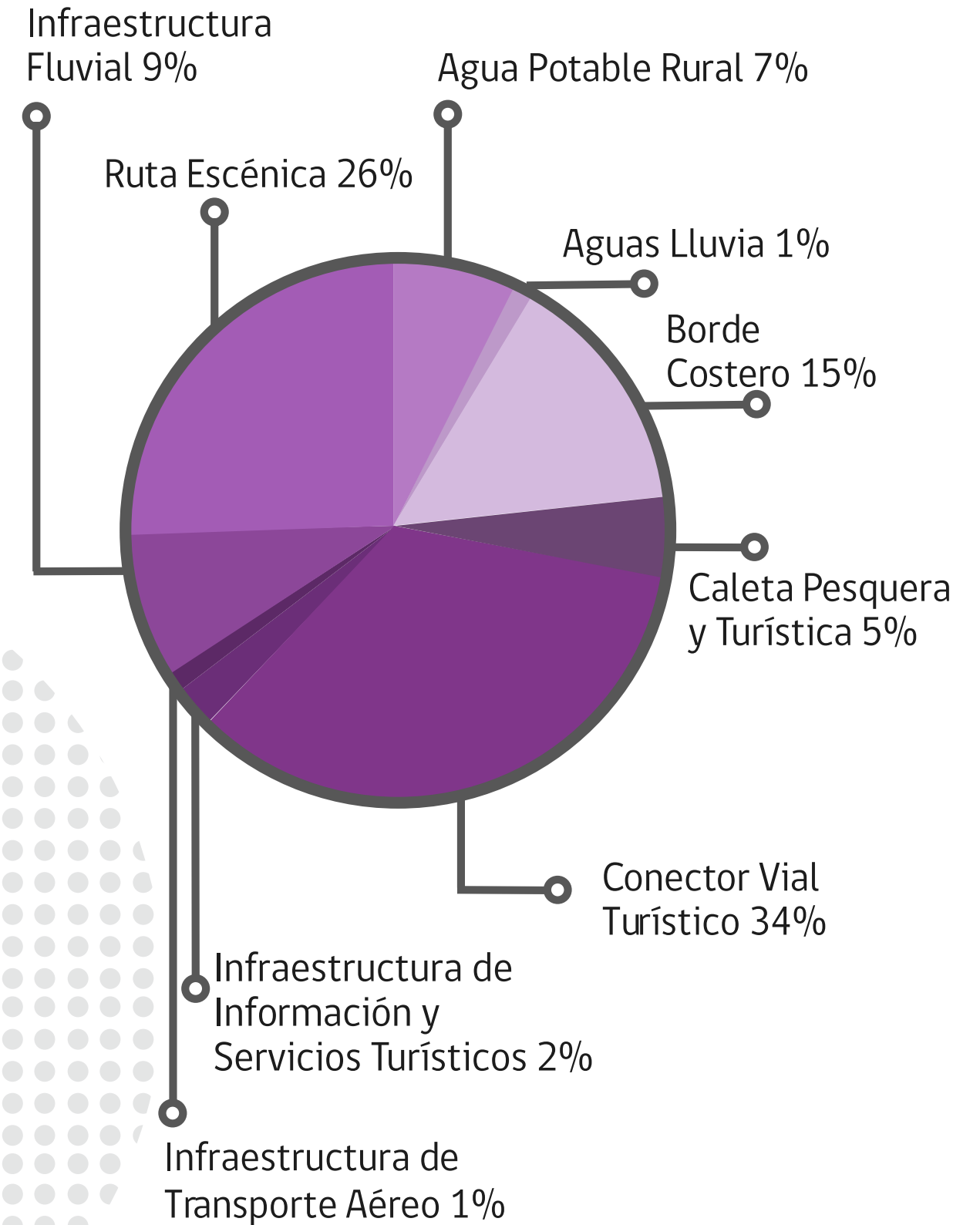


DESTINO TURÍSTICO SST	UNIDAD TÉCNICA MOP	TIPOLOGÍA	Total
Caldera - P.N. Pan de Azúcar	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
	Vialidad	Ruta Escénica	1
Llullaillaco	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
	Vialidad	Conector Vial Turístico	1
		Ruta Escénica	1
Paposo - El Cobre	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
	Vialidad	Conector Vial Turístico	1
San Pedro de Atacama	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	2
