



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

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



CHILE

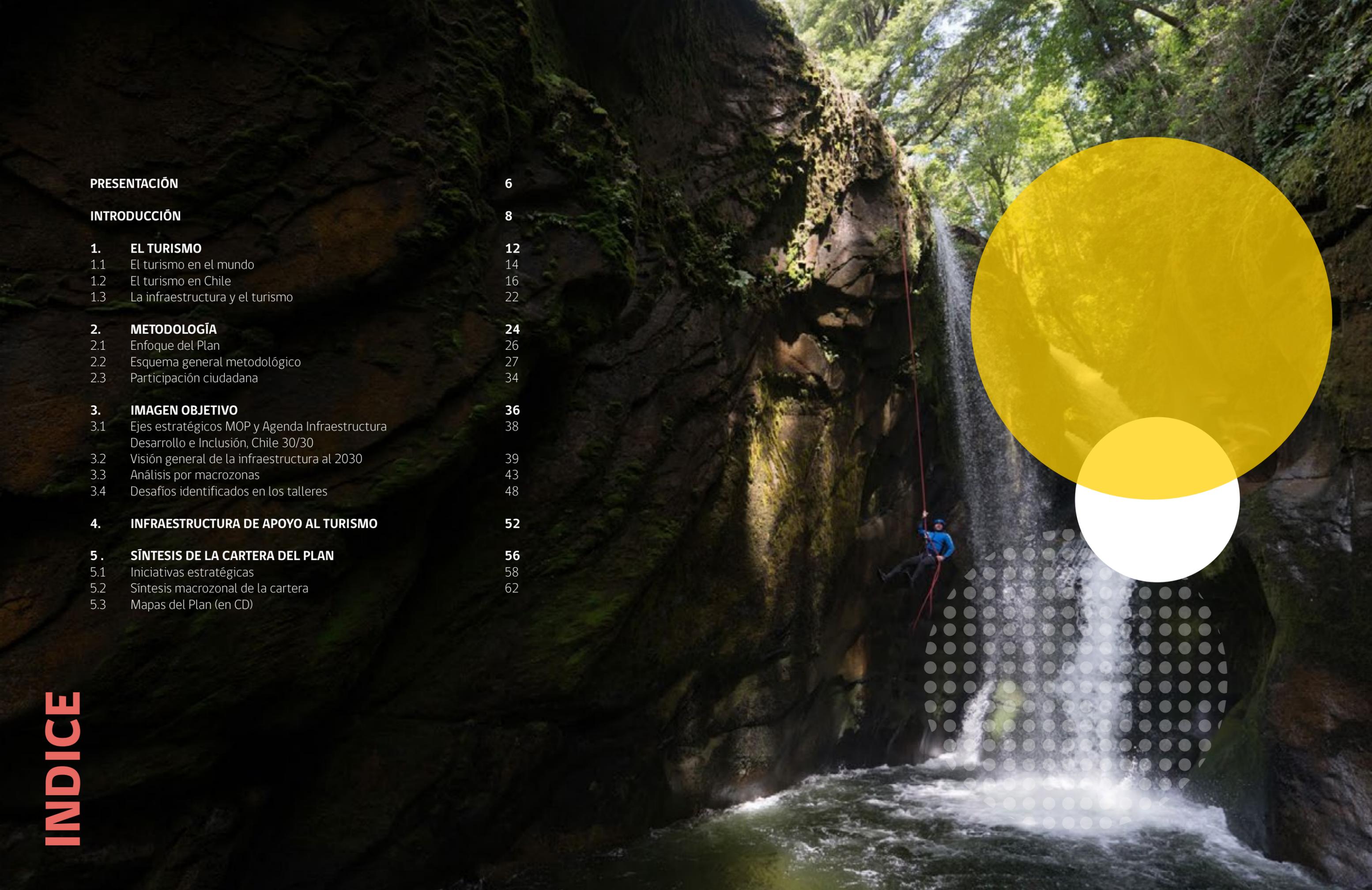
PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE A 2030



CHILE

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 La infraestructura y el turismo	22
2. METODOLOGÍA	24
2.1 Enfoque del Plan	26
2.2 Esquema general metodológico	27
2.3 Participación ciudadana	34
3. IMAGEN OBJETIVO	36
3.1 Ejes estratégicos MOP y Agenda Infraestructura Desarrollo e Inclusión, Chile 30/30	38
3.2 Visión general de la infraestructura al 2030	39
3.3 Análisis por macrozonas	43
3.4 Desafíos identificados en los talleres	48
4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO	52
5. SÍNTESIS DE LA CARTERA DEL PLAN	56
5.1 Iniciativas estratégicas	58
5.2 Síntesis macrozonal de la cartera	62
5.3 Mapas del Plan (en CD)	





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. Este Plan tiene por objetivo identificar y priorizar una cartera de proyectos de inversión en infraestructura de competencia del MOP que faciliten el desarrollo del turismo sustentable.

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 a nivel nacional, regional y local.

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 Sustentable y los atractivos turísticos priorizados de cada región.



