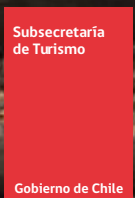


**PLAN ESPECIAL DE
INFRAESTRUCTURA MOP
DE APOYO AL TURISMO
SUSTENTABLE A 2030**

REGIÓN DEL MAULE



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

REGIÓN DEL MAULE



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 del Maule”. 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 del Maule" 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.

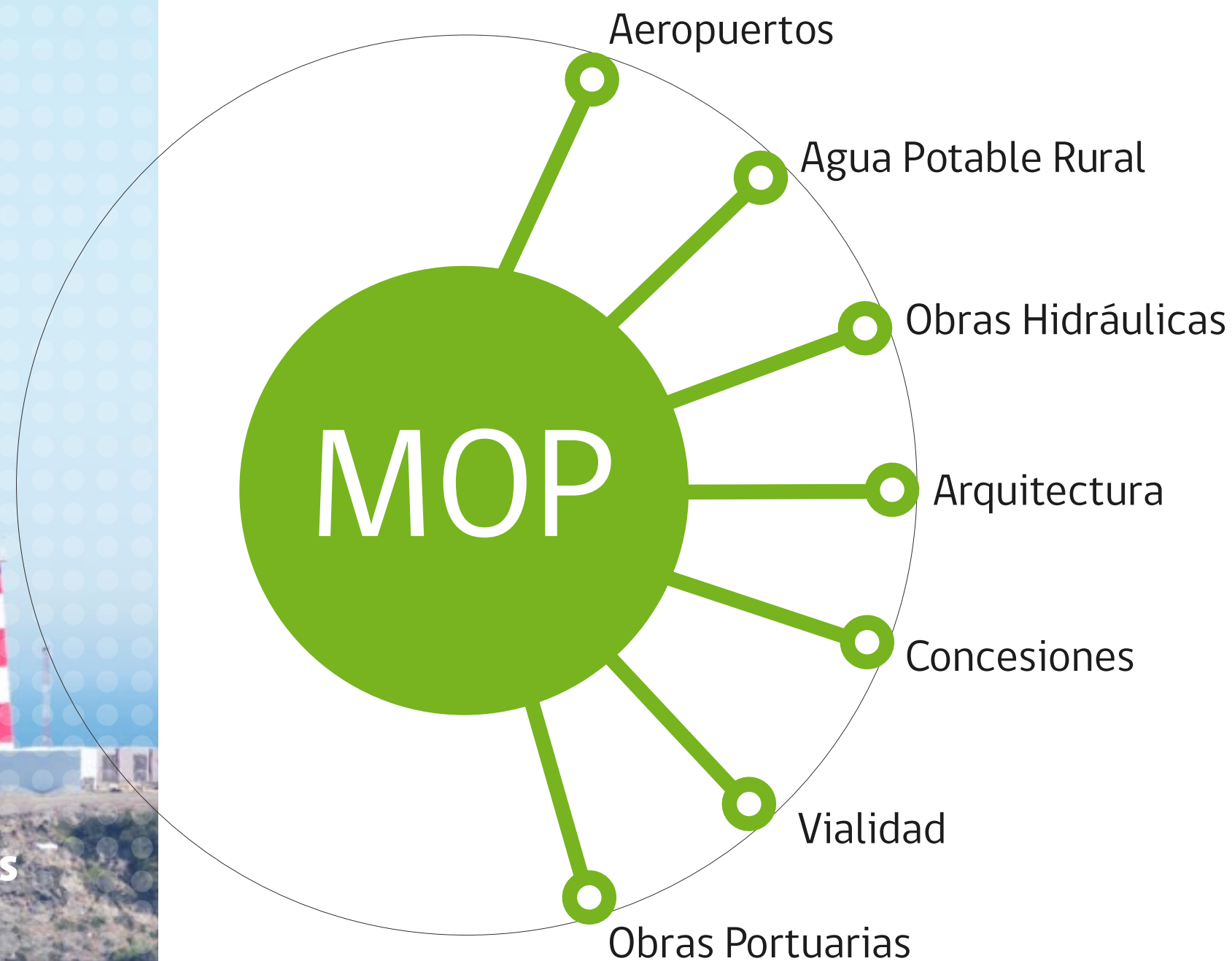
Para ello, se utilizó un enfoque territorial, que consideró los destinos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable y los atractivos turísticos priorizados en la región. El trabajo fue abordado a partir de una estrategia participativa, que involucró la realización de talleres 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 del Maule se desarrollaron tres talleres de participación. Dos en la primera fase del estudio, en los que se identificaron -en conjunto con la comunidad- las necesidades de infraestructura de apoyo al turismo. Estos se llevaron a cabo en las ciudades de Curicó y Linares. En tanto, durante la segunda fase se ejecutó un taller de cierre en la capital regional, 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.

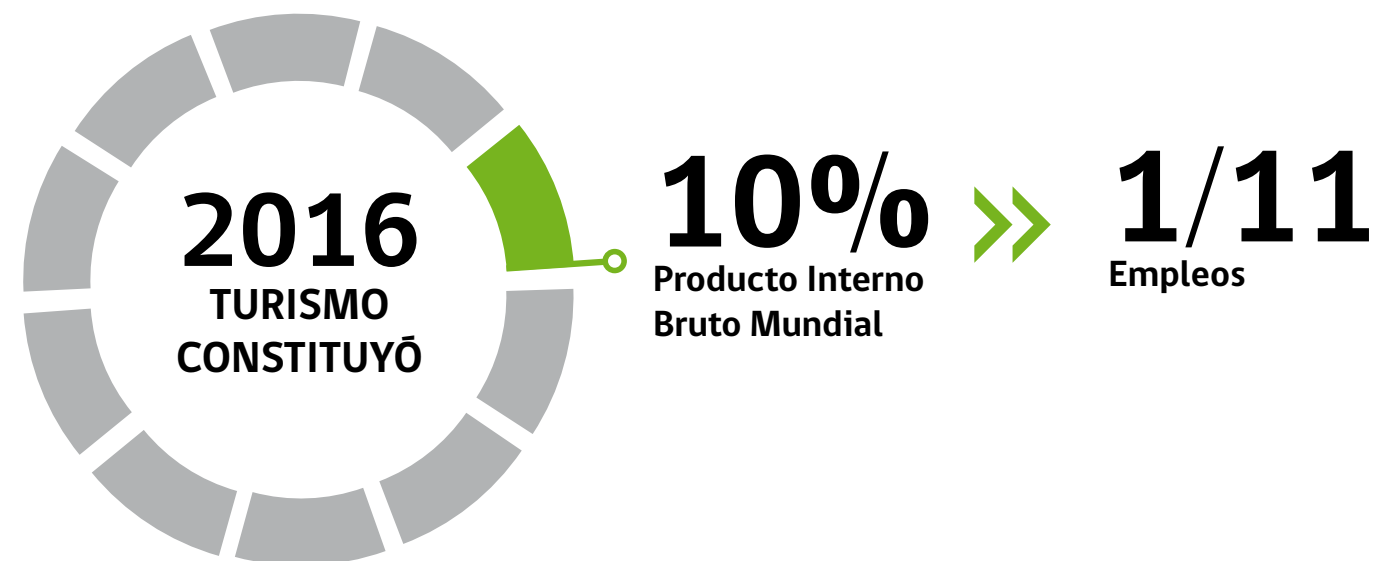
Los intereses de los y las turistas han ido cambiando con el paso de los años: históricamente, existía preferencia por destinos consolidados o tradicionales, mientras que en la actualidad hay una tendencia creciente por nuevas experiencias en destinos considerados exóticos o cuyo desarrollo turístico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

