


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

REGIÓN DE O'HIGGINS





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

REGIÓN DE O'HIGGINS

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	28
2.1 Esquema general metodológico	30
2.2 Participación ciudadana	34
3. IMAGEN OBJETIVO	36
3.1 Visión de la infraestructura	38
3.2 Déficit y desafíos	43
4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO	44
5. CARTERA DE PROYECTOS	48
5.1 Síntesis de la cartera de proyectos	50
5.2 Cartera de proyectos del Plan	56
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 O'Higgins". 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 O'Higgins" 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.

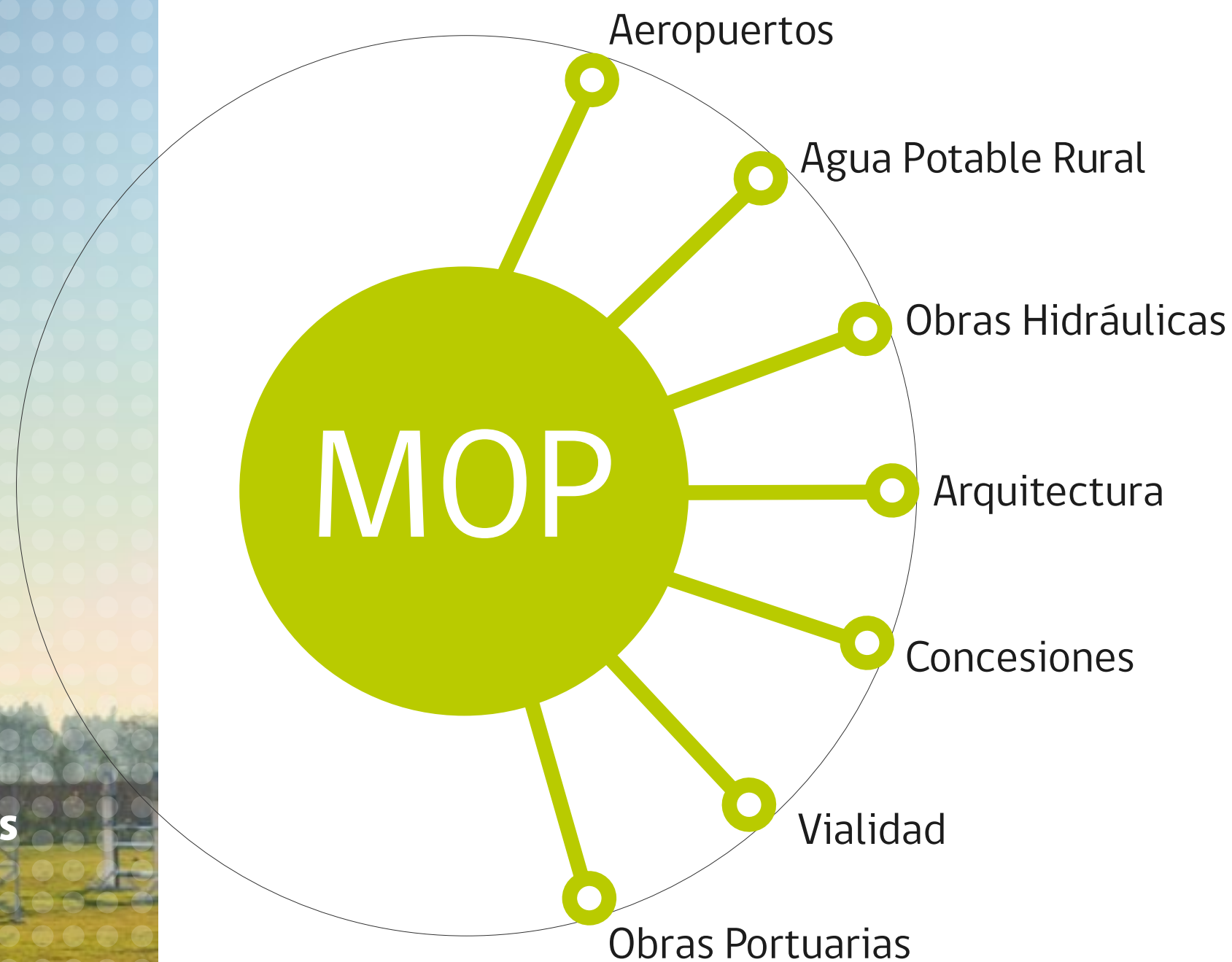
Para ello, se utilizó un enfoque territorial, que consideró los destinos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable y los atractivos turísticos priorizados en la región. El trabajo fue abordado a partir de una estrategia participativa, que involucró la realización de talleres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

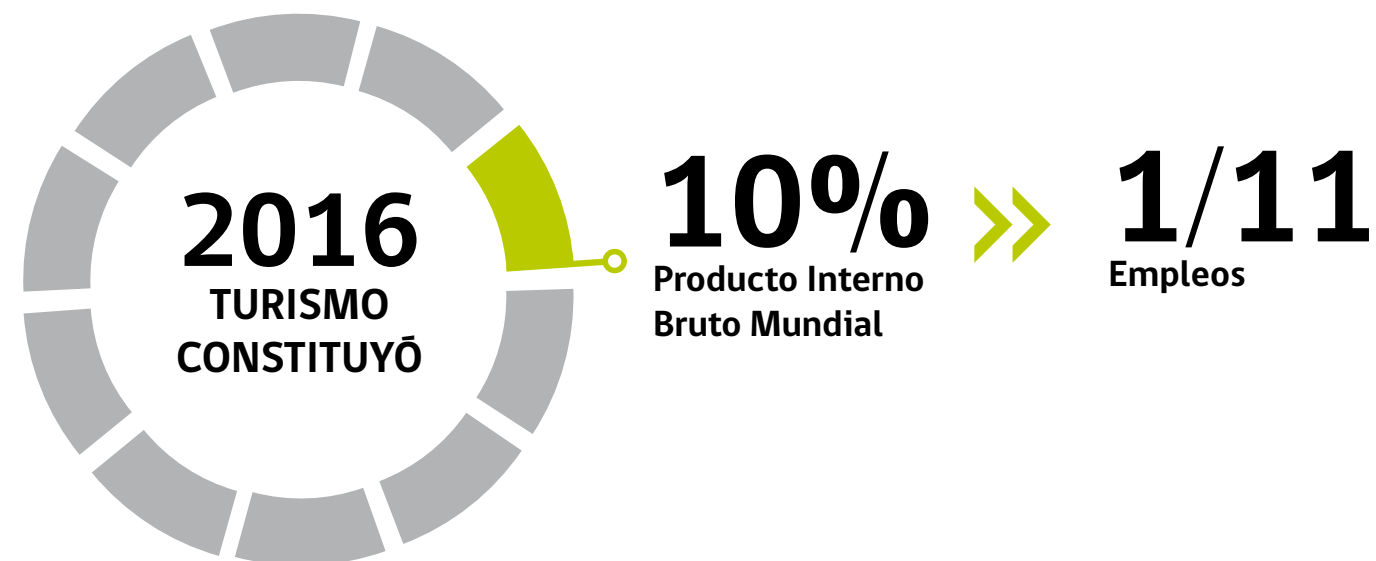
Los intereses de los y las turistas han ido cambiando con el paso de los años: históricamente, existía preferencia por destinos consolidados o tradicionales, mientras que en la actualidad hay una tendencia creciente por nuevas experiencias en destinos considerados exóticos o cuyo desarrollo turístico 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.

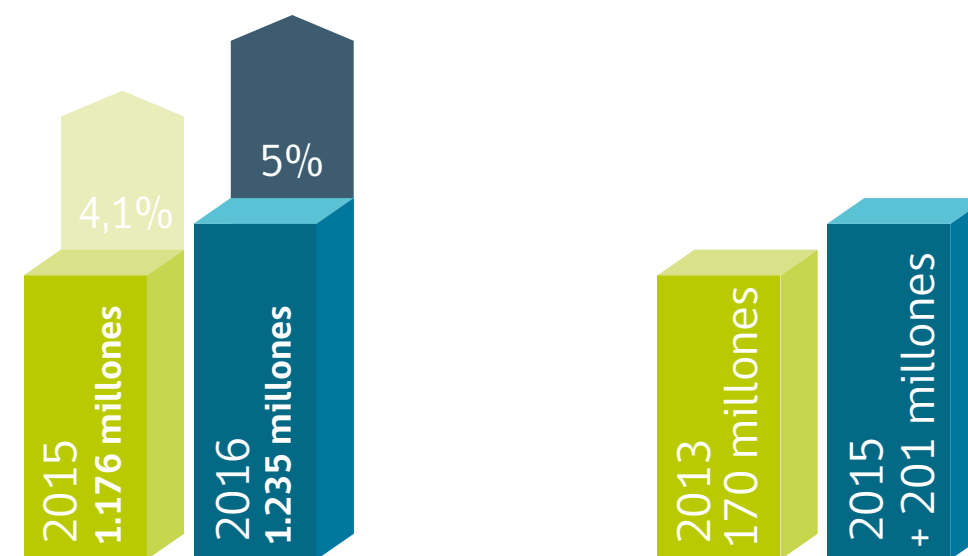
2. Organización Mundial de Turismo (2017). Barómetro.