INTRODUCCIÓN

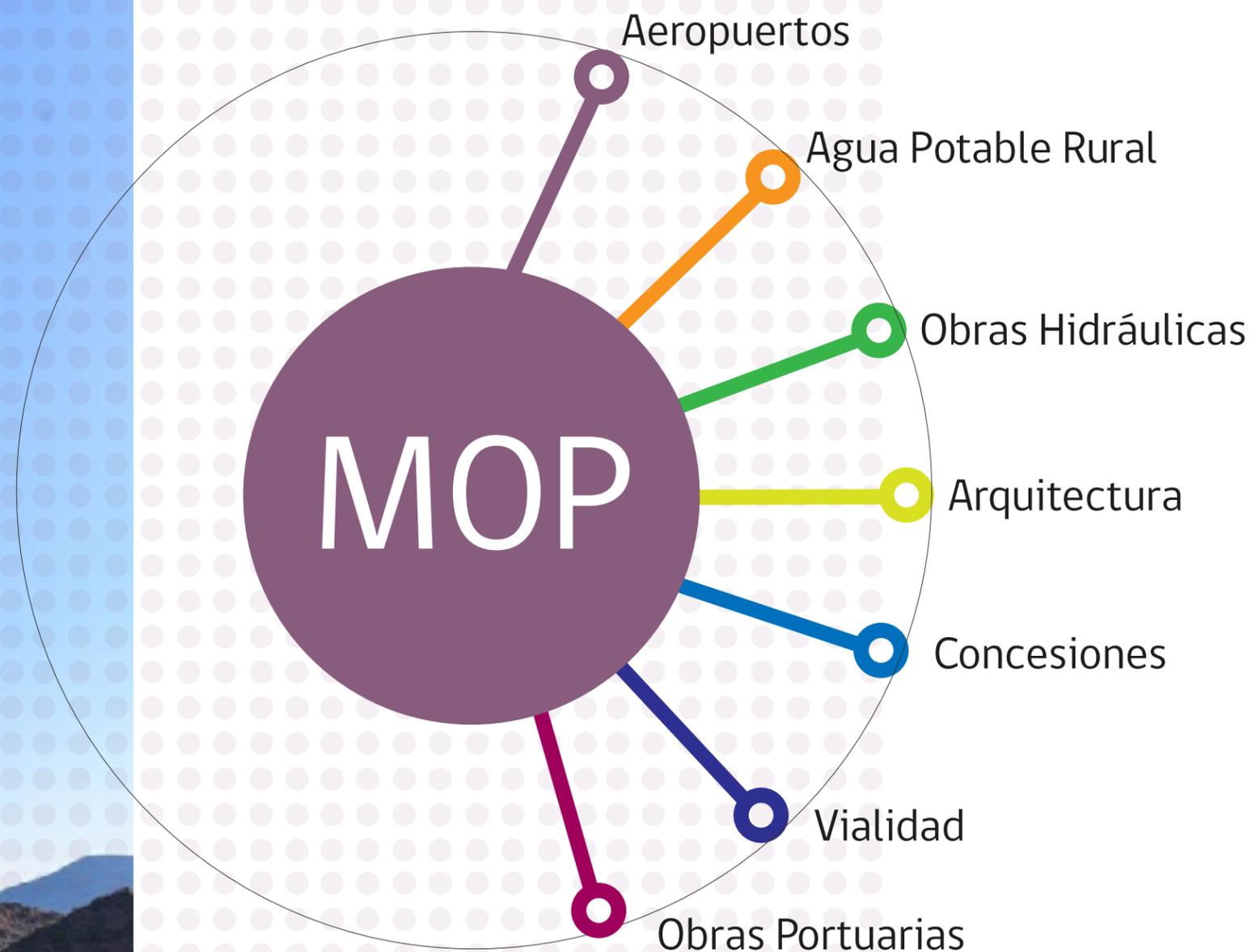
En el documento "Plan especial de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable a 2030" se presenta una síntesis de los resultados del proceso de identificación y priorización de la cartera de proyectos de inversión MOP asociados a la dinámica y proyección del sector turismo. Dichos proyectos se encuentran agrupados, desde el punto de vista territorial, en cuatro macrozonas -Norte, Centro, Sur y Austral- y, 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 parte del 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 elaboración 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 competi-

vidad del país. 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 cada región. El trabajo fue abordado a partir de una estrategia participativa, que involucró la realización de más de 50 talleres y entrevistas con actores clave del turismo a nivel nacional, regional y local, y 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 para cada región que están relacionados con el turismo sustentable a nivel nacional.

Se presentan los resultados del proceso antes señalado, siguiendo una estructura que considera las siguientes secciones: el turismo en el mundo, en Chile y su infraestructura de apoyo; la metodología participativa para la elaboración del Plan; la imagen objetivo, que incluye una visión general de la infraestructura de apoyo, un análisis por macrozonas; déficits y desafíos; tipos de infraestructura de apoyo y, finalmente, la cartera de proyectos que conforman el Plan.



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

1. ELTURISMO



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 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 (norte, central y sur) - 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: histó-

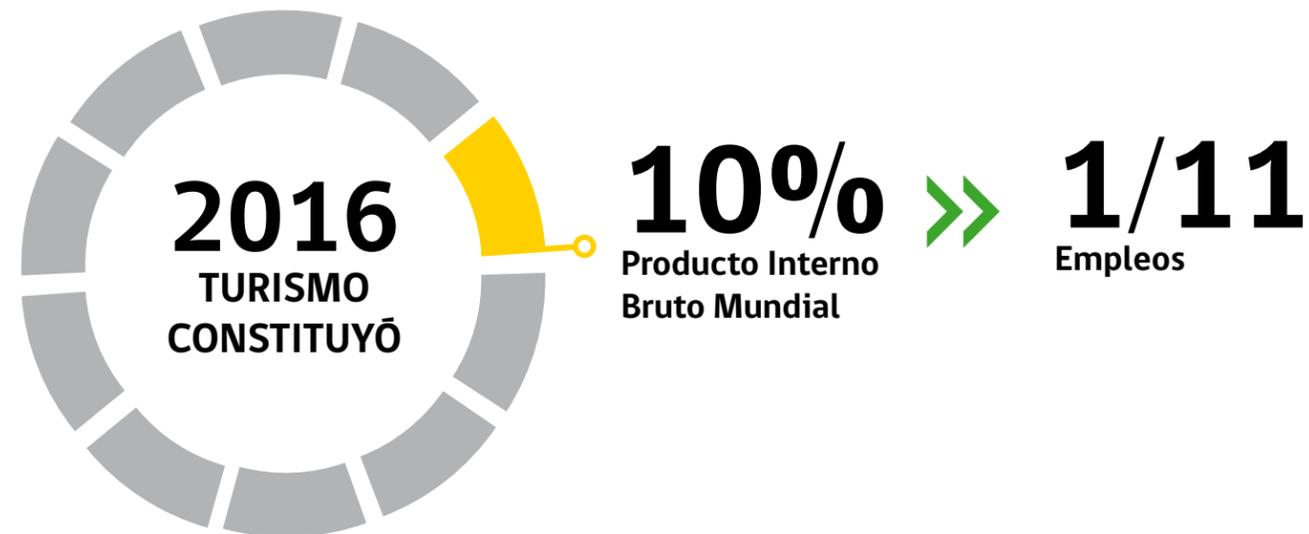
ricamente, existía preferencia por destinos consolidados o tradicionales, mientras que en la actualidad hay una tendencia creciente por nuevas experiencias en destinos considerados exóticos o cuyo desarrollo turístico es incipiente. Así, Asia y el Pacífico han mostrado crecimientos superiores a Europa en años recientes³. En el mismo sentido, el turismo de intereses especiales ha tenido un importante crecimiento y se ha diversificado, generando mercados de nicho como el ecoturismo o turismo aventura, y aumentando la oferta de otros, como el de cruceros o spa⁴.