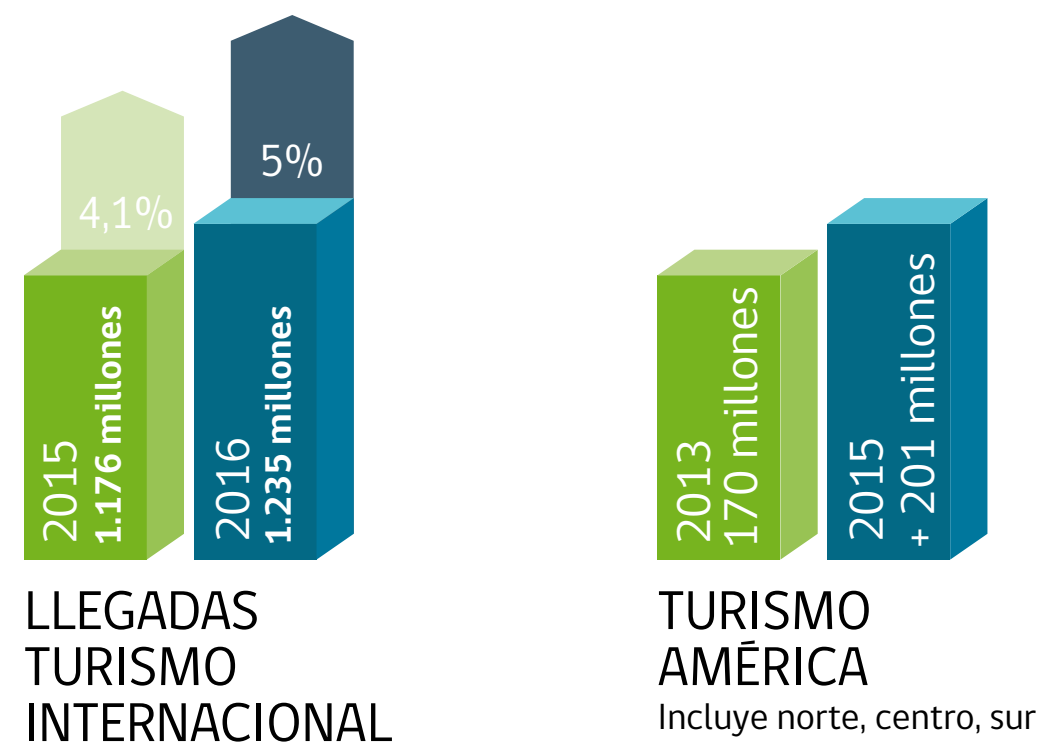
2. Organización Mundial de Turismo (2017). Barómetro.

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 •





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)



Aumentó la llegada de turistas internacionales al país

{ 2010-2016 }

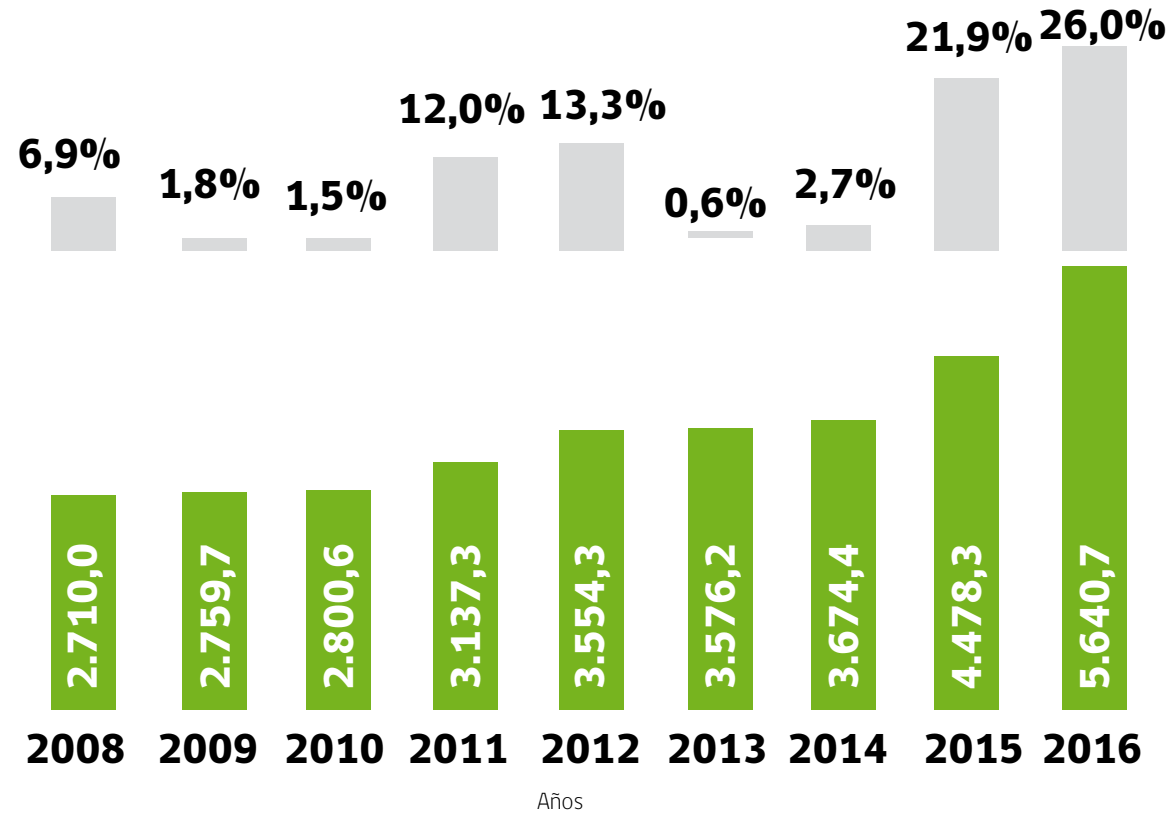
El sector turismo representa el **3,3% del PIB de Chile**.