		Sendero Interpretativo	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	1
		Vialidad	Conector Vial Turístico
San Pedro de Atacama - Calama - Alto El Loa	Arquitectura	Sendero Interpretativo	1
		Ruta Escénica	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	4
Caleta Pesquera y Turística		1	
Otro destino			
Total			119

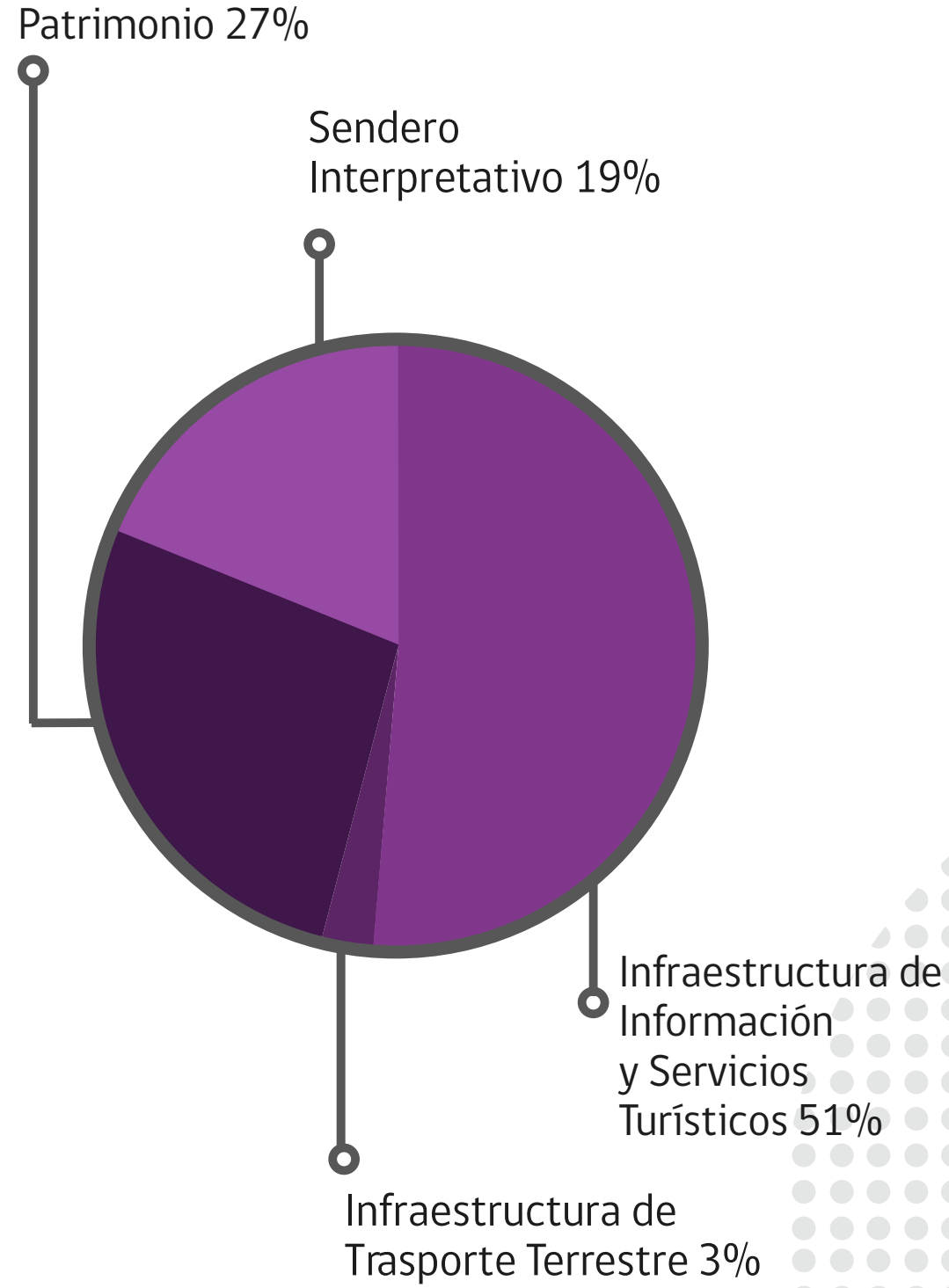
Distribución de proyectos por Unidad Técnica con financiamiento sectorial y extrasectorial