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

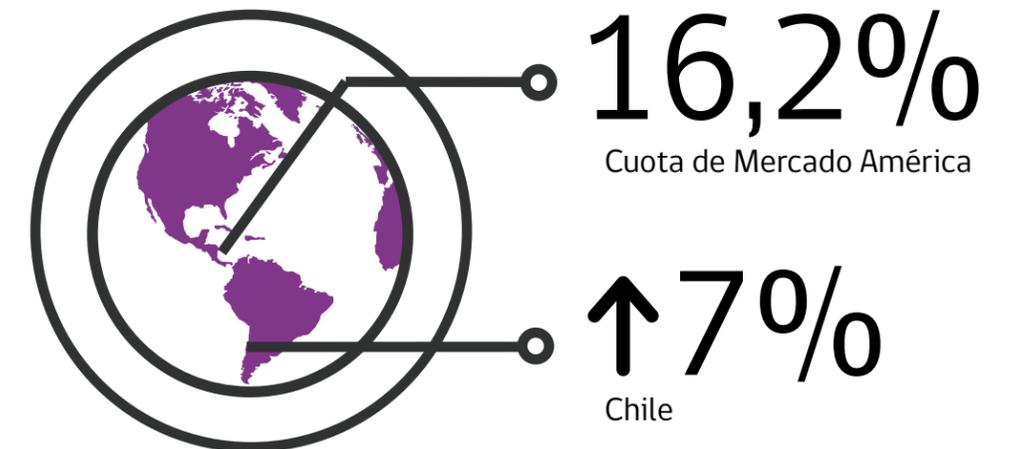
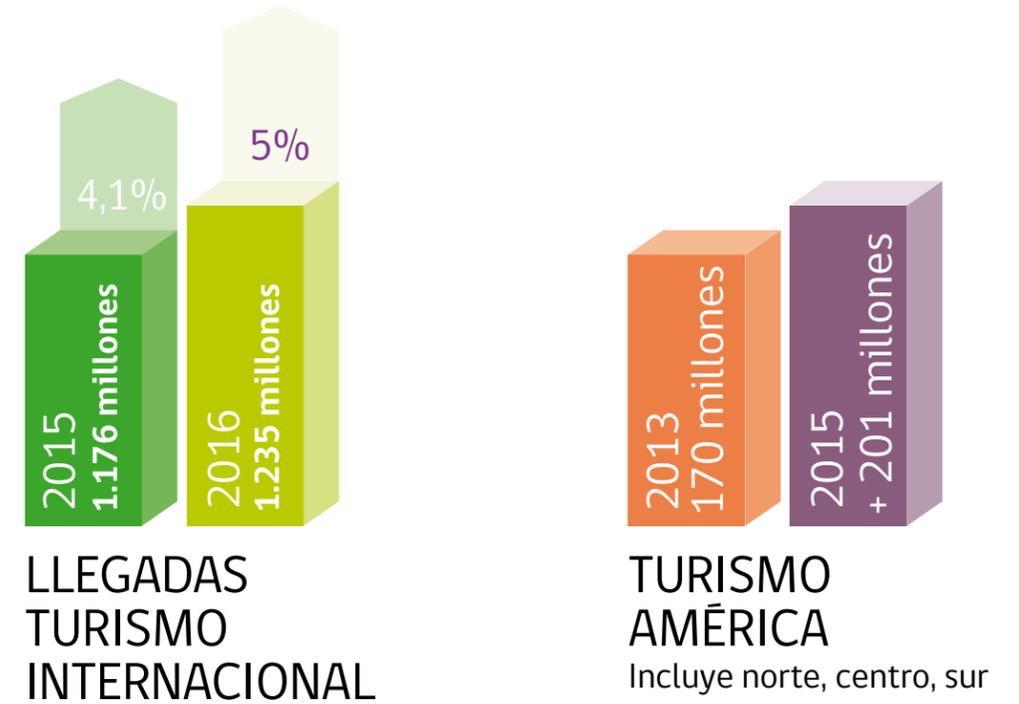
2. Organización Mundial de Turismo (2017). Barómetro.

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

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



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





0,3%

de las llegadas internacionales

0,2%

del gasto internacional en turismo

8.500

millones de dólares

se generan por concepto de turismo

1.2 El turismo en Chile

En el contexto mundial Chile aporta, según cifras de la OMT, un 0,3% de las llegadas internacionales y un 0,2% del gasto internacional en turismo. En los últimos años, el turismo se ha transformado en uno de los principales sectores productivos, contribuyendo un total de divisas de 3.097 millones de dólares en 2016, sólo por concepto de turismo receptivo¹.