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

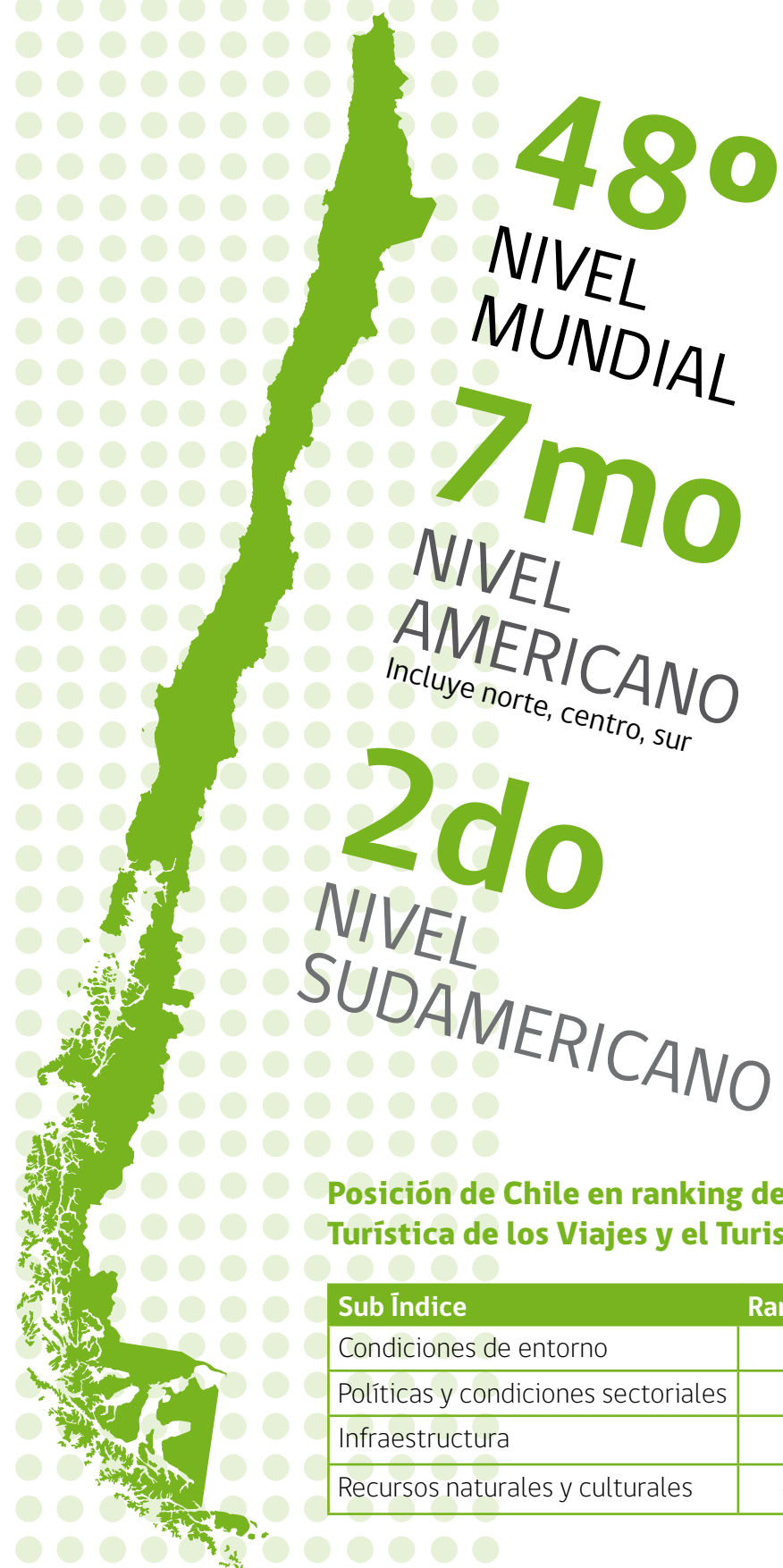
Chile existen déficits de infraestructura² para la habilitación, acceso y uso de los espacios valorados como atractivos de este tipo.

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 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

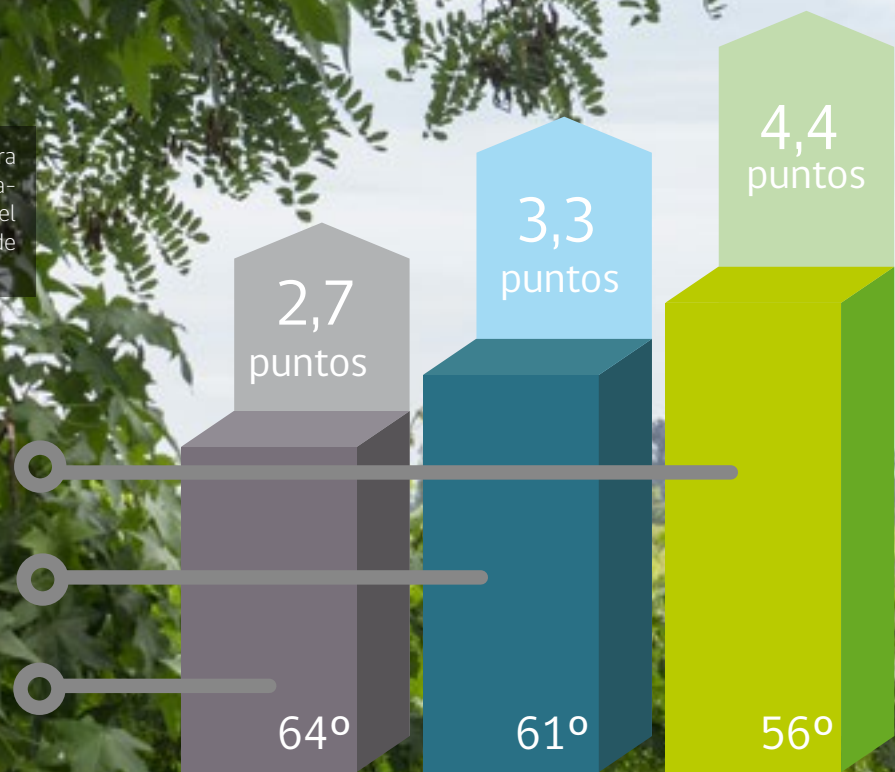
| Sub Índice | Ranking | Puntuación |
|-------------------------------------|---------|------------|
| Condiciones de entorno | 54 | 5.1 |
| Políticas y condiciones sectoriales | 15 | 4.7 |
| Infraestructura | 63 | 3.5 |
| Recursos naturales y culturales | 44 | 3.0 |