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 •



LLEGADAS
TURISMO
INTERNACIONAL

TURISMO
AMÉRICA
Incluye norte, centro, sur



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 de 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)

100%
Aumentó la llegada de
turistas internacionales al país
{ 2010-2016 }

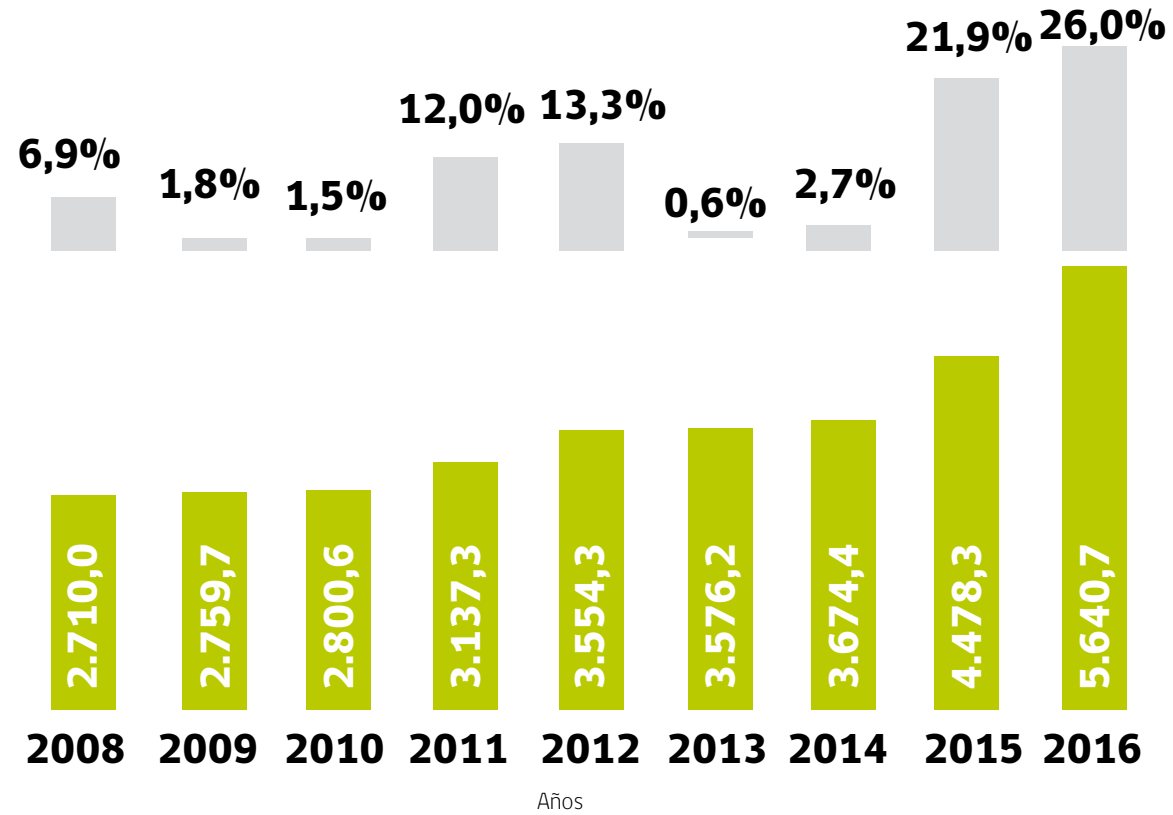
El sector turismo representa el
3,3% del PIB de Chile

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 brasileño 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 un algoritmo de datos estadísticos del acceso público, informe de instituciones y organismos internacionales, opiniones de expertos sectoriales y encuestas internacionales.



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

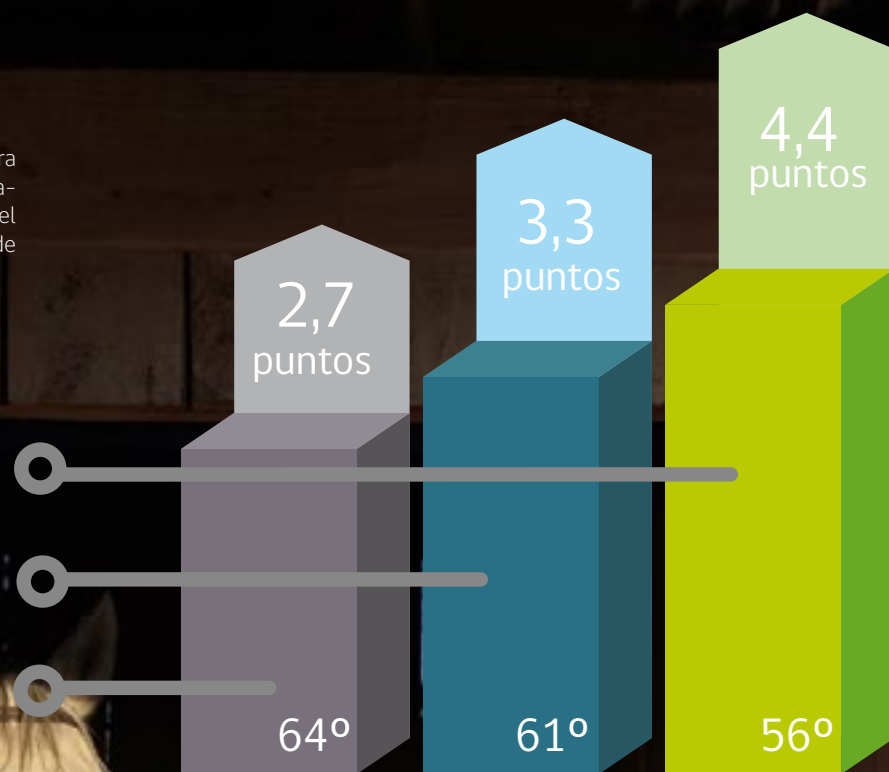
Sub Índice	Ranking	Puntuación
Condiciones de entorno	54	5.1
Políticas y condiciones sectoriales	15	4.7
Infraestructura	63	3.5
Recursos naturales y culturales	44	3.0

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

La Ruta 5 Sur, de doble calzada, que atraviesa a la Región de O'Higgins en su totalidad, es la vía terrestre principal para acceder a ésta. Otra alternativa de acceso hacia los sectores de Navidad, Pichilemu y Lago Rapel está dada por la Ruta 78 Santiago-San Antonio, tomando un desvío en Melipilla hacia la Ruta G-60. La red de ferrocarril que une la región cuenta con estaciones en San Francisco de Mostazal, Graneros, Rancagua, Requínoa, Rengo y San Fernando.

Desde el punto de vista de la conectividad terrestre regional, dos vías cumplen este propósito: las rutas H-30 y 90, la primera paralela al río Cachapoal y la segunda paralela al río Tinguiririca. Ambas son de uso mayoritariamente productivo, aunque la Ruta 90, más allá de Peralillo reduce mucho su función como eje de cargas agrícolas.

Otra vía importante que atraviesa esta región es la Ruta 66, llamada Camino de la Fruta, la

cual se conecta con el puerto de San Antonio, en la Región de Valparaíso. Su próximo aumento de capacidad puede ser visto como una oportunidad para atraer visitantes desde el litoral central del país, además de tener un interesante circuito desde la ciudad de Melipilla en la Región Metropolitana, vía Cruce Las Arañas.

O'Higgins es una región sin puertos, aeropuertos ni pasos fronterizos, pero dada su cercanía con las mayores infraestructuras de este tipo en el país, puede contar con ellas, especialmente con carreteras, como las rutas 5 y 66. La futura construcción del túnel internacional Paso Las Leñas (hoy en etapa de estudios preliminares) augura un fuerte desarrollo en materia de integración con Argentina y posibilidades de nuevas actividades económicas. En este sentido, el Camino de La Fruta y el puerto de San Antonio deberían jugar un rol relevante para atender las cargas movilizadas.

En relación al turismo de esta zona, se destaca su notable variedad de atractivos turísticos, entre los que predominan los atractivos de jerarquía local, seguidos por la jerarquía nacional y en un porcentaje menor están los de jerarquía internacional. Esto último explica la necesidad de su puesta en valor efectiva mediante la conformación y estructuración de productos competitivos.