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

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

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

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



Aumentó la llegada de turistas internacionales al país

{ 2010-2016 }

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

5.640.700

TURISTAS EXTRANJEROS

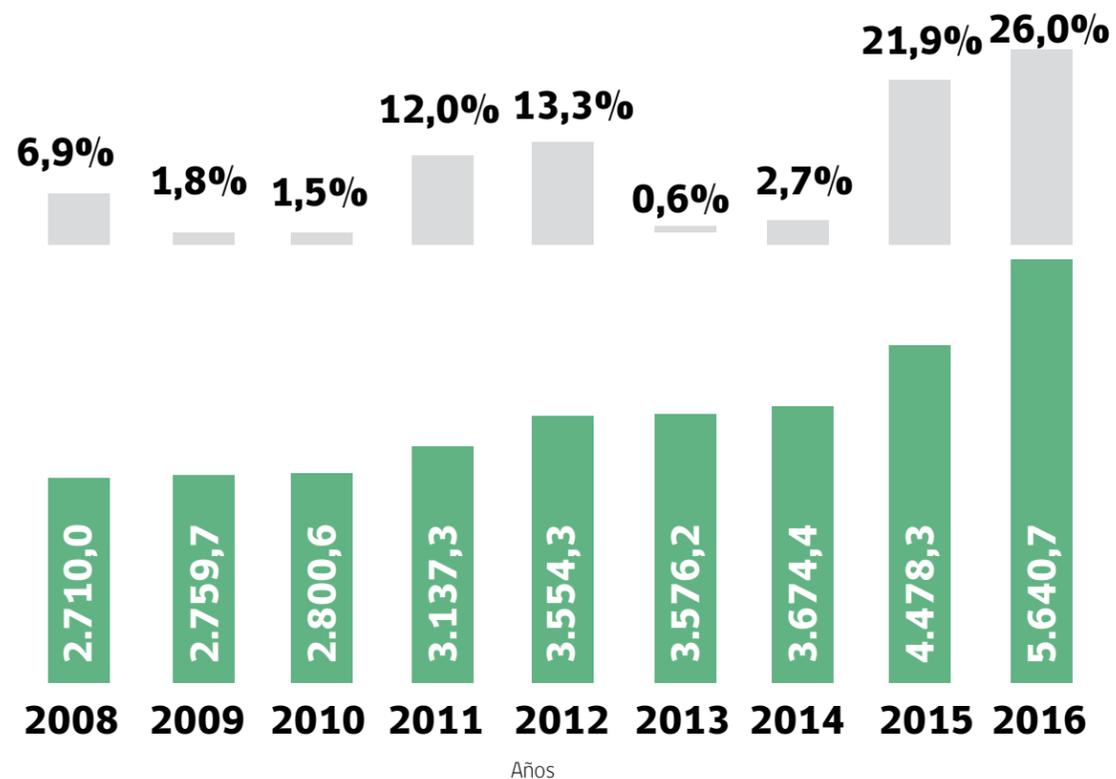
+ 2/3

PROVIENEN

AMÉRICA DEL SUR



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



■ Llegada de Turistas (miles)

■ % Variación Anual

Fuente: Subsecretaría de Turismo

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

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

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

Respecto del turismo interno, el estudio "Turismo Interno 2016" realizado por la Subsecretaría de Turismo, 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".

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.

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

El "Índice de Competitividad Turística de los Viajes y el Turismo"¹, 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. La puntuación promedio es de 4.06 a nivel global y se construye con base en los siguientes subíndices:

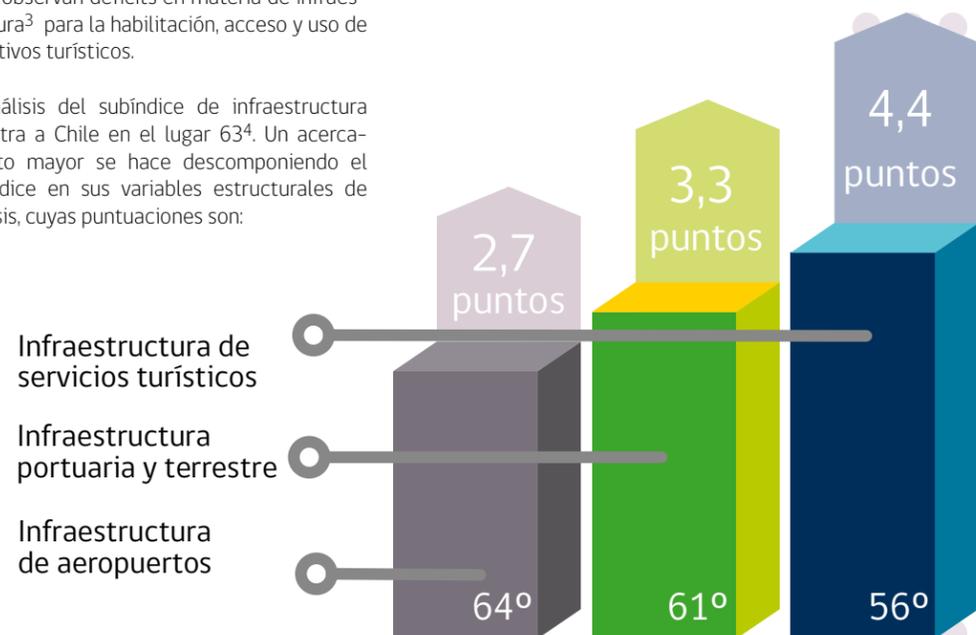
pando el lugar 7 a nivel americano y el 2 a nivel sudamericano. La puntuación promedio es de 4.06 a nivel global y se construye con base en los siguientes subíndices:

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

Subíndice	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

En términos generales, Chile destaca por contar con un excelente ambiente para el desarrollo de negocios (lugar 33/136), disponer de entornos seguros (lugar 44/136) y una apertura internacional que lo hace estar en el tercer lugar del ranking publicado por el Foro Económico Mundial². Sin embargo, igualmente se observan déficits en materia de infraestructura³ para la habilitación, acceso y uso de atractivos turísticos.

El análisis del subíndice de infraestructura muestra a Chile en el lugar 63⁴. Un acercamiento mayor se hace descomponiendo el subíndice en sus variables estructurales de análisis, cuyas puntuaciones son:



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, informes de instituciones y organismos internacionales, opiniones de expertos sectoriales y encuestas internacionales.
 4. World Economic Forum (2017)

1.3 La infraestructura y el turismo

El rol de la infraestructura como acondicionadora de los territorios para los diversos usos y como apoyo para la habilitación de éstos y soporte para la realización de diversas actividades -entre ellas las que contribuyen al desarrollo del turismo sustentable- constituye el eje al que responde este Plan.