Distribución de proyectos por tipología con financiamiento sectorial



Distribución de proyectos por tipología con financiamiento extrasectorial



La mayor cantidad de proyectos sectoriales y extra sectoriales se ubican en la provincia de El Loa •



5.2 Cartera de proyectos del Plan

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Antofagasta	Antofagasta	Construcción conexión vial ruta costera - Sector Caleta El Cobre - Caleta Coloso	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Paposo - El Cobre	Prefactibilidad	Corto
		Construcción costanera turística recreativa - Borde costero, sector Llacolén	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de centro de información y servicios turísticos (refugios) - Parque Nacional Lullailaco.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Lullailaco	Prefactibilidad	Largo
		Construcción de centro de información y servicios turísticos - Portada de Antofagasta	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de centro de interpretación - Monumento Natural Paposo Norte	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Paposo - El Cobre	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de obras de control aluvional - Quebrada El Toro, Antofagasta	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Antofagasta	Ejecución	Corto
		Construcción de obras de control aluvional - Quebrada Jardines del Sur	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Antofagasta	Ejecución	Corto
		Construcción de sendero interpretativo de conexión - Qhapaq ñan, entre Tambo del Meteorito y límite con Región de Atacama	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	San Pedro de Atacama	Prefactibilidad	Largo
		Construcción mirador interpretativo - Geoglifo Raúl Zurita	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción muelle turístico - Casco histórico Antofagasta	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Antofagasta	Prefactibilidad	Largo