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

Los principales destinos identificados en la Región de O'Higgins en torno a los cuales se organiza la actividad turística son:

Clasificación de destinos priorizados

Provincia	Destino Priorizado	Clasificación
Cachapoal	Lago Rapel	Consolidado
Cachapoal	Alto Cachapoal	Emergente
Cardenal Caro	Matanzas - Navidad	Emergente
Cardenal Caro	Pichilemu	Consolidado
Colchagua	Valle de Colchagua	Consolidado

Fuente: Subsecretaría de Turismo

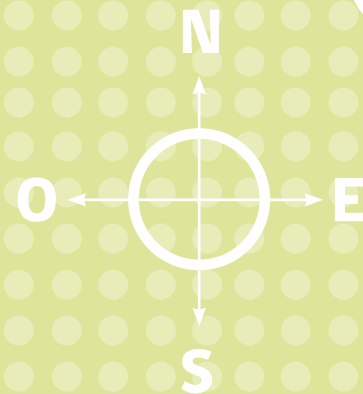
El destino Matanzas - Navidad es un destino emergente que se localiza en el extremo noroeste de la región, posee un litoral con condiciones óptimas para el desarrollo de actividades náuticas como el surf y otras relacionadas con el deslizamiento sobre olas, destacando la localidad de Matanzas y potencialmente Puertecillo. El turismo de intereses especiales también manifiesta un importante potencial en el Santuario de la Naturaleza Bosques de Calabacillos a través de la observación o estudio de fauna marina del lugar. Los centros turísticos de apoyo son las localidades de Navidad, La Boca y Matanzas.

El destino Lago Rapel es un destino consoli-

dado y fue declarado Zona de Interés Turístico (ZOIT). Su desarrollo se estructuró en torno al embalse Rapel, por tanto, la oferta turística principalmente dice relación con actividades náuticas.

La estructura del sistema urbano de la Región de O'Higgins se manifiesta en la existencia de dos ciudades principales: Rancagua y San Fernando. La primera es la capital administrativa y se ubica en la cuenca del río Cachapoal, y la segunda está en la cuenca del Tinguiririca. Cerca del 60% de su población habita en ciudades. En el caso de Rancagua, con sus 214.344 habitantes concentra cerca del 27% de la población regional (780.627 hab.), y San Fernando con sus

OCÉANO PACÍFICO



214.344
HABITANTES

27%
POBLACIÓN REGIONAL

RANCAGUA

63.732 hab., apenas el 8,16%.

La región presenta una imagen de ruralidad que perfectamente podría ser aprovechada para atraer visitantes nacionales y extranjeros que deseen conocer, de primera fuente, las tradiciones del campo chileno así como sus costumbres y gastronomía. Además, esta región tiene la ventaja comparativa de encontrarse colindante con la Región Metropolitana desde donde podría recibir visitantes, ya que es un potencial mercado de 7 millones de habitantes.

A pesar de esto último, la región tiene una escasa infraestructura y servicios turísticos, siendo la excepción la comuna de Santa Cruz, Lago Rapel y la Ruta del Vino de Colchagua. Esto es así por la inversión de la empresa privada focalizada en la vitivinicultura, sector productivo que ha logrado posicionar a esa zona como un destino turístico.

Otras localidades dentro de la región que cabe mencionar por su atractivo turístico son Pichilemu y Punta de Lobos, áreas costeras que por su particular oleaje han atraído más visitantes, especialmente surfistas, lo que ha significado una renovación en ese tradicional balneario de la Provincia de Cardenal Caro.

Por otra parte, se hace necesario mencionar que las comunas costeras de Navidad y Litueche han tenido un desarrollo acelerado en el último tiempo debido al aumento de la inver-

sión inmobiliaria para la generación de viviendas de segunda residencia, especialmente en el sector de Puertecillo - Topocalma.

El Valle de Cachapoal debería poner en valor sus recursos turísticos tales como su arquitectura patrimonial, la Ruta del Vino y la chamanería de Doñihue, lo que, junto a un desarrollo urbano y de equipamiento turístico en Rancagua permitiría potenciar a la Provincia del Cachapoal, que ya cuenta con un Sitio de Patrimonio Mundial (Sewell) y pronto añadirá la Capilla de Gaudí.

En definitiva, la Región de O'Higgins tiene un alto potencial para ser aprovechada aún más en materia turística, ya que posee condiciones de alto nivel para el desarrollo de esta actividad, especialmente si potencia sus actuales atractivos y aquellos vinculados a la vitivinicultura y al turismo rural.



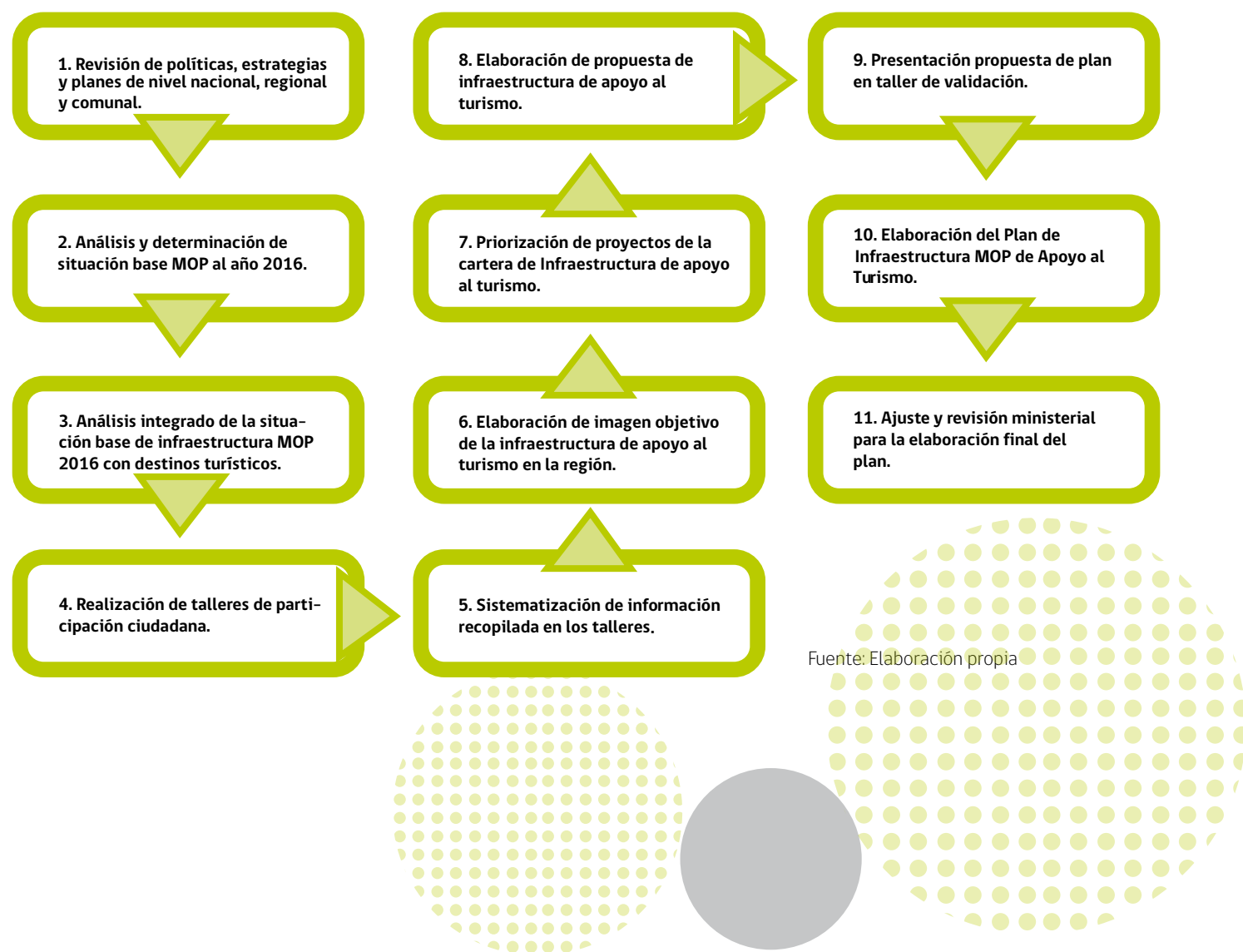
2. METODOLOGÍA

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:



Fuente: Elaboración propia

A continuación, se detallan los pasos considerados:

1. Revisión de políticas, estrategias y planes de nivel nacional, regional y comunal.

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

ción 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 ●

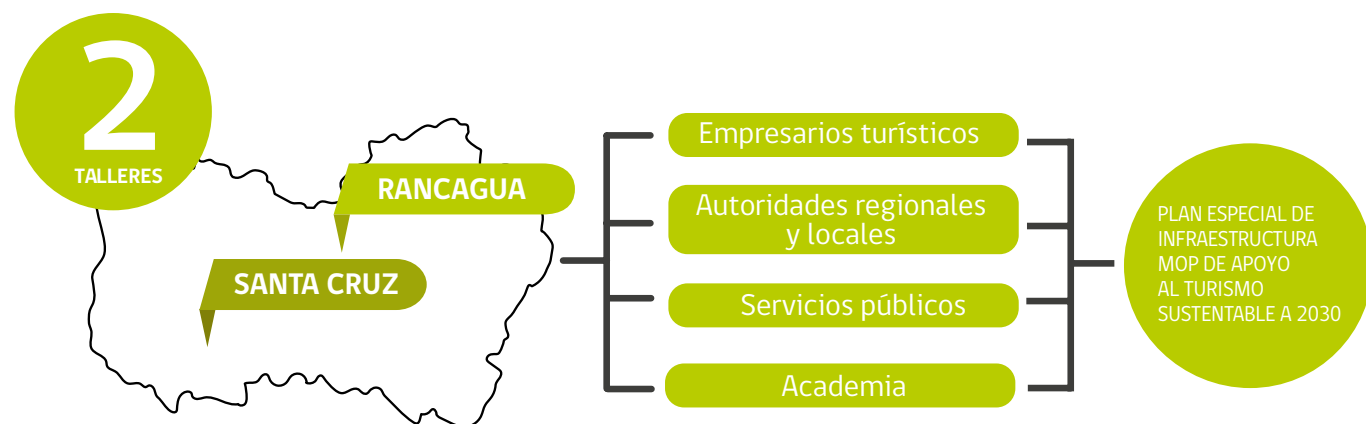
2.2 Participación ciudadana

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 Rancagua, y otro en la ciudad de Santa Cruz. 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 O'Higgins

Etapas 2016	Ciudad	Nº de participantes	% de mujeres participantes	Nº de ideas presentadas
Primera	Rancagua	62	46.8	43
	Santa Cruz	32	50.0	21
Segunda	Rancagua	23	56.5	-

Fuente: Elaboración propia con base en registros de talleres



3. IMAGEN OBJETIVO

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

La visión de largo plazo en el desarrollo de la infraestructura para potenciar el turismo en la región consiste en reforzar la misma en los nodos con vocación de mantenerse o constituirse como nuevos centros de operación, este es el caso de las ciudades de Rancagua, Santa Cruz y Pichilemu.

Más allá de lo que concierne a la inversión privada -hotelería, gastronomía, entretenimiento- y que aún es escasa en la región, la intervención del sector público, y en especial del MOP, puede ejercer un efecto de apalancamiento, entregando señales que incentiven la inversión privada para desarrollar estos centros como atractivos turísticos de primer orden. Esto favorecería a la población local directamente, pero también indirectamente a través de la mayor competitividad que adquiriría la industria turística y las cadenas de valor que ésta desata, con impacto en el emprendimiento y el empleo.

En el caso de Rancagua, Santa Cruz y también de San Fernando, el enfoque sería convertirlas en ciudades atractivas en sí mismas, más allá de la infraestructura. Ejemplo de ello es la instalación del casino regional en el extremo norte de la región, contiguo a la Región Metropolitana, que si bien fue estratégico para atraer demanda de visitantes santiaguinos, no ha generado desarrollo urbano en las ciudades próximas.

En términos de vialidad, se requieren mejorar las rutas H-30, 66 y 90 para ir formando un sistema de circuito que permitiría aumentar el valor de los destinos, pudiéndose desa-

rollar así un sistema de redes turísticas que tenga como foco principal la integración de diversos atractivos.

Un área estratégica de la región sería el Valle de Cachapoal y sus atractivos, el cual podría integrarse a circuitos mayores como por ejemplo la integración de recorridos entre las rutas del Vino de Colchagua con las de la vecina Región del Maule. Esto a través de un recorrido que integre a los valles de Colchagua, Lolol y San Pedro de Alcántara con el Mataquito a través de las rutas I-70-J e I-30-J (Cuesta El Peral). También se podría convertir el trayecto por la cuesta de Chada (Ruta H-45-G) en ruta de belleza escénica, lo que permitiría integrar los flujos de la Ruta del Vino del Maipo.

Con respecto a las ciclovías, que en los sectores rurales (ciclorrutas) son muy utilizadas por los trabajadores campesinos, representan una oportunidad de integrar tramos locales a circuitos que unan destinos. De manera ideal habría que vincularlas a temáticas turísticas asociadas, lo que junto con reforzar la identidad de los territorios, aportaría a mejorar la calidad de vida del mundo rural y al mismo

Las rutas del vino de Colchagua deben integrarse a las de la vecina Región del Maule para potenciar el enoturismo ●

- ✓ En el sector costero de la región se puede generar una ruta costera que integre atractivos como Matanzas-Navidad, Pichilemu, Cahuil
- ✓ Mejoramiento de la Ruta I-502, la que merece un tratamiento de ruta de belleza escénica
- ✓ El trayecto por la Cuesta de Chada se debería convertir en ruta de belleza escénica, e integrar así los flujos de la Ruta del Vino del Maipo
- ✓ Ciclovías representan una oportunidad de integrar tramos locales a circuitos que unan destinos
- ✓ Mejorar las rutas H-30, 66 y 90 para ir formando un sistema de circuitos que permitiría aumentar el valor de los destinos
- ✓ Rancagua, Santa Cruz y San Fernando deben convertirse en ciudades atractivas en sí mismas, más allá de la infraestructura



El patrimonio arquitectónico de la Región de O'Higgins se refleja en las magníficas casas patronales que todavía siguen en pie ●

tiempo promover oportunidades de nuevos negocios para los productores locales. Para este tipo de accesibilidad se recomienda que se incorporen criterios técnicos como los propuestos para rutas de belleza escénica, además de considerar equipamientos e instalaciones (paradores, miradores, servicios en ruta, etc.) para medios de traslados alternativos de media distancia como las bicicletas. Todo esto permitiría intensificar el uso turístico de estas zonas y avanzar hacia su consolidación como producto turístico en el ámbito del ecoturismo y el turismo rural.

En el sector costero de la región se puede generar una ruta costera que integre atractivos tan interesantes como Matanzas-Navidad, Pi-

chilemu, Cahuil, Bucalemu con Santo Domingo y la Reserva Nacional El Yali por el norte, y Boyeruca, Llico y Vichuquén, e incluso Constitución, por el sur, haciendo de esta manera accesible este litoral a las regiones Metropolitana, de Valparaíso y Maule. Ello requiere un mejoramiento de la Ruta I-502, la que merece un tratamiento de ruta de belleza escénica con las consideraciones antes señaladas.