Desde un enfoque de planificación integrada, a los déficit de infraestructura que deben resolverse para potenciar el uso turístico -aunque éste generalmente no es exclusivo, sino compartido con otros usos- es necesario incorporar de manera transversal otras variables. Estas son de orden ambiental, territorial, sociocultural y buscan establecer estándares mínimos necesarios, que le agregan valor a la infraestructura y gestión del agua -por inclusividad y pertinencia- respecto del uso. Asimismo, es necesario incorporar tanto en la planificación estratégica como a nivel de proyecto y en las etapas del mismo, cuando corresponda, variables como los asuntos indígenas, el enfoque de género y diversidad, la accesibilidad universal, entre otras consideraciones que han sido levantadas por los actores ciudadanos interesados en los procesos participativos. En la gestión pública dichas variables deben incorporarse, modulando su territorialización y operacionalización, en la escala correspondiente.

El MOP en su rol de impulsor del "desarrollo

económico con visión territorial integradora" tiene la facultad y responsabilidad de abordar los déficit de infraestructura, asumiendo los desafíos de futuro a fin de mejorar las condiciones de la oferta pública en este ámbito. Esto lo hace desde el Estado mediante instrumentos de planificación que aportan a una estrategia país, y con el fin de impulsar esta industria en y desde los territorios y para ir con los actores de los mismos, orientando la inversión en infraestructura y agua en un horizonte al año 2030.

La creación de instancias de coordinación entre el MOP y la Subsecretaría de Turismo -a partir del año 2014 y en el marco de la nueva institucionalidad del turismo- ha posibilitado un trabajo colaborativo tanto en el ámbito de la planificación como en el desarrollo metodológico y el establecimiento de criterios para una mejor y adecuada incorporación de estas variables.

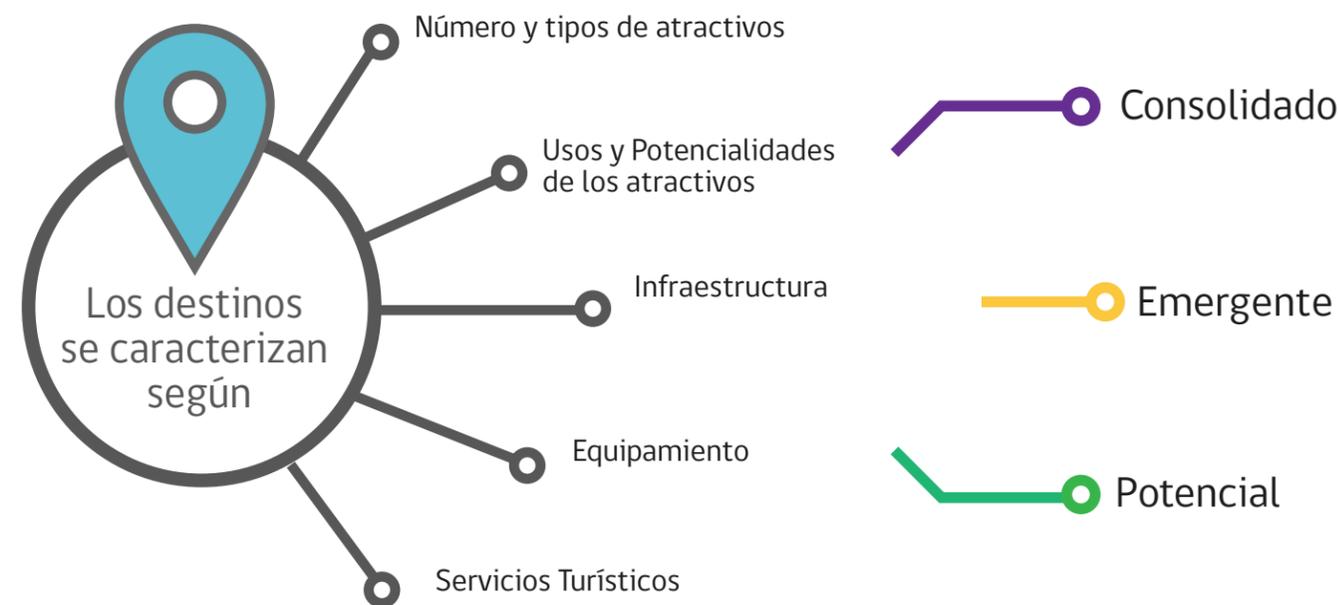
Cabe destacar también que el contenido de este Plan aborda la identificación de la inversión vinculándola territorialmente a los 83 destinos turísticos priorizados.

A continuación, se presenta una relación de la inversión en infraestructura pública vinculada al desarrollo del turismo respecto del total del presupuesto ejecutado en el último quinquenio.

Porcentaje de Inversión MOP de Apoyo al Turismo por Macrozona

Macrozona	2013	2014	2015	2016	2017 (cierre sept.)
Norte	32%	40%	27%	42%	42%
Centro	32%	33%	39%	48%	47%
Sur	35%	36%	42%	42%	43%
Austral	41%	38%	48%	59%	61%
Interregional	63%	67%	63%	70%	66%
Promedio nacional	41%	43%	44%	52%	52%

Fuente: Dirección de Planeamiento



El Plan prioriza 83 destinos turísticos distribuidos a lo largo de todo el país.

2. METODOLOGÍA

La metodología aplicada para elaborar este plan integró un conjunto de herramientas orientadas por principios como desarrollo sustentable, participación ciudadana y enfoque territorial.



2.1 Enfoque del plan

Para la construcción de la propuesta de plan y selección de iniciativas se aplicó una metodología multicriterio a partir de los elementos clave del enfoque: sustentabilidad, equidad e inclusión, tanto para jerarquizar las unidades territoriales asociadas a los destinos turísticos priorizados, como para las iniciativas correspondientes. Las dimensiones consideradas fueron:

- Dimensión ambiental de la sustentabilidad: expresada en la presencia o no de áreas silvestres protegidas del Estado.
- Dimensión territorial (focalización): expresada en la presencia de Zonas de Interés Turístico (ZOIT) y de destinos turísticos priorizados presentes en el Plan nacional de desarrollo turístico sustentable en sus distintos niveles de desarrollo: consolidado, emergente y potencial.
- Inclusión y equidad: aplicada a través de presencia de Áreas de Desarrollo Indígena (ADI) y territorios rezagados.
- Complementariedad con otros programas o proyectos: existencia de programas estratégicos de turismo u otros proyectos del plan base.