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



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

1.3 El turismo y la infraestructura en la región

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

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

En cuanto a pasos fronterizos, la región posee

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

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

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

Clasificación de destinos priorizados

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

Fuente: Subsecretaría de Turismo

OCÉANO PACÍFICO

Clasificación de
destinos turísticos



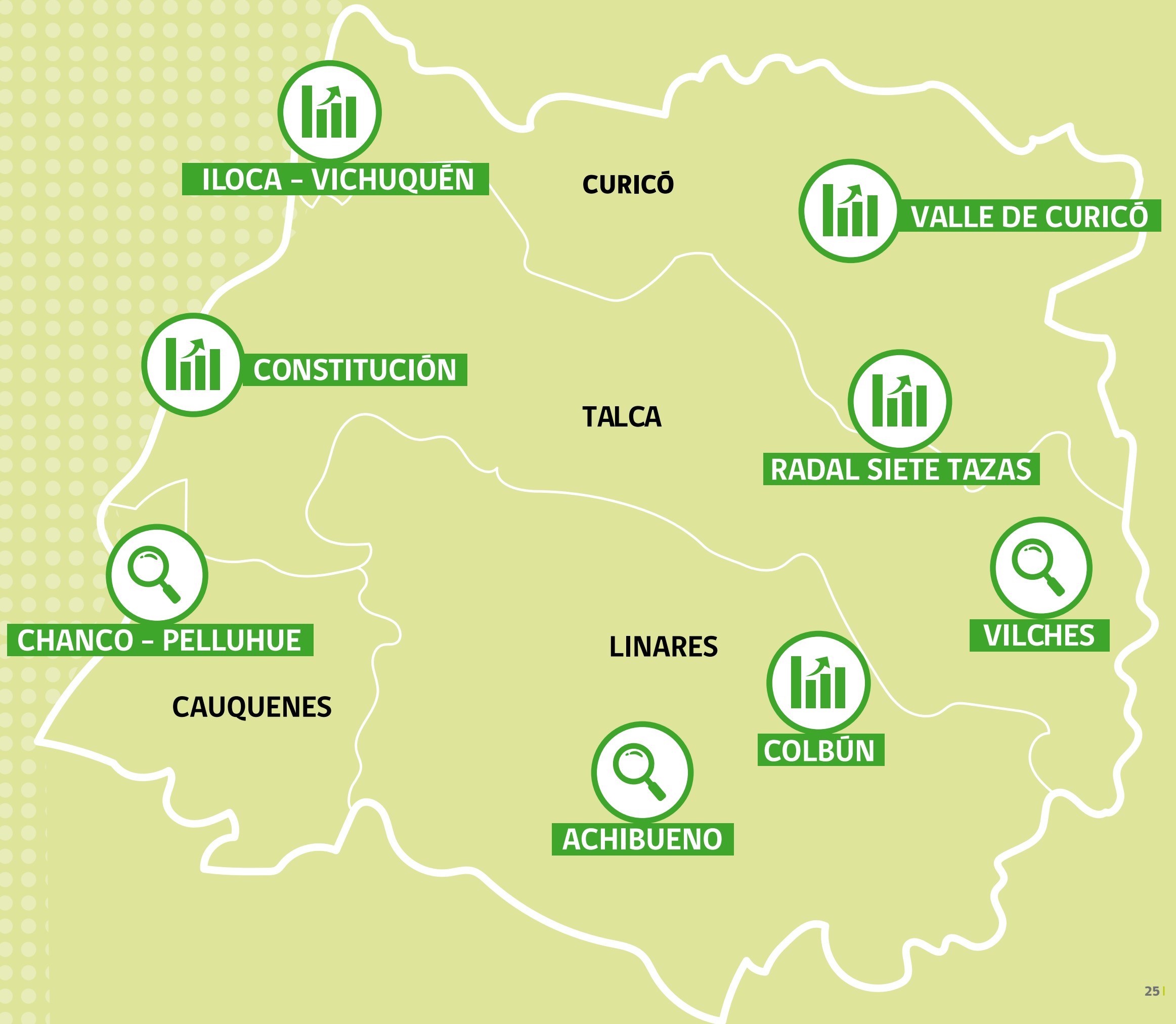
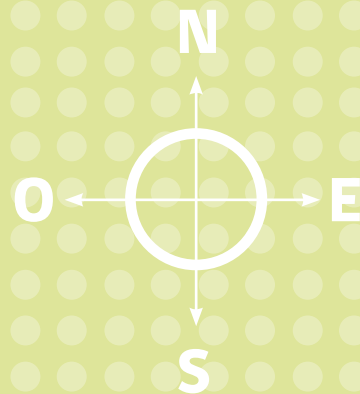
Potencial

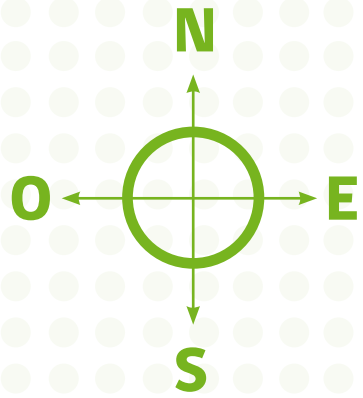


Emergente

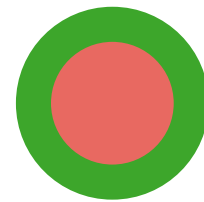
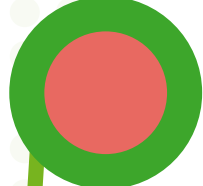


Consolidado

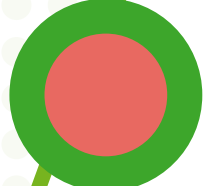




VICHUQUÉN

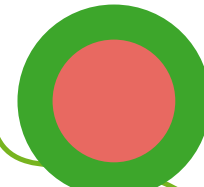


CURICÓ



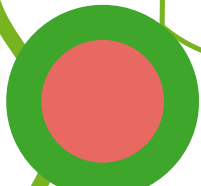
CONSTITUCIÓN

TALCA

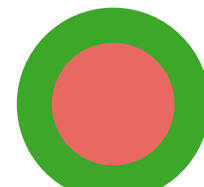


RADAL
SIETE TAZAS

PASO PEHUENCHE



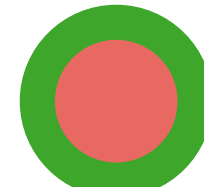
CHANCO



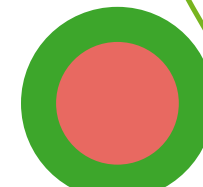
ACHIBUENO



LINARES



VILCHES

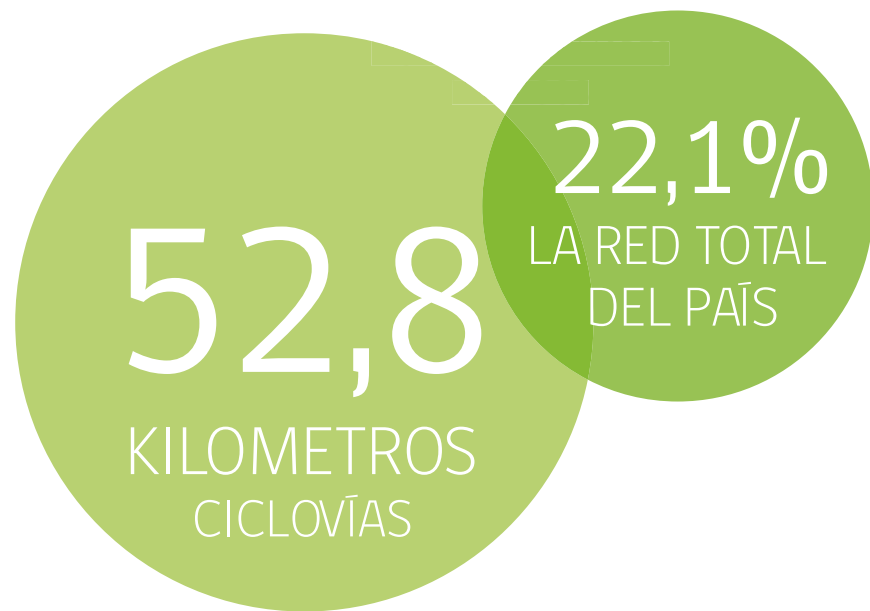


COLBÚN



CAUQUENES





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

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

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

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

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

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

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

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



7.000 km
Red vial de la región

196 km
De extensión de doble calzada



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

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

tura rural tradicional.