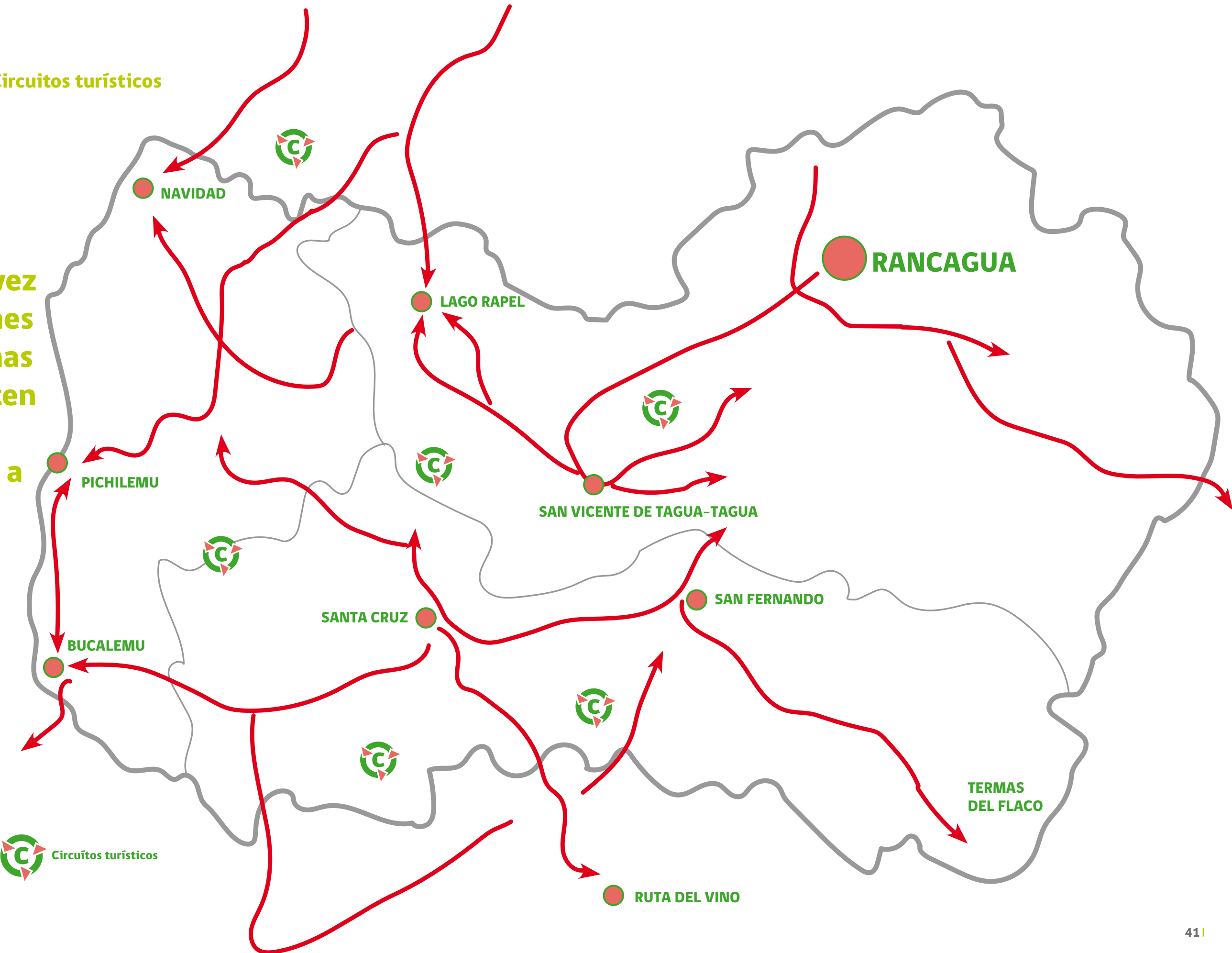
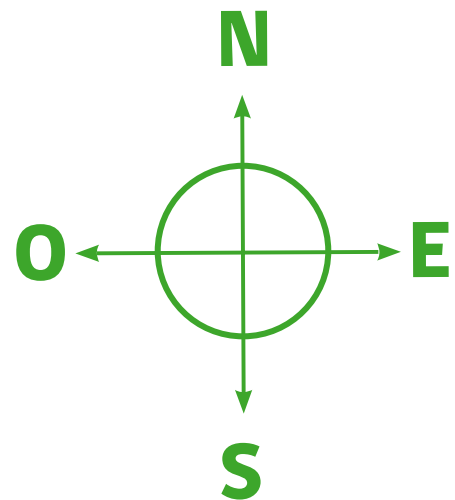
Mejorar estas conectividades terrestres con lo requerido por el turista en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalética, desvíos estratégicos, gestión de horarios de tránsito, etc. permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados por la Subsecretaría de Turismo y habilitar e incorporar

nuevos territorios a los destinos de esta región. Esta zona tiene mucho que beneficiarse con el mejoramiento de la vialidad que la conecta con sus regiones vecinas, especialmente la Metropolitana.

El rescate del patrimonio presente en la región, no como objetos aislados sino que integrados en circuitos culturales vinculados a temáticas relacionadas con el mundo campesino y el enoturismo, entre otras, son una oportunidad para la Dirección de Arquitectura del MOP. La región cuenta con magníficos ejemplos de casas patronales, y a su vez persisten tradiciones productivas y formas de vida que permiten dar continuidad cultural y vigencia a estos territorios.

Visión de la infraestructura: Circuitos turísticos

La región cuenta con magníficos ejemplos de casas patronales, y a su vez persisten tradiciones productivas y formas de vida que permiten dar continuidad cultural y vigencia a estos territorios •



Déficit y desafíos

Mejora del estándar de caminos de la región para que conformen rutas escénicas

Mejora de la accesibilidad al centro invernal Chapa Verde

Incrementar la capacidad de recuperación de bienes patrimoniales y sus espacios públicos

Habilitación de accesibilidad a la RN Río Cipreses con la Ruta H-265 y su desvío hacia el interior de la RN

Mejora del equipamiento y atractivo urbanístico de Rancagua y Santa Cruz

Ampliar la capacidad de la Ruta 66 a doble calzada hasta San Antonio en la Región de Valparaíso

Construir terminales de pasajeros en aeródromos de Pichilemu y San Fernando

Desarrollar infraestructura deportiva en la zona de Pichilemu y Punta de Lobos para la práctica del surf

3.2 Déficit y desafíos

De acuerdo a la visión presentada anteriormente, en la Región de O'Higgins se identifican los siguientes déficits y desafíos:

- Aumentar disponibilidad de caminos de calidad para el turista que permitan realizar circuitos convenientes y retornar al origen por rutas que accedan a otros atractivos que los visitados en la ruta de ida. En este aspecto, se hace necesario generar una red de rutas como las H-30, 66 y 90. Asimismo, generar una ruta escénica costera en la Ruta I-502 que conecta esta región con las de Valparaíso y Maule, con todos los acondicionamientos que ello implica: paradores y estacionamientos, consideración del trazado por las vistas al paisaje natural y miradores en puntos estratégicos, ciclovías en algunos tramos con cercanía a centros poblados (Navidad, Matanzas, Pichilemu, Punta de Lobos, Bucalemu) y paneles de información al turista. Considerar también el mejoramiento de la Ruta I-214 que conectaría la Hacienda el Huique con la Ruta I-80-G, dando acceso directo al borde costero.
- Mejorar el equipamiento y atractivo urbanístico de ciudades -que por su tamaño y/o localización central estratégica en territorios con vocación para el turismo- sean entrada a la región o a un sub territorio y sirvan como base de operaciones a los turistas. Ejemplos de ello son Rancagua, Santa Cruz y en cierta medida San Fernando. Si bien ha habido notables avances en esta materia, especialmente en Rancagua, aún se podrían mejorar muchos de sus espacios públicos y poner en valor su patrimonio arquitectónico. También es necesario un mayor orden estructurante y calidad de la edificación pública en sus centros cívicos. Salvar este déficit requiere de un trabajo de coordinación con el GORE, municipios y el Minvu.

- Mejorar estándar de caminos de la región para que conformen rutas escénicas. Es el caso de las rutas H-45-G (cuesta de Chada); H-265 (acceso a RN Río Cipreses); I-45 (acceso a Termas del Flaco); I-475 (acceso a Sierras de Bellavista); I-30-J (cuesta de El Peral); I-566-J (camino hacia San Pedro de Alcántara); I-502 (camino costero Pichilemu-Bucalemu); H-780 (camino valle de Quilicura); I-72 (camino Santa Cruz-Bucalemu, incluyendo cuesta de La Lajuela); y el trío G-880 - G-888 - G-892 (camino a Navidad). Estas rutas requieren paradores, estacionamientos e información interpretativa para los viajeros, además de miradores en puntos estratégicos para la observación del paisaje. En algunos casos pueden complementarse con ciclovías en sus tramos más concurridos. El antiguo ramal a Pichilemu puede convertirse en una ciclovía de gran calidad y atractivo.

- Habilitar accesibilidad a la RN Río Cipreses con la Ruta H-265 y su desvío hacia el interior de la RN. Ésta debe ser tratada como vía escénica y contar con equipamiento -estacionamientos, senderos, lugares de picnic y camping - para el ecoturismo, la observación, el excursionismo y también para quienes practican el deporte aventura. Asimismo, se requiere de un centro de interpretación sobre temas geológicos y arqueológicos relativos a esta reserva.

- Mejorar la accesibilidad al centro invernal Chapa Verde, la que depende de la División El Teniente de Codelco a través de la Ruta H-25. Considerar la construcción de un nuevo acceso desde el sector de La Leonera, junto al Estero Codegua, extendiendo la Ruta H-189.

- Incrementar la capacidad de recuperación de bienes patrimoniales y sus espacios públi-

cos en zonas patrimoniales protegidas tales como la población Errázuriz y las zonas turísticas de Coya, Chépica, El Huique, San Pedro de Alcántara y Zúñiga.

- Ampliar la capacidad de la Ruta 66 a doble calzada hasta San Antonio en la Región de Valparaíso, constituyendo así un excelente y seguro acceso hacia y desde el litoral central para la Región de O'Higgins, y también desde la Región Metropolitana, por Melipilla.