Se incorpora también el análisis macrozonal propuesto por el estudio que la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) hizo para el Plan Chile 30/30 Obras Públicas y Agua para el Desarrollo, homologando similitudes geográficas entre regiones de Chile y países miembros definidos como equivalentes, y en el que se analizaron comparativamente algunos aspectos relativos al foco de interés e infraestructura de apoyo al turismo. El esquema de las equivalencias aplicadas se presenta más adelante.

El horizonte de planificación es el año 2030 debido a que la propuesta de plan MOP de apoyo al turismo y sus iniciativas están estructuradas, tanto territorialmente por los destinos turísticos priorizados como temporalmente por los segmentos de tiempo correspondientes a corto, mediano y largo plazo, correspondientes a los periodos 2018-2021, 2022-2026, 2027-2030, respectivamente.

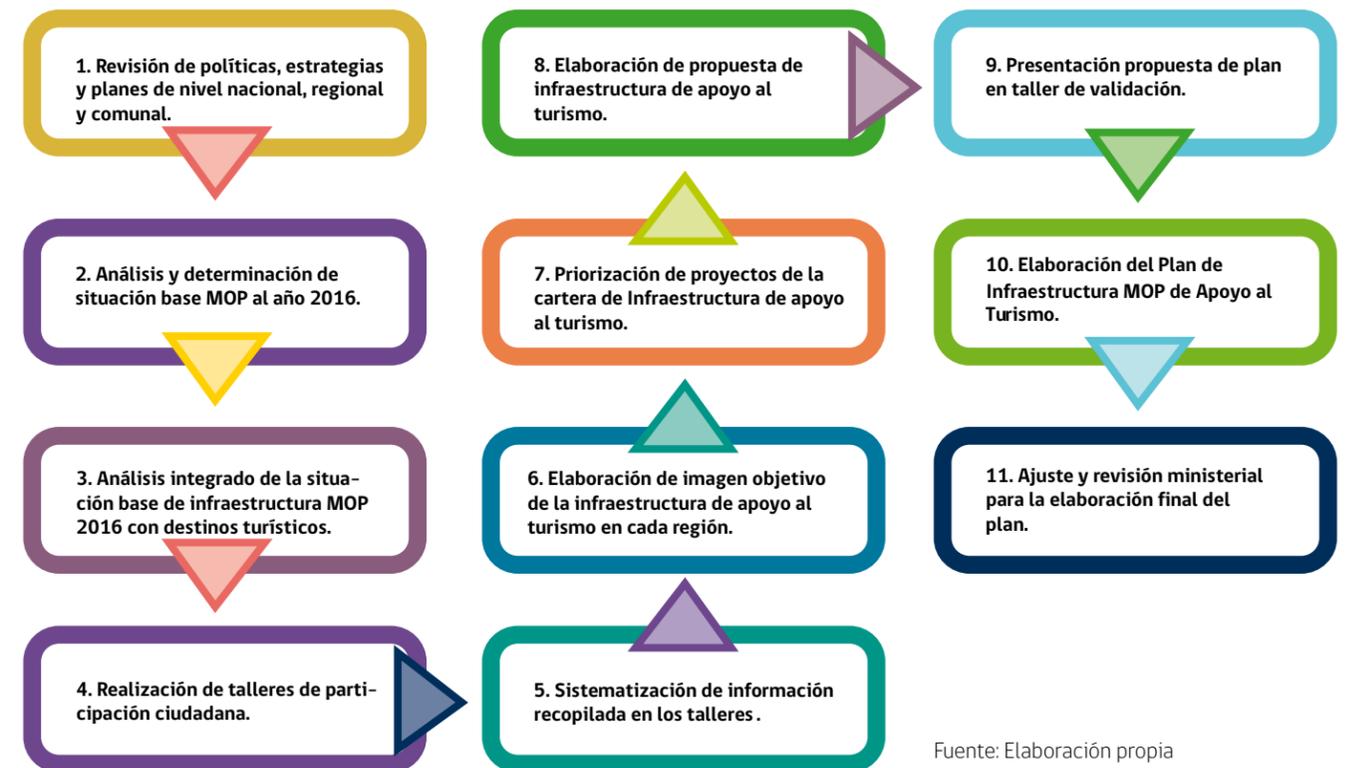


2.2 Esquema general metodológico

La elaboración del Plan consideró dos etapas. La primera, correspondió a la elaboración de los planes especiales de cada una de las regiones del país, lo que fue operacionalizado en una secuencia de pasos que quedan expresados en el esquema que se presenta a continuación. La segunda etapa, consideró la realización de un taller nacional en el cual

se realizó un análisis y proyección del sector en materia de infraestructura y un trabajo de gabinete que integró una mirada macrozonal siguiendo el enfoque del Plan Chile 30/30.

Etapa 1: Elaboración de planes especiales de infraestructura de apoyo al turismo sustentable a escala regional.



Fuente: Elaboración propia

A continuación, se detallan los pasos considerados en la Etapa 1:

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 cada región y sus territorios, así como también aspectos más específicos relacionados con proyectos que nacen de estas plani-

ficaciones. Entre los documentos revisados de cada región, cuando éstos están disponibles y según pertenencia regional, es posible destacar los siguientes:

- Estrategia Regional de Desarrollo.
- Estrategia Regional de Turismo.
- Plan Regional de Ordenamiento Territorial.
- Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico.
- Política Regional de Turismo.
- Zonificación del Borde Costero.
- Planes Regionales de Desarrollo Urbano.
- Planes de Desarrollo Turísticos Comunales.
- Planes de Desarrollo Comunales.

• Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP).