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

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

Una situación que afecta significativamente la

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

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

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

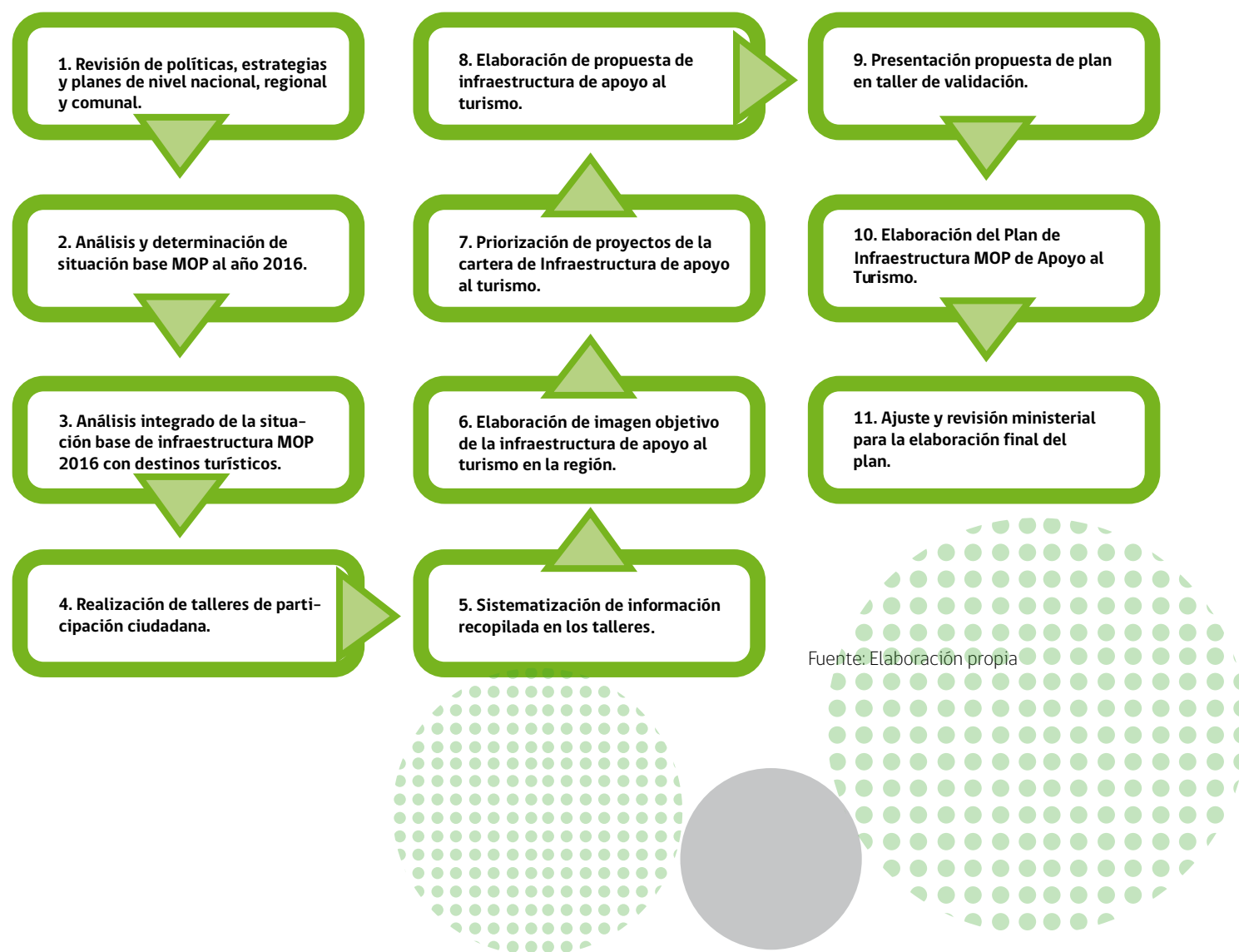
2. METODOLOGÍA

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 (COMICIVYT).

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

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

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

5. Sistematización de información recopilada en los talleres. En esta parte del proceso se 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 Curicó y otro en Linares, y el taller resumen en Talca. En ellos participaron actores clave del sector, entre los que se contaron empresarios turísticos de la zona, autoridades



locales y regionales, servicios públicos, academia y municipalidades.

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

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

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

Resumen de talleres en Región del Maule

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

Fuente: Elaboración propia con base en registros de talleres



3. IMAGEN OBJETIVO

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 en nuevos centros de operación (Talca, Curicó, Linares y Cauquenes).

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

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

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

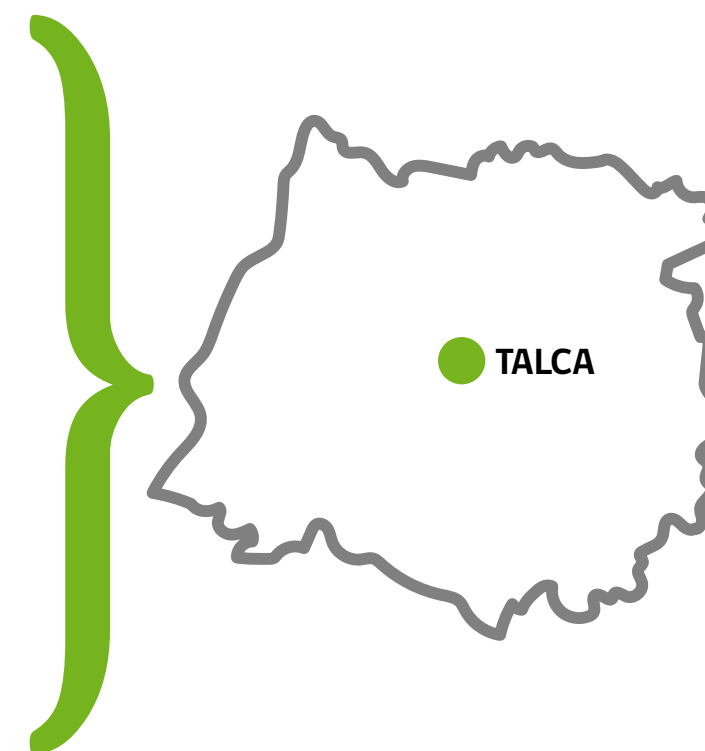
costero ejecutados por la Dirección de Obras Portuarias.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