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Antofagasta	Antofagasta	Construcción muelles turísticos - Sector Isla Santa María	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción obras complementarias - Playa La Chimba, Antofagasta	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Antofagasta	Ejecución	Corto
		Construcción obras de control aluvional - Quebrada Farellones	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Antofagasta	Ejecución	Corto
		Construcción obras de control aluvional - Quebrada La Chimba	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Antofagasta	Ejecución	Corto
		Construcción obras de control aluvional - Quebrada Riquelme	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Antofagasta	Ejecución	Corto
		Construcción obras de control aluvional - Quebrada Uribe	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Antofagasta	Ejecución	Corto
		Construcción playa artificial - Sector Paraíso - El Cuadro, Antofagasta	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción sendero no motorizado - Geoglifos Raúl Zurita	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción vías primarias de evacuación de aguas lluvias - Antofagasta, Calama y Sierra Gorda	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Sectorial	Antofagasta	Ejecución	Largo
		Mejoramiento a camino básico Ruta B-70, desde Ruta 5 hasta Ruta 1 - Caleta El Cobre, Blanco Encalada	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento ruta escénica - Circuito La Portada - Juan López - Isla Santa María	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento ampliación Ruta 1-S y rotonda intersección Ruta 28 - Coloso	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Antofagasta	Antofagasta	Mejoramiento balneario Juan López -Antofagasta	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Antofagasta	Ejecución	Corto
		Mejoramiento borde costero - Antofagasta, sector Los Pinares - Trocadero	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento construcción ruta escénica turística - Parque Nacional Llullaillaco, desde Ruta B-55	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Llullaillaco	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento Ruta B-55 - Sector Socompa	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	San Pedro de Atacama	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento Ruta B-55 - Desde cruce Ruta 5 hasta frontera con Argentina	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	San Pedro de Atacama	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Ruta B-885 - Desde cruce Ruta B-895 hasta Parque Nacional Lullaillaco (Salar Aguas Calientes)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Llullaillaco	Diseño y Ejecución	Largo
		Restauración y habilitación - Centro Cultural ex Casa Abaroa, Antofagasta	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Corto
		(en blanco)	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Antofagasta	Ejecución	Mediano
		Mejillones	Construcción conexión vial ruta costera - Sector Punta Angamos - Caleta Lagarto	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Antofagasta - Pan de Azúcar	Prefactibilidad
	Construcción de centro de información y servicios turísticos - La Rinconada		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Largo
	Construcción infraestructura portuaria -Caleta Hornito - Mejillones		Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Otro destino	Ejecución	Corto
	Mejoramiento borde costero - Mejillones, sector Plaza de la Cultura		Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Otro destino	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Antofagasta	Mejillones	Mejoramiento borde costero - Sector Playa Guanaye, Mejillones	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Otro destino	Ejecución	Corto
		Mejoramiento Ruta 1 - Sector acceso norte Mejillones - Michilla	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Ejecución	Corto
	Sierra Gorda	Construcción ruta escénica turística -Salitreras Cantón Central (entre Ruta 25 y Ruta 5)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento/Plan maestro de modelo de gestión para diversos proyectos - Oficina Salitrera Chacabuco	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Ejecución	Largo
		Mejoramiento/Restauración - Oficinas salitreras Cantón Central	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento - Rutas del Loa	Conector Vial Turístico	Concesiones	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Ejecución	Corto
		Tal Tal	Construcción APR - Cifuncho	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución
	Construcción de centro de información y servicios turísticos (refugios) - Parque Nacional Pan de Azúcar, acceso norte		Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Largo
	Construcción playa - Sector centro Tal Tal		Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Otro destino	Diseño y Ejecución	Corto
	Construcción ruta costera - Entre Punta San Pedro y Planta Esmeralda (sector Pan de Azúcar)		Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Antofagasta - Pan de Azúcar	Prefactibilidad	Mediano
	Mejoramiento ruta escénica Ruta 1 costera - Caleta El Cobre - Tal Tal		Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Mediano
	Mejoramiento ruta escénica - Ruta Tal Tal - Punta San Pedro		Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Caldera - PN. Pan de Azúcar	Diseño y Ejecución	Largo