2. Análisis y determinación de situación base MOP al año 2016 considerando las iniciativas de inversión en infraestructura MOP correspondientes al Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 (PRIGRH-MOP) y otros planes de infraestructura vigentes en cada región. Se complementó la recopilación con el análisis de contenidos de otras planificaciones, entre las que se cuenta 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 30).

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 déficit de infraestructura de apoyo al desarrollo de los destinos turísticos priorizados.

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

6. Elaboración de imagen objetivo de la infraestructura de apoyo al turismo en cada 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 cada región.

7. Priorización de unidades de desarrollo de atractivos y de proyectos. Se prioriza la cartera de proyectos basándose en factores asociados a los principios transversales para el desarrollo del sector turismo establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable. Los factores considerados son: sus-

tentabilidad; focalización territorial; inclusión y equidad (ver página 31). 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, se volvieron a revisar los proyectos existentes en la situación base para eliminar proyectos duplicados. En caso de que

hubiesen existido proyectos duplicados, se mantuvieron los establecidos en el plan base.

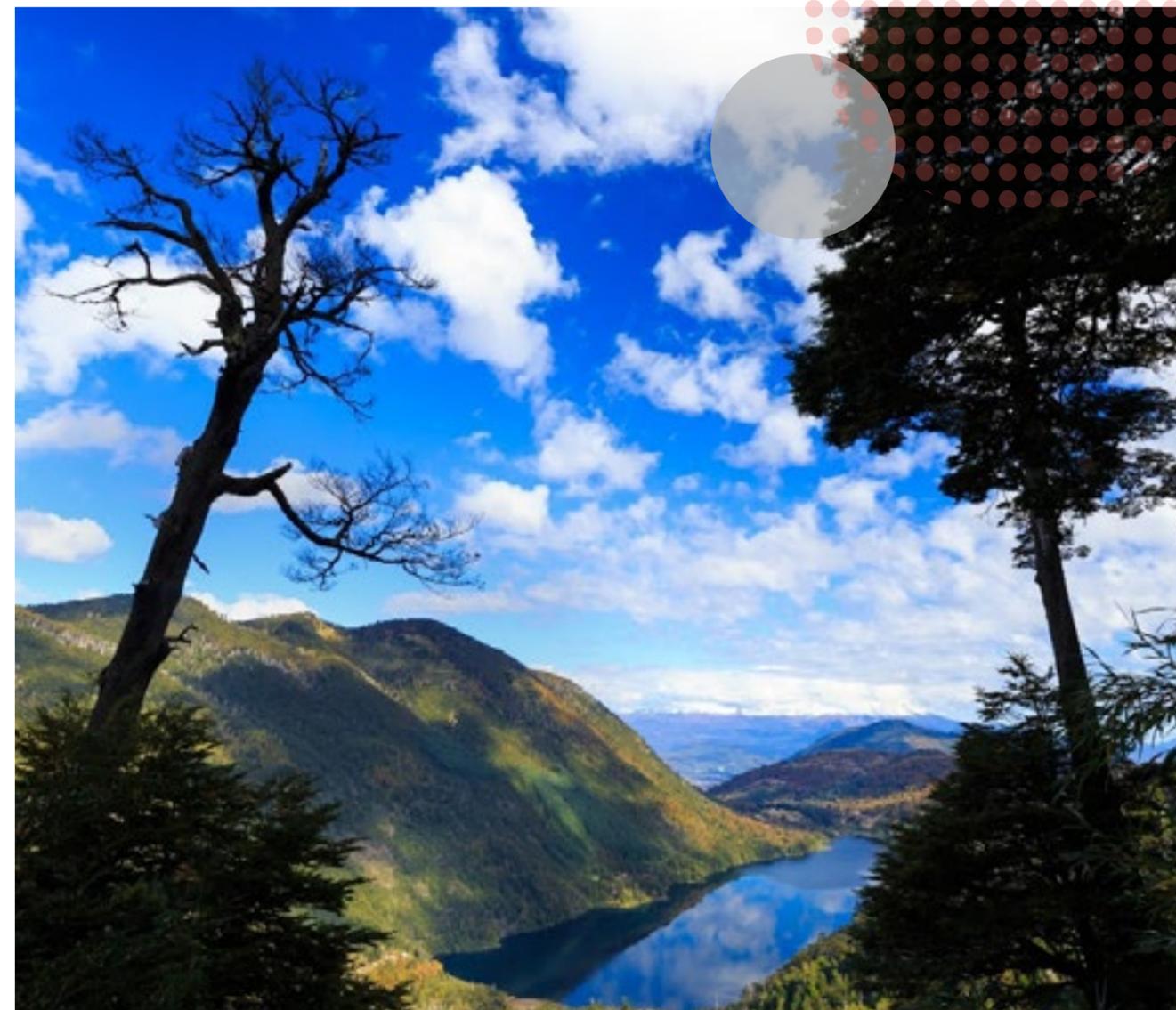
9. Presentación de la propuesta de Plan en taller de validación. Se realiza presentación a la comunidad regional, lo que se materializó en el taller de validación. En él, se presentó la cartera de proyectos –a través de representaciones cartográficas– en las que se pudo localizar cada uno de los proyectos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

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

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

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

Etapa 2: Elaboración del Plan especial de infraestructura de apoyo al turismo sustentable



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

Clasificación de destinos turísticos



POTENCIALES

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

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



EMERGENTES

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

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



CONSOLIDADOS

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

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

Factores y criterios de priorización de unidades de desarrollo de atractivos

Sustentabilidad

a) Área Silvestre Protegida perteneciente al 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

A continuación, se detallan los pasos considerados en la Etapa 2:

1. Realización de taller nacional de participación ciudadana. Se realizó un taller nacional en la ciudad de Santiago. En el taller se hicieron parte representantes del sector privado turístico, autoridades nacionales y actores clave de servicios públicos entre otros. Se compartieron resultados de talleres regionales y se realizó un análisis y proyección del sector en materia de infraestructura.