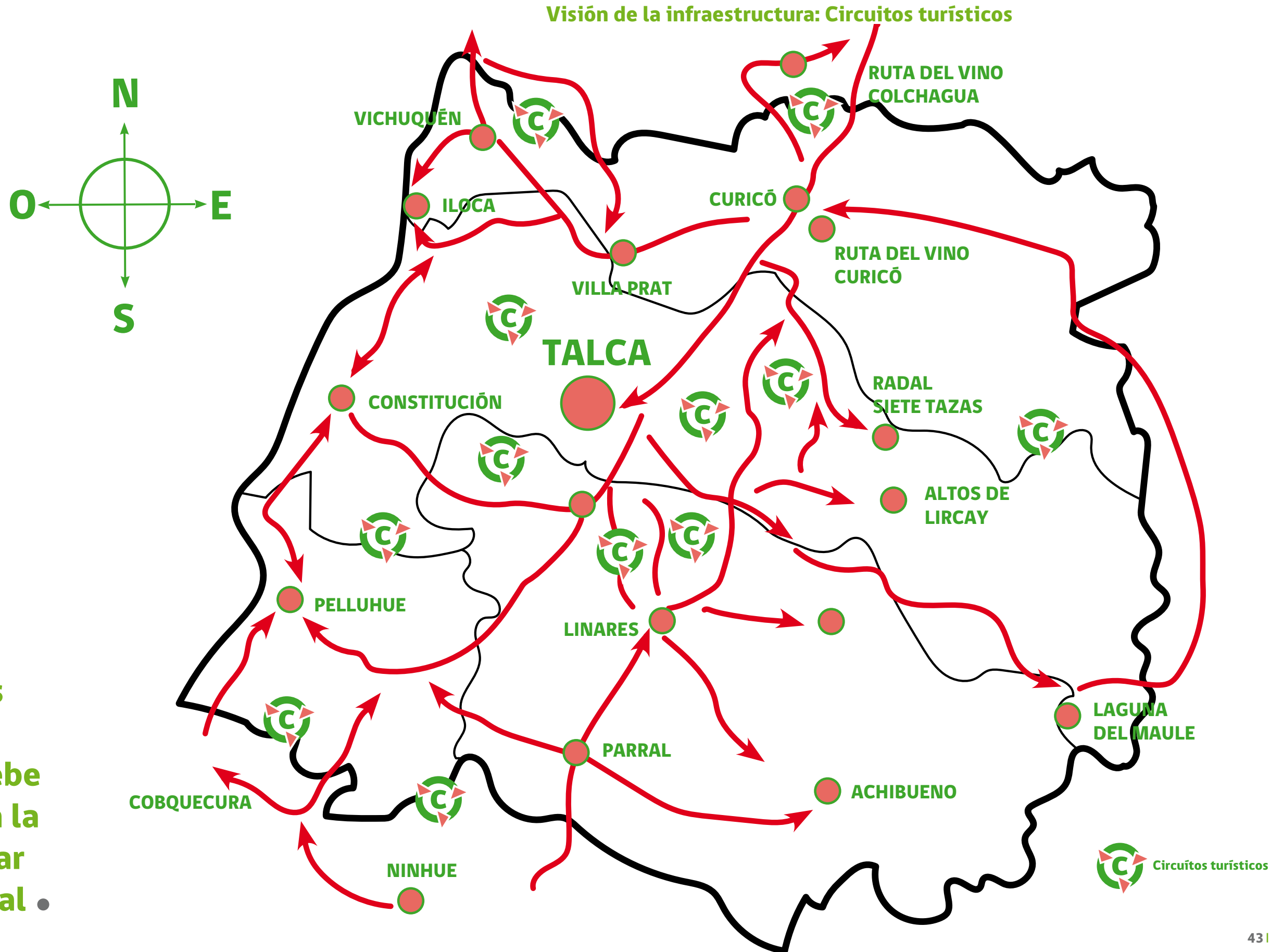
Una integración de rutas del vino entre Colchagua y Curicó puede apoyarse a través del mejoramiento del camino que cruza la cuesta del Peral (Ruta I-30-J), conectando a los vecinos poblados de Teno y Chépica.

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

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

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

IMAGEN OBJETIVO



Déficit y desafíos

Difícil conectividad para los paseos y la exploración turística interregional

Dar acceso a paseantes a la cordillera y precordillera

Necesidad de defensas marítimas en bordes costeros

Bypass para sacar tráfico de camiones en ciudades grandes e intermedias

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

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

Restauración incompleta de estaciones del ramal ferroviario a Constitución

3.2 Déficit y desafíos

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

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

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

- Carencia del concepto de rutas escénicas en:

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

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

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

- Rutas del vino de Colchagua y Curicó.

- Valle del Mataquito con Valle de Colchagua.

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

- Falta de adaptación de la infraestructura para dar acceso de paseantes a la precordillera y cordillera, con desvíos, rutas escénicas, paradores, baños públicos, miradores, lugares para actividades deportivas y comida campestre (picnic), refugios y senderos de trekking. Ruta para ciclismo amateur transcordillerano Romeral - Paso Vergara - Paso Pehuenche - San Clemente. Camino de acce-

so a la Laguna del Maule.

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

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

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

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

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

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

- Desvalorización, incluyendo falta de acceso adecuado, de sitios históricos relacionados

con el período de la Independencia nacional: Cancha Rayada, Yervas Buenas y Lircay.

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

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

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

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

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

4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO



Tipologías de infraestructura de apoyo al turismo

A continuación se presenta un conjunto de tipologías de inversión en infraestructura MOP destacadas por los actores participantes en 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 regadío 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

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

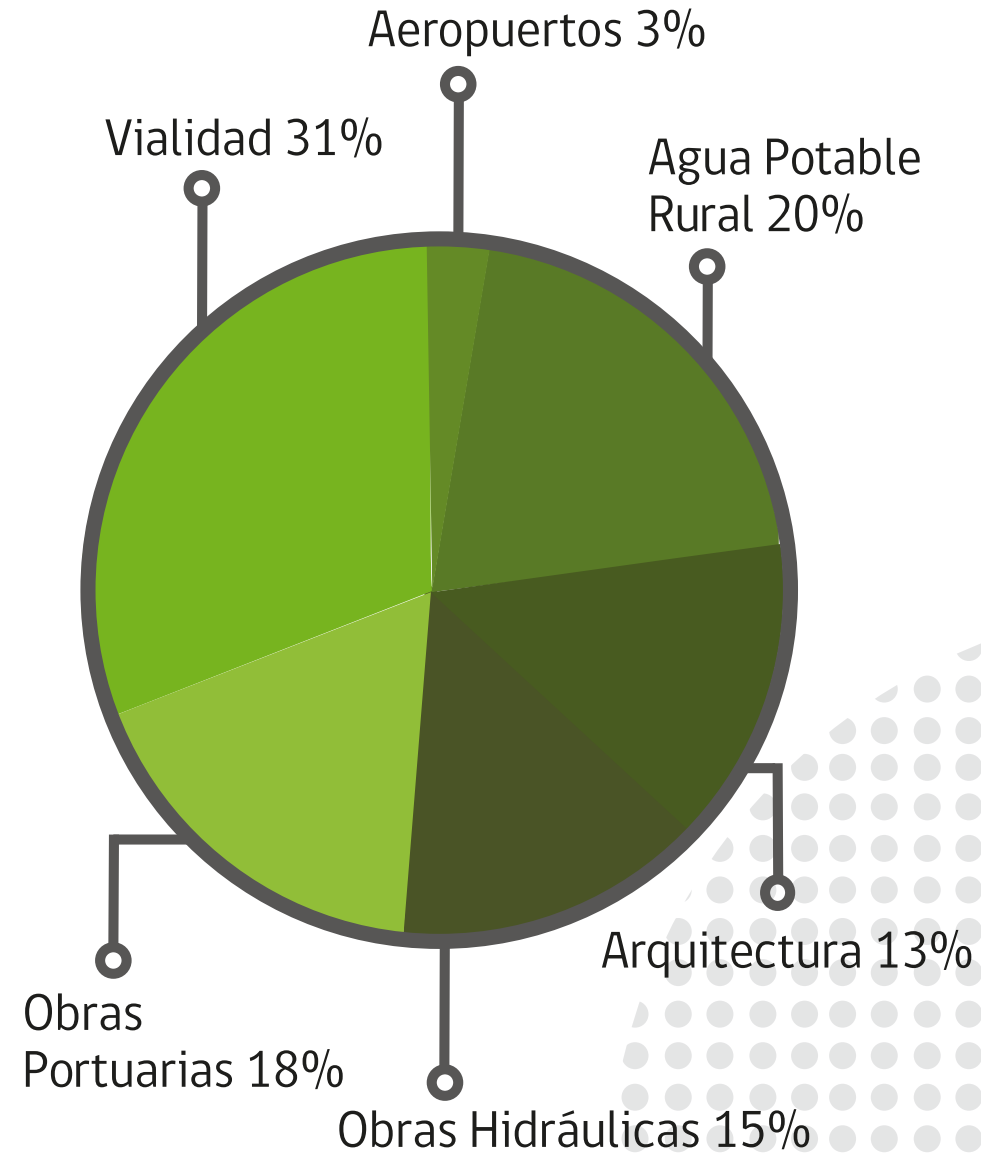
| PROVINCIA | Aeropuertos | Agua Potable Rural | Arquitectura | Obras Hidráulicas | Obras Portuarias | Vialidad | Total |
|-----------------|-------------|--------------------|--------------|-------------------|------------------|-----------|-----------|
| Cauquenes | | 2 | | | 4 | 3 | 9 |
| Curicó |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