- Dar conectividad interregional que permita integrar circuitos turísticos como puede darse entre las rutas del vino de Colchagua y la de Curicó a través de la Ruta I-30-J (cuesta de El Peral). Esta debe llevarse a estándar de vía escénica y considerarse terceras pistas para los camiones en sectores de pendiente fuerte.

- Desarrollar borde costero y equipamiento para la gastronomía en caletas pesqueras de Matanzas, Puertecillo y Pichilemu.

- Desarrollar infraestructura deportiva en la zona de Pichilemu y Punta de Lobos para la práctica del surf: costanera con diseño apropiado, senderos de acceso a los mejores lugares para practicar surf, ciclovías y bicicletas adaptadas al surf con remolque y centro de recepción de surfistas.

- Construir terminales de pasajeros en aeródromos de Pichilemu y San Fernando, y helipuertos cercanos a destinos turísticos tales como Santa Cruz y Chapa Verde, lo que permitiría el acceso expedito de turistas de altos ingresos, sirviendo además como alternativas de evacuación rápida en casos de urgencias médicas u otras.

Se debe potenciar el desarrollo del borde costero y equipamiento para la gastronomía en las localidades de Matanzas, Puertecillo y Pichilemu •

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 los talleres. Algunas ya existen y otras fueron propuestas en el marco de los requerimientos levantados para la elaboración de este plan.

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, mejoramientos 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, circunscrito 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



MUNICIPALIDAD

EL V.º D.º CIUDADANO DE 1834
NACIO EN ESTA CASA
EL ILUSTRE PATRIOTA
D.º NICOLAS PALACIOS

5.1 Síntesis de la cartera de proyectos

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

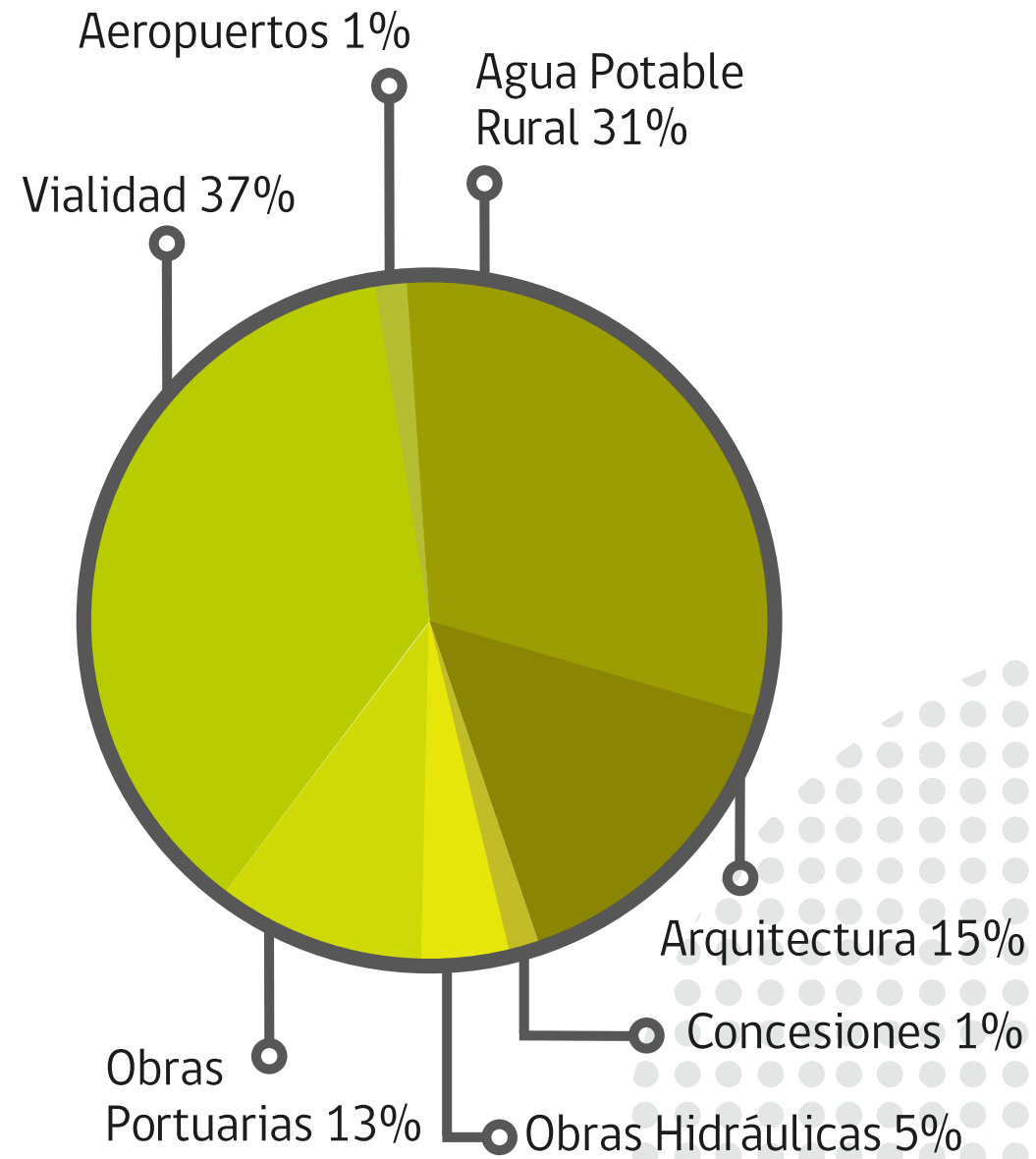
PROVINCIA	Aeropuertos	Agua Potable Rural	Arquitectura	Obras Portuarias	Vialidad	Total general	Vialidad	Total general
Cachapoal	1	2	4	1		1	6	15
Cardenal Caro		9	5		1	7	11	33
Colchagua		17	5		3	1	17	43
Total	1	28	14	1	4	9	34	91

Distribución de tipologías por Unidad Técnica MOP y Destinos Turísticos Priorizados

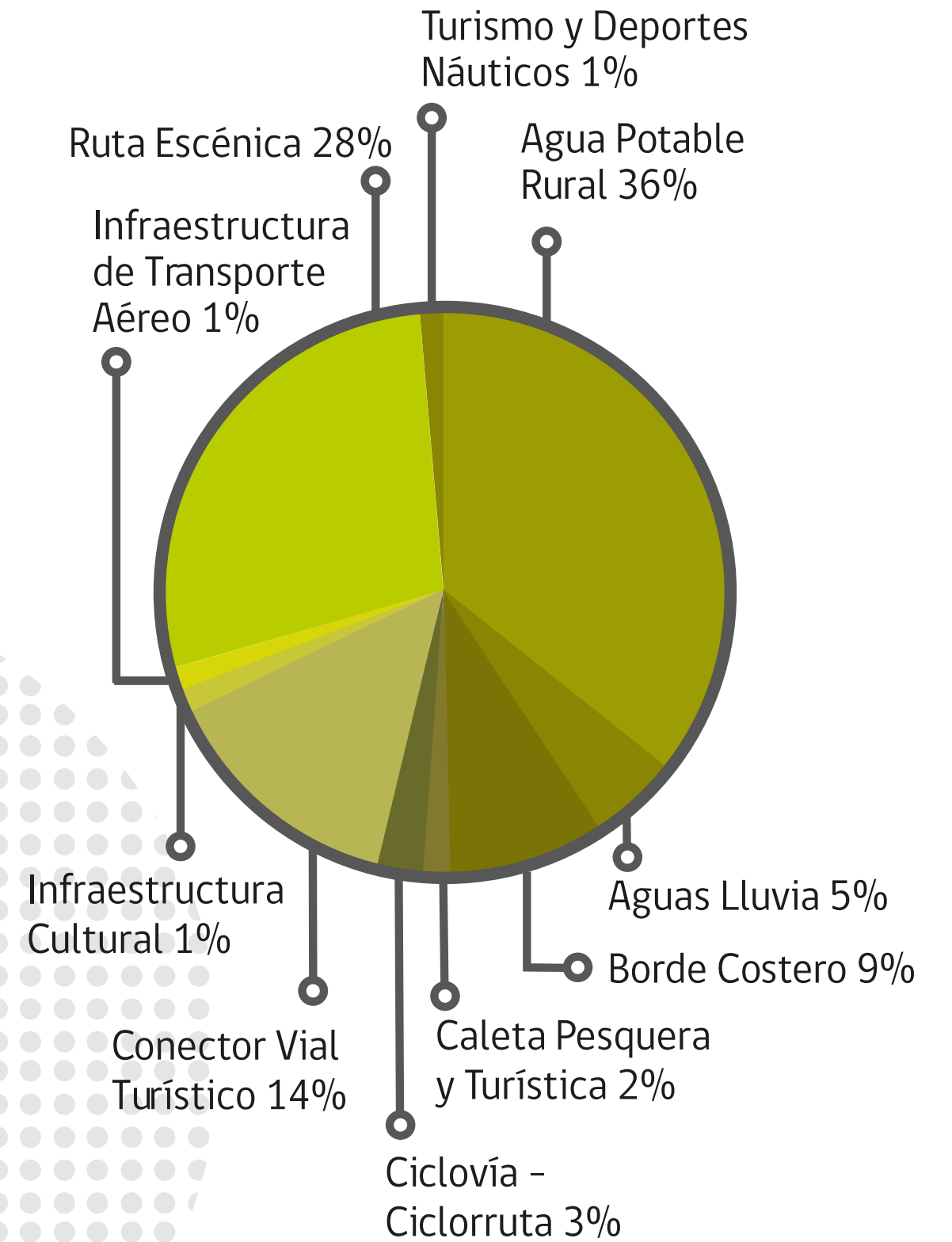
DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	UNIDAD TÉCNICA MOP	TIPOLOGÍA	Total
Cordillera de San Fernando	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
		Sendero Interpretativo	1
	Vialidad	Conector Vial Turístico	1
Lago Rapel	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	2
	Concesiones	Conector Vial Turístico	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	1
	Vialidad	Ruta Escénica	1
Alto Cachapoal	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	1
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
		Sendero Interpretativo	1
	Vialidad	Conector Vial Turístico	1
		Ruta Escénica	3
Matanzas - Navidad	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	2
	Vialidad	Ciclovia - Ciclorruta	1
Ruta Escénica		3	
Pichilemu	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	6
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	2
		Patrimonio	1
	Obras Hidráulicas	Aguas Lluvias	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	3

DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	UNIDAD TÉCNICA MOP	TIPOLOGÍA	Total
		Caleta Pesquera y Turística	1
		Turismo y Deportes Náuticos	1
	Vialidad	Ciclovia - Ciclorruta	1
		Conector Vial Turístico	1
		Ruta Escénica	2
Valle Central	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	4
	Arquitectura	Patrimonio	1
	Vialidad	Ruta Escénica	2
Valle de Colchagua	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	11
	Arquitectura	Infraestructura Cultural	1
		Patrimonio	1
	Obras Hidráulicas	Aguas Lluvias	3
	Obras Portuarias	Borde Costero	1
		Vialidad	Conector Vial Turístico
	Vialidad	Ruta Escénica	3
Valle de Colchagua - Pichilemu	Arquitectura	Sendero Interpretativo	1
	Vialidad	Ruta Escénica	1
Otro Destino	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	3
	Arquitectura	Infraestructura Cultural	1
		Patrimonio	1
	Vialidad	Conector Vial Turístico	2
		Ruta Escénica	6
Iloca - Vichuquén - Valle de Colchagua	Vialidad	Ruta Escénica	1
Total			91

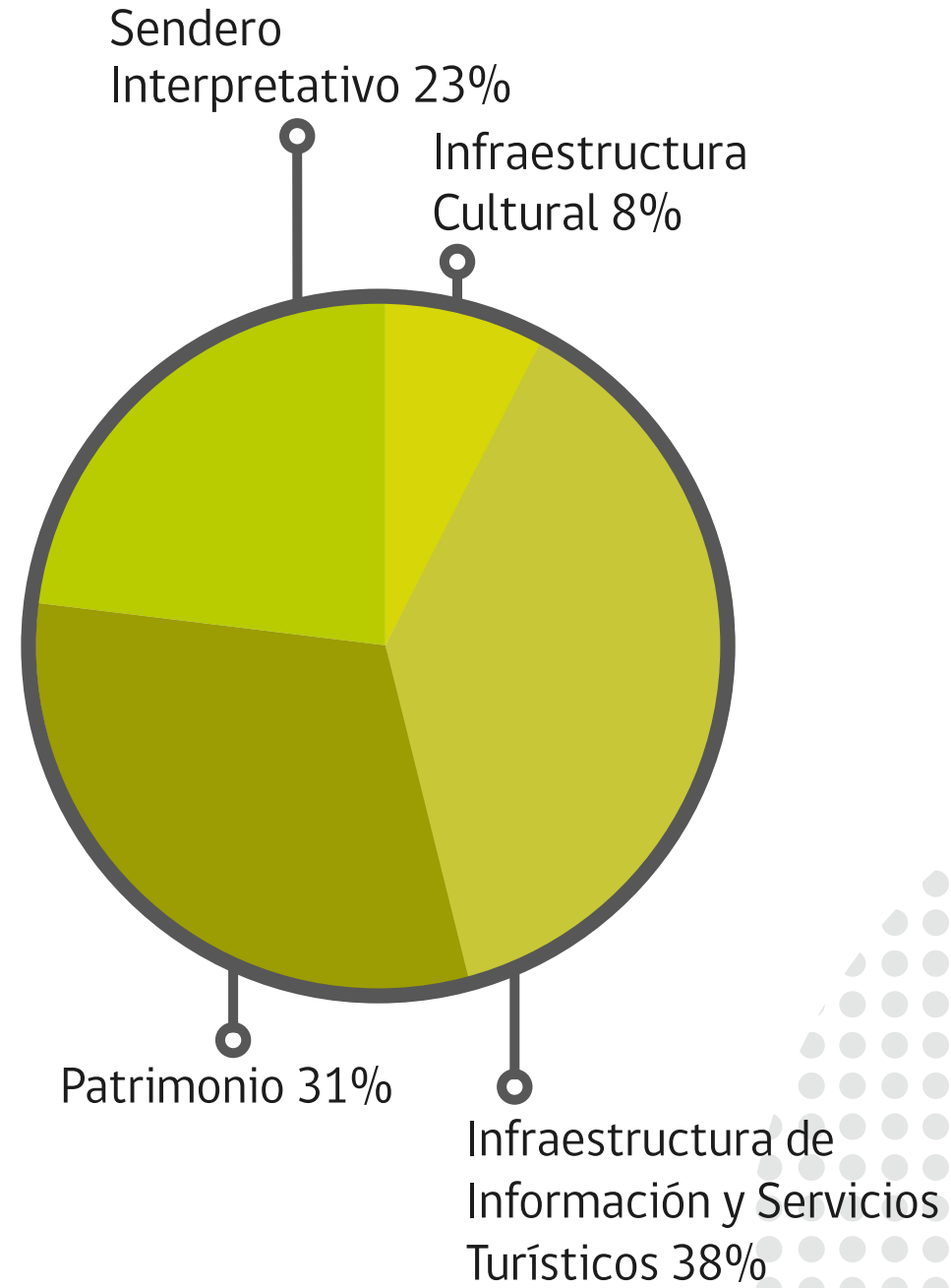
Distribución de proyectos por Unidad Técnica con financiamiento sectorial y extrasectorial



Distribución de proyectos por tipología con financiamiento sectorial



Distribución de proyectos por tipología con financiamiento extrasectorial



Las ricas tradiciones campesinas que subsisten en la Región de O'Higgins son parte del acervo patrimonial que debe ser puesto en valor.