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO		
Antofagasta	Tal Tal	Mejoramiento ruta escénica turística - Caminos acceso a Cifuncho, rutas B-940 y B-900	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Largo		
		Mejoramiento caleta recreativa - Cifuncho	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Largo		
		Mejoramiento caleta recreativa - Paposo	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Largo		
		Mejoramiento del borde costero - Balneario municipal del Tal Tal, caleta recreativa	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Corto		
		Mejoramiento y construcción ruta escénica turística - Acceso norte Parque Nacional Pan de Azúcar, Ruta B-980 y ruta en costa	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Prefactibilidad	Largo		
		Antofagasta, Tocopilla	Tocopilla, Mejillones	Mejoramiento Ruta 1 - Sector Michilla - Caleta Buena	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Ejecución	Corto
El Loa	Calama	Ampliación APR - Caspana	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Mediano		
		Ampliación APR - Chiu Chiu	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Mediano		
		Construcción APR - Toconce	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Mediano		
		Construcción centro de interpretación - Chuquicamata	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Calama - Alto El Loa	Prefactibilidad	Mediano		
		Construcción centro de visitantes - Aeródromo El Loa, Calama	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Mediano		
		Construcción de centro de información astronómica y servicios turísticos - Parque Chug Chug	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Calama - Alto El Loa	Prefactibilidad	Largo		
		Construcción de sendero interpretativo - Conexión Qhapaq ñan, entre Pucará de Lasana y Ayquina	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Calama - Alto El Loa	Prefactibilidad	Largo		
		El Loa	Calama	Ampliación APR - Caspana	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Mediano
		El Loa	Calama	Ampliación APR - Chiu Chiu	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Mediano
		El Loa	Calama	Construcción APR - Toconce	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO		
El Loa	Calama	Construcción de sendero interpretativo - Qhapaq ñan, entre límite Región de Tarapacá y localidad de Chiu Chiu	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Calama - Alto El Loa	Prefactibilidad	Mediano		
		Construcción Obras de control de crecidas Rio Salado	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Mediano		
		Construcción sistema APR para las localidades de Taira y estación San Pedro	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Alto El Loa - Ollagüe	Diseño y Ejecución	Mediano		
		Construcción centro de interpretación y recepción de visitantes - Geoglifos de Chug Chug	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Largo		
		Mejoramiento / Puesta en valor de la zona típica de Chuquicamata	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Calama - Alto El Loa	Ejecución	Largo		
		Mejoramiento / Reparación iglesia de Caspana	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Corto		
		Mejoramiento / Reparación Iglesia de Chiu Chiu	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Largo		
		Mejoramiento a ruta escénica - Rutas B-147 y B-141, desde Conchi a localidad de Lequena	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Mediano		
		Mejoramiento Camino Aiquina - Turi - Cupo	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Mediano		
		Mejoramiento conexión vial - Ruta 21-CH sector Chiu Chiu	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Prefactibilidad	Corto		
		Mejoramiento Ruta a El Tatio (Chiu-Chiu-Caspana-El Tatio)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Prefactibilidad	Largo		
		Mejoramiento ruta a Toconce (Chiu-Chiu-Aiquina-Toconce)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Largo		
		Mejoramiento - Ruta B-155, desde cruce 21-CH hasta Linzor	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Mediano		
		El Loa	Calama, San Pedro de Atacama	Mejoramiento - Ruta 23-CH, sector Calama - San Pedro de Atacama	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	San Pedro de Atacama	Diseño y Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
EL Loa	Ollagüe	Construcción centro de interpretación de atractivos naturales - Ollagüe	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Calama - Alto El Loa	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta 21-CH (Alto el Loa), Calama - Ollagüe	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta B-97-A, desde Ruta 21-CH hasta límite Región de Tarapacá	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Mediano
		Reposición/Mejoramiento - Ruta B-15-a Ollagüe - Límite I Región Collahuasi	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Ejecución	Corto
	San Pedro de Atacama	Ampliación de APR y saneamiento -. San Pedro de Atacama	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción camino básico - Ruta de acceso a Laguna Chaxa	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción centro de interpretación y recepción de visitantes - Ruta del vino de Toconao	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de centro de información astronómica y servicios turísticos - Toconao	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Prefactibilidad	Largo
		Construcción de centro de información y servicios turísticos (refugios) - Reserva Nacional Los Flamencos, Sector Tara	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de centro de información y servicios turísticos - Valle de la muerte	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	San Pedro de Atacama	Diseño y Ejecución	Largo

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
EL Loa	San Pedro de Atacama	Construcción de centro de información y servicios turísticos - Ingreso a Talabre	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de centro de interpretación -Socaire	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de plataforma de servicio para camiones	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de sendero interpretativo Qhapaq ñan entre Inacaliri y Tambo del Meteorito	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	San Pedro de Atacama - Calama - Alto El Loa	Prefactibilidad	Largo
		Construcción mirador interpretativo - Salida Oriente San Pedro de Atacama	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción Puente Guatín - Ruta B-245	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción senda no motorizada conectividad - Ayllus - San Pedro de Atacama	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Prefactibilidad	Largo
		Construcción senderos y miradores interpretativos - Lagunas Baltinache	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción terminal rodoviario - San Pedro de Atacama	Infraestructura de Transporte Terrestre	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Prefactibilidad	Largo
		Construcción, acceso y mirador interpretativo - Aguas Calientes y Piedras Rojas	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción mirador interpretativo - Monjes de la Pacana	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Prefactibilidad	Largo