Distribución de tipologías por Unidad Técnica MOP y Destinos Turísticos Priorizados

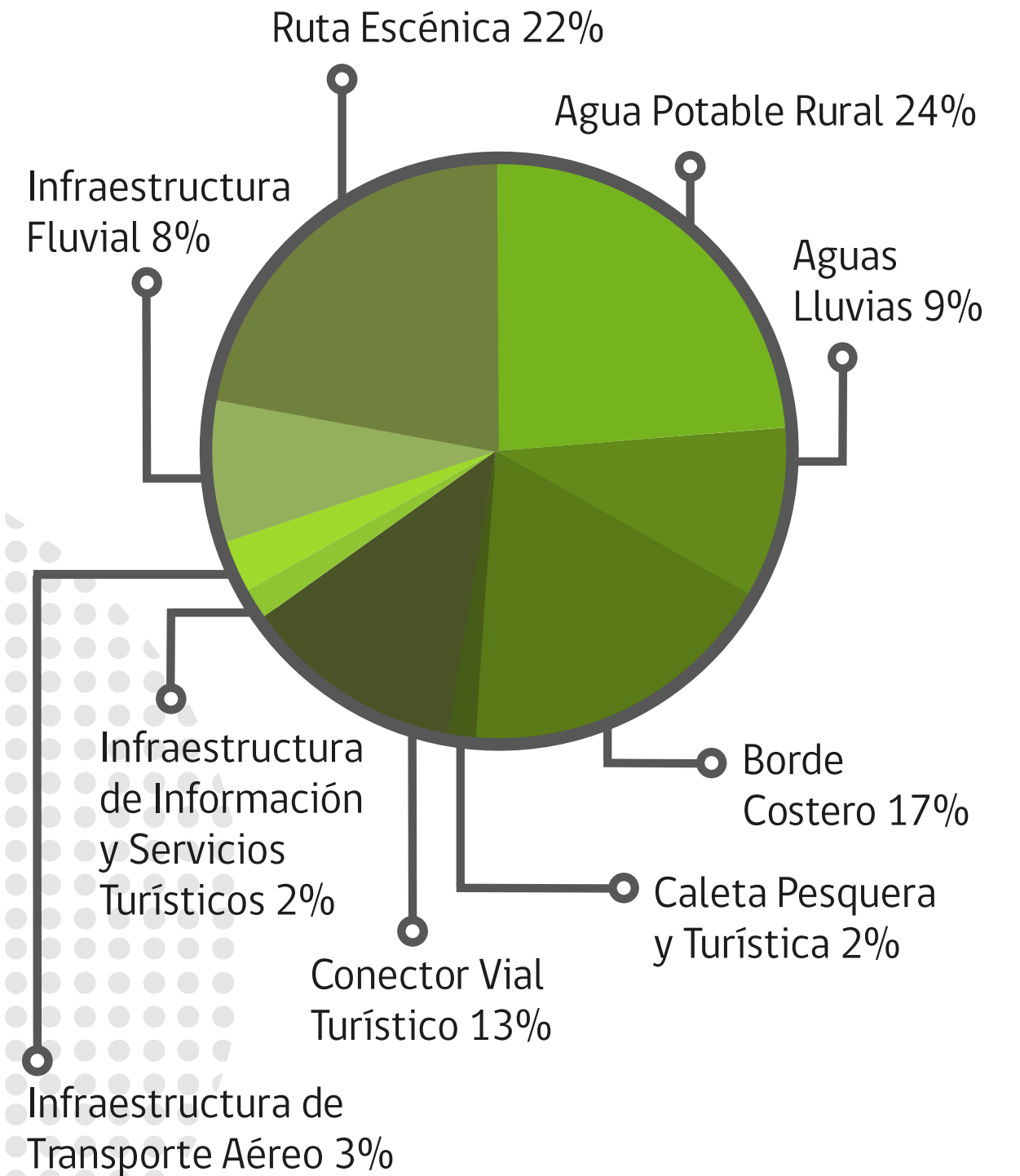
| DESTINO TURÍSTICO SST | UNIDAD TÉCNICA MOP | TIPOLOGÍA | Total |
|--------------------------|--------------------|---|-------|
| Achibueno | Aeropuertos | Infraestructura de Transporte Aéreo | 1 |
| | Agua Potable Rural | Agua Potable Rural | 1 |
| | Arquitectura | Infraestructura Cultural | 1 |
|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