5.2 Cartera de proyectos del Plan

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Cachapoal	Graneros	Mejoramiento a ruta escénica - Ruta H-15/H-15-G, Camino Real Norte (Rancagua hasta cruce H-111)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle Central	Diseño y Ejecución	Mediano
		Restauración Casa Hodgkinson - Graneros	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
	Las Cabras	Mejoramiento servicio APR - Los Aromos El Durazno, Las Cabras	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Lago Rapel	Ejecución	Corto
		Mejoramiento y ampliación APR - Cocalán, Las Cabras	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Lago Rapel	Ejecución	Corto
		Mejoramiento y construcción ruta escénica turística - Rancagua - Lago Rapel (túnel por Alhué en RM)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Lago Rapel	Prefactibilidad	Mediano
	Machalí	Construcción Aeródromo Machalí	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Alto Cachapoal	Prefactibilidad	Largo
		Construcción de centro de información y servicios turísticos (refugio de montaña) - Glaciar Cerro Palomo	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Alto Cachapoal	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción ruta escénica - Acceso RN Río Los Cipreses (H-265 desde Coya y camino a Chacayes)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Alto Cachapoal	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción ruta escénica mixta - Paso de Las Leñas	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Alto Cachapoal	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción sendero de caminata - Glaciar Cerro Palomo	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Alto Cachapoal	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta H-35, Machalí-Coya	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Alto Cachapoal	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento - Ruta H-365, sector Termas De Cauquenes - Puente Chacayes	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Alto Cachapoal	Diseño y Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Cachapoal	Peumo	Mejoramiento - Ruta 66, Camino De La Fruta	Conector Vial Turístico	Concesiones	Sectorial	Lago Rapel	Diseño y Ejecución	Mediano
	Pichidegua	Mejoramiento de ribera recreativa - Las Cabras-Peumo	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Lago Rapel	Prefactibilidad	Mediano
	Rancagua	Construcción centro cultural y espiritual Gaudí - Rancagua	Infraestructura Cultural	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
Cardenal Caro	La Estrella	Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta, del Secano Interior Norte (Colhue-Marchigue-La Estrella-Litueche-Central Rapel-límite regional)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento y Ampliación APR - La Estrella	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
	Litueche	Mejoramiento servicio APR - Litueche	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
	Marchigüe	Construcción senda no motorizada paralela a línea férrea - Faja del ramal San Fernando- Pichilemu	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Valle de Colchagua - Pichilemu	Prefactibilidad	Mediano
	Navidad	Ampliación servicio APR - Licancheu a Alto Grande	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Matanzas - Navidad	Ejecución	Corto
		Construcción ciclo vía sector costero - Circuito La Boca - Matanzas - Navidad	Ciclovía - Ciclorruta	Vialidad	Sectorial	Matanzas - Navidad	Prefactibilidad	Largo
		Construcción mirador - Puertecillo	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Matanzas - Navidad	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción ruta escénica - Ruta G-888, Navidad - Matanzas	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Matanzas - Navidad	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción ruta escénica - Rutas G-880/G-890, Límite regional - La Boca - Matanzas	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Matanzas - Navidad	Diseño y Ejecución	Largo

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Cardenal Caro	Navidad	Mejoramiento del borde costero - Sector La Boca de Rapel, Navidad	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Matanzas - Navidad	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento ribera recreativa e interpretativa - Desembocadura Rapel	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Matanzas - Navidad	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento y construcción ruta escénica - Navidad y costa norte de O'Higgins (Litueche - Navidad - Matanzas - Puertecillo - Litueche)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Matanzas - Navidad	Prefactibilidad	Mediano
	Paredones	Construcción infraestructura marítima - Caleta Bucalemu	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Sectorial	Pichilemu	Ejecución	Corto
		Mejoramiento a ruta escénica mixta - Santa Cruz - Lolol - San Pedro de Alcántara - Lo Valdivia	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Iloca - Vichuquén - Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Mediano
	Pichilemu	Ampliación APR - Ciruelos Barrancas Pañul a diversos sectores, Pichilemu	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Pichilemu	Ejecución	Corto
		Construcción APR - Barrancas	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción APR - Punta de lobos	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción APR - Sector Catrianca, Punta de Lobos	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción APR - Sector el Pangal	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción borde costero Playa infiernillo Pichilemu	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción centro de interpretación del paisaje salinero - Barrancas.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción ciclovia sector costero - Pichilemu - Punta de Lobos	Ciclovia - Ciclorruta	Vialidad	Sectorial	Pichilemu	Prefactibilidad	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO		
Cardenal Caro	Pichilemu	Construcción colectores de aguas lluvias - Pichilemu (diagnóstico PM evacuación y drenaje de aguas lluvias)	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Sectorial	Pichilemu	Ejecución	Largo		
		Construcción costanera turística, borde costero - Pichilemu - Punta de Lobos	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Mediano		
		Construcción costanera turística, borde costero - Punta de Lobos - Cahuil	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Mediano		
		Construcción infraestructura de información y servicios Turísticos - Playa Pichilemu	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Largo		
		Construcción obras básicas para el surf y deportes náuticos - Provincia de Cardenal Caro	Turismo y deportes nauticos	Obras Portuarias	Sectorial	Pichilemu	Ejecución	Corto		
		Construcción ruta escénica - Navidad - Pichilemu por el interior	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Mediano		
		Mejoramiento a ruta escénica - Pichilemu - Pañul - Salineras de Barrancas - Cahuil	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Mediano		
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta Costera Pichilemu - Límite sur regional	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Pichilemu	Prefactibilidad	Mediano		
		Mejoramiento - Ruta 90, sector Santa Cruz - Peralillo, Prov. Colchagua	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Corto		
		Mejoramiento/Ampliación APR - Cahuil	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Pichilemu	Ejecución	Corto		
		Restauración edificio patrimonial - Centro cultural Agustín Ross	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Largo		
		Colchagua	Chépica	Construcción APR - Callejones	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Largo
				Mejoramiento a ruta escénica - Chépica - Lolol, por Ruta I-776	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Colchagua	Chépica	Mejoramiento y ampliación APR - Uva Blanca Las Hijuelas	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Corto
	Chimbarongo	Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta I-86, Chimbarongo-Chépica	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento - Ruta I-451, sector Tres Puentes - Puente Negro	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Restauración estación de ferrocarriles - Chimbarongo	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valle Central	Diseño y Ejecución	Mediano
		Lolol	Construcción APR - Cancha de Maitén	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución
	Construcción colector de aguas lluvias - Calle Los Alerces, Lolol		Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Sectorial	Valle de Colchagua	Ejecución	Mediano
	Construcción pasarelas en diversos lugares de la VI Región II Etapa		Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle de Colchagua	Ejecución	Corto
	Mejoramiento/Ampliación APR - Nerquihue El Buche		Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle de Colchagua	Ejecución	Corto
	Nancagua	Mejoramiento pasadas urbanas - Ruta 90, sector San Fernando - Santa Cruz	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento/Ampliación APR - Callejones La Gloria,	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle de Colchagua	Ejecución	Corto
		Mejoramiento/Ampliación APR - Puquillay Alto	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle de Colchagua	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento/Ampliación APR - San Gregorio	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle de Colchagua	Ejecución	Corto
		Palmilla	Construcción ruta escénica - San Vicente-Santa Cruz	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle de Colchagua	Prefactibilidad
	Construcción Museo del Inquilino - Hacienda El Huique		Infraestructura Cultural	Arquitectura	Sectorial	Valle de Colchagua	Prefactibilidad	Mediano
	Mejoramiento - Ruta 90, sector La Rosa - Pichilemu		Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Corto
	Mejoramiento - Ruta I-338 8,4 km		Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle de Colchagua	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLO-GÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Colchagua		Mejoramiento/Ampliación APR - Agua Santa Rita,	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento/Ampliación APR - Las Garzas Las Majadas Trichahuera	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle de Colchagua	Ejecución	Corto
		Reconstrucción patrimonial - Puente Tapado, El Huique	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valle de Colchagua	Prefactibilidad	Mediano
	Peralillo	Mejoramiento a ruta escénica - Ruta 90, Valle de Colchagua - Pichilemu	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle de Colchagua - Pichilemu	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento y Ampliación APR El Cortijo Santa Ana El Carmen, Peralillo	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Corto
	Placilla	Mejoramiento a ruta escénica mixta - Ruta I - 400, San Fernando - Lo Moscoso	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento de ribera recreativa - Río Tinguiririca, Lo Moscoso	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Valle de Colchagua	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento/Ampliación APR - Villa Alegre San Luis	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle de Colchagua	Ejecución	Corto
	San Fernando	Construcción APR y saneamiento - Termas del Flaco	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Cordillera de San Fernando	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción APR - La Paloma	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle Central	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción APR - Los Lingues	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle Central	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción APR - Roma	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle Central	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción APR - San José de Los Lingues	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Valle Central	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción camino de acceso a Glaciar Universidad	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Cordillera de San Fernando	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción colector de aguas lluvias - San Fernando	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Sectorial	Valle de Colchagua	Ejecución	Mediano
		Construcción de centro de información y servicios turísticos (Refugio) - Glaciar Universidad	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Cordillera de San Fernando	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Colchagua	San Fernando	Construcción ruta escénica turística - Paso Las Damas por Ruta I-45 (desde Termas del Flaco)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción, senderos y miradores - Glaciar Universidad	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Cordillera de San Fernando	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica turística - Ruta I-45, camino a Termas del Flaco	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Viñas: Río Cachapoal, Requínoa, Rengo y San Fernando (eje paralelo a Ruta 5 al oriente)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle Central	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento - Ruta I-45 Camino Puente Negro - La Rufina km 25,5 A 29,5	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento y Ampliación APR Roma La Marinana, San Fernando	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
	Santa Cruz	Construcción colectores de aguas lluvias - Santa Cruz	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Sectorial	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica - Pueblos del Valle de Colchagua (San Fdo-Placilla-Chépica-Sta. Cruz-Peralillo-Pumanque-Nilahue)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento - Rutas I-760 Quinahue - Chomedahue (complementación bypass Santa Cruz)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valle de Colchagua	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.