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
El Loa	San Pedro de Atacama	Mejoramiento/ Estudio de prefactibilidad de estructura que permita conservación de aldea - Aldea de Tulor	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento/Adecuación de mirador de laguna, con bancos para sentarse y caminera con barandas - Laguna Miscanti	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	San Pedro de Atacama	Prefactibilidad	Largo
	Mejoramiento ruta escénica mixta - Ruta 23-CH, con miradores - San Pedro de Atacama - Paso Sico	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	San Pedro de Atacama	Diseño y Ejecución	Mediano	
	Mejoramiento ruta escénica - Ruta 23-CH desde Calama hasta San Pedro de Atacama	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	San Pedro de Atacama - Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Mediano	
	Mejoramiento ruta escénica - Ruta B-245 - San Pedro de Atacama - Sitio Guatín- Puritama - Machuca	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	San Pedro de Atacama	Diseño y Ejecución	Mediano	
	Mejoramiento ruta escénica - Ruta B-357 - Camino acceso a Talabre	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Mediano	
	Mejoramiento ruta escénica con mirador turístico - Rutas B-207 y B-213 - Camino a San Bartolo	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	San Pedro de Atacama	Prefactibilidad	Mediano	
	Mejoramiento ruta escénica turística - Ruta B-357 entre Talabre y Laguna Lejía	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Mediano	
	Mejoramiento ruta escénica turística - Ruta 27-CH desde acceso Reserva Nacional Los Flamencos, Laguna Tara hasta Paso Jama	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	San Pedro de Atacama	Prefactibilidad	Largo	
	Mejoramiento ruta escénica - Acceso a Laguna Baltinache, Ruta B-241	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Prefactibilidad	Mediano	

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
El Loa	San Pedro de Atacama	Mejoramiento ruta Escénica - San Pedro de Atacama - Catarpe	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento camino público - Baquedano - Salar De Atacama (sector acceso Schl - Peine)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	San Pedro de Atacama	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento ribera recreativa - Río San Pedro.	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	San Pedro de Atacama	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento Ruta 27-CH - San Pedro de Atacama - Paso Jama	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	San Pedro de Atacama	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento vialidad - Acceso a San Pedro de Atacama	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Ejecución	Mediano
Interprovincial	Intercomunal	Mejoramiento Ruta 1 - Intersección calle Zenteno - La Chimba	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento Ruta 21-CH - Sector Cebollar - Ollagüe	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Corto
Tocopilla	María Elena	Construcción mirador - Tranque Sroman	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción ruta escénica - Camino a Geoglifos de Chug Chug, desde Ruta 24	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Calama - Alto El Loa	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento/Plan maestro de modelo de gestión para diversos proyectos - Oficina salitrera Pedro de Valdivia	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Ejecución	Largo
		Mejoramiento/Puesta en valor - María Elena	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento/Restauración - Oficina salitrera Pedro de Valdivia	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Largo
Mejoramiento ruta escénica mixta - Salitreras Cantón Toco, Ruta B-180 entre Ruta 5 y Ruta 24	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Diseño y Ejecución	Largo		

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Tocopilla	Tocopilla	Mejoramiento ampliación Ruta 1 - Pasada por Tocopilla, rotonda límite urbano	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Ejecución	Corto
		Mejoramiento borde costero - Playa Co vadonga, Tocopilla	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Mejoramiento Ruta 1 - Caleta Urco - Aduana	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Antofagasta	Diseño y 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.