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

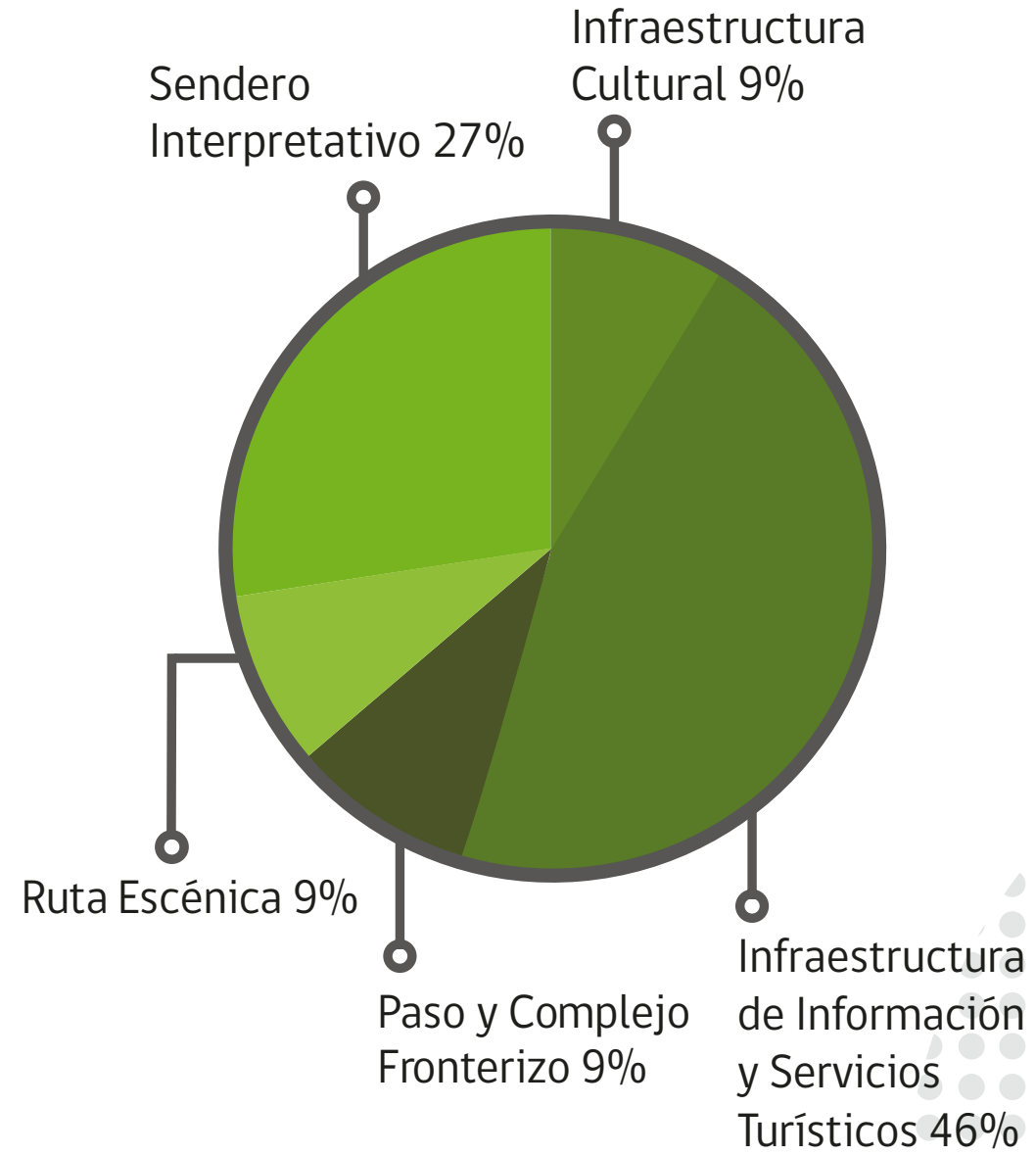
Distribución de proyectos por Unidad Técnica con financiamiento sectorial y extrasectorial



Distribución de proyectos por tipología con financiamiento sectorial



Distribución de proyectos por tipología con financiamiento extrasectorial



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



5.2 Cartera de proyectos del Plan

| PROVINCIA | COMUNA | NOMBRE INICIATIVA | TIPOLOGÍA | UNIDAD TÉCNICA MOP | FINANCIAMIENTO | DESTINO TURÍSTICO SST | ETAPA | PLAZO |
|-----------|----------|--|---|--------------------|----------------|-------------------------------------|--------------------|---------|
| Cauquenes | Chanco | Ampliación explanada - Caleta Loanco | Caleta Pesquera y Turística | Obras Portuarias | Sectorial | Chanco - Pelluhue | Ejecución | Corto |
| | | Construcción APR y solución sanitaria - Loanco | Agua Potable Rural | Agua Potable Rural | Sectorial | Chanco - Pelluhue | Diseño y Ejecución | Mediano |
| | | Mejoramiento borde costero - Loanco Chanco | Borde Costero | Obras Portuarias | Sectorial | Chanco - Pelluhue | Ejecución | Corto |
| | | Mejoramiento borde costero - Playa Monolito | Borde Costero | Obras Portuarias | Sectorial | Chanco - Pelluhue | Diseño y Ejecución | Mediano |
| | | Mejoramiento - Ruta M-450, sector Chanco - Empeдрado | Conector Vial Turístico | Vialidad | Sectorial | Chanco - Pelluhue | Diseño y Ejecución | Corto |
| | | Construcción APR y solución sanitaria - Pelluhue | Agua Potable Rural | Agua Potable Rural | Sectorial | Chanco - Pelluhue | Diseño y Ejecución | Mediano |
| | Pelluhue | Construcción camino costero - Sector Pueblo Hundido - Bif. Chovellen | Conector Vial Turístico | Vialidad | Sectorial | Chanco - Pelluhue | Diseño y Ejecución | Corto |
| | | Mejoramiento a ruta escénica turística - Ruta M-80-N, Pelluhue-Curanipe | Ruta Escénica | Vialidad | Sectorial | Chanco - Pelluhue | Diseño y Ejecución | Mediano |
| | | Mejoramiento borde costero - Curanipe y Pelluhue | Borde Costero | Obras Portuarias | Sectorial | Chanco - Pelluhue | Ejecución | Corto |
| | | Construcción evacuadores aguas lluvias - Sistema Curicó Poniente | Aguas Lluvias | Obras Hidráulicas | Sectorial | Valle de Curicó | Ejecución | Mediano |
| | | Construcción mirador interpretativo - Ingreso al Valle de Curicó en Peaje Teno | Infraestructura de Información y Servicios Turísticos | Arquitectura | Extrasectorial | Otro Destino | Diseño y Ejecución | Mediano |
| | | Mejoramiento sistema evacuación aguas - lluvias - Canal Suderivado 2 Marco 20 | Aguas Lluvias | Obras Hidráulicas | Sectorial | Valle de Curicó | Diseño y Ejecución | Mediano |
| Curicó | Curicó | Mejoramiento unificación de bocatomas - Río Lontué | Infraestructura Fluvial | Obras Hidráulicas | Sectorial | Valle de Curicó | Prefactibilidad | Mediano |
| | | Mejoramiento a ruta escénica mixta - Ruta Hualañé - Lago Vichuquén - Llico (Hualañé - La Higuera - Ruta J-806-Llico) | Ruta Escénica | Vialidad | Sectorial | Valle de Curicó | Diseño y Ejecución | Mediano |
| | | Mejoramiento instalaciones Aduana Paso Vergara y Termas San Pedro, con centro de acogida al visitante | Paso y complejo fronterizo | Arquitectura | Extrasectorial | Valle de Curicó | Diseño y Ejecución | Largo |
| | | Mejoramiento - Ruta K-16, sector Lontué - Sagrada Familia | Conector Vial Turístico | Vialidad | Sectorial | Valle de Curicó | Diseño y Ejecución | Corto |
| | Hualañé | Construcción senda no motorizada - Vía verde, ramal Curicó - Licantén | Sendero Interpretativo | Arquitectura | Extrasectorial | Valle de Curicó - Iloca - Vichuquén | Prefactibilidad | Mediano |

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

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

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

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

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

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

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

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

berán tener en cuenta las siguientes variables:

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

del Ministerio de Desarrollo Social.

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