2. Análisis comparativo y prospectivo por macrozonas. Se incorporó la lógica de análisis propuesta por la OCDE, a partir de la homologación entre grupos de regiones chilenas y países miembros de este grupo, definidos como equivalentes en base a similitudes geográficas, para complementar los desafíos. El esquema de las equivalencias aplicadas se presenta en el mapa expuesto.

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



CHILE-NORTE/AUSTRALIA

Arica-Parinacota
Tarapacá
Antofagasta
Atacama
Coquimbo

CHILE-CENTRO/ITALIA-ESPAÑA

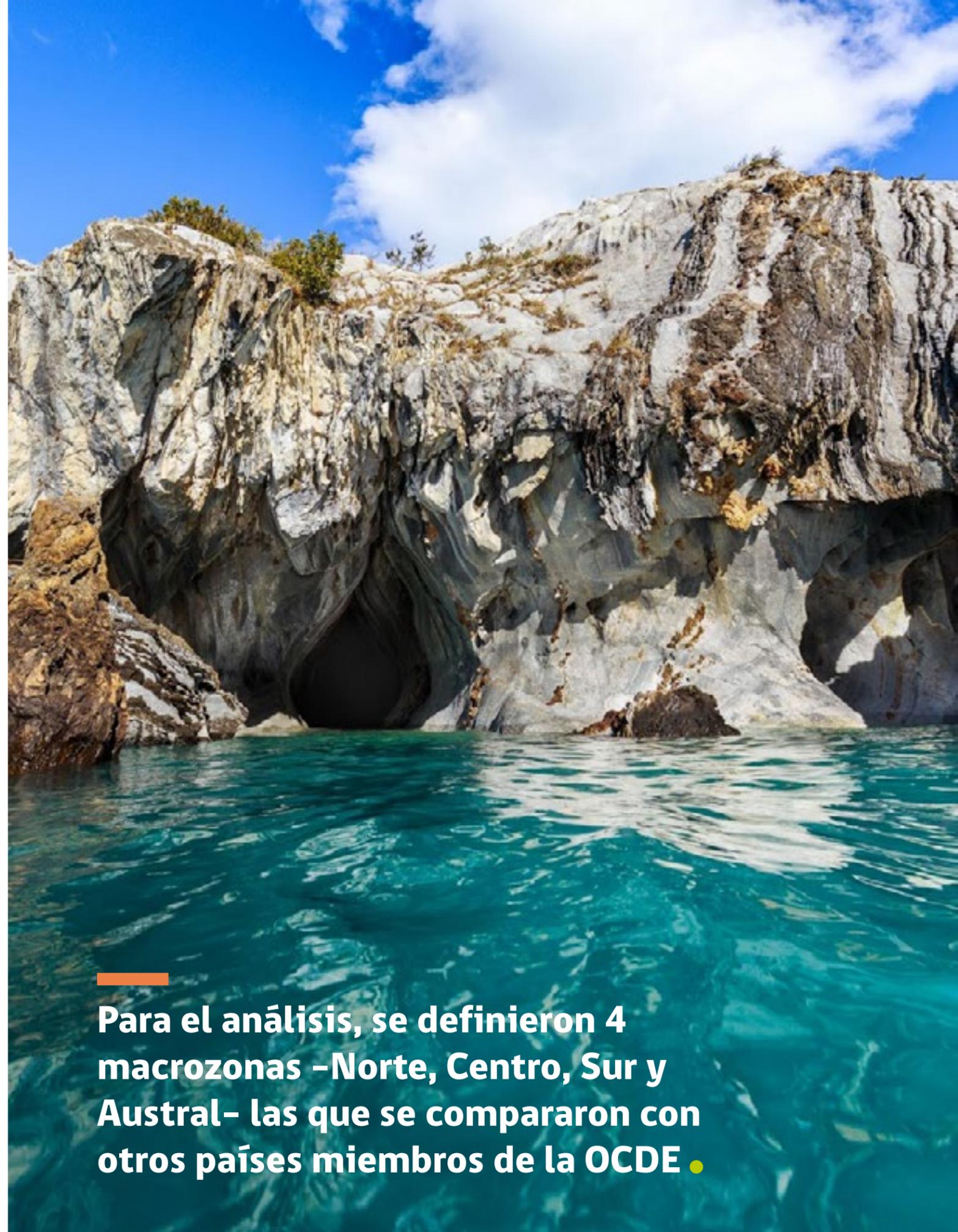
Valparaíso
Metropolitana de Santiago
O'Higgins
Maule
Ñuble

CHILE-SUR/NUEVA ZELANDA

Bíobío
La Araucanía
Los Ríos
Los Lagos (menos provincia de Palena)

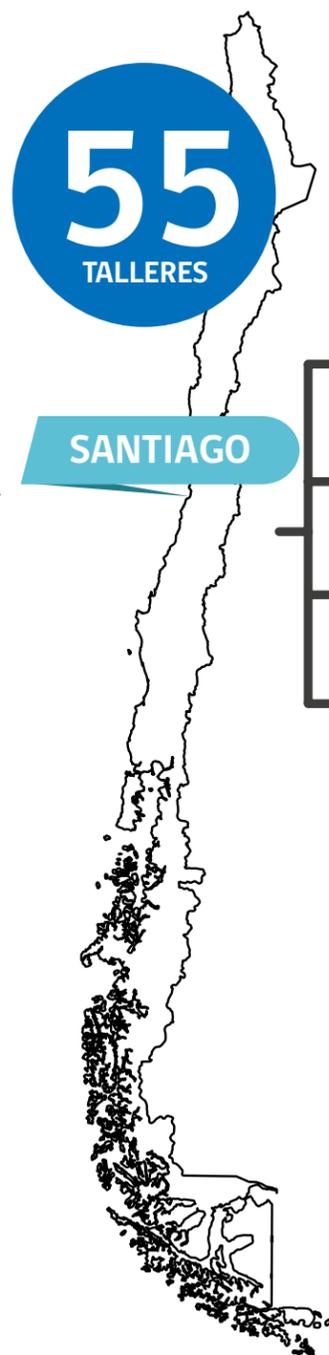
CHILE-AUSTRAL/SUECIA-NORUEGA

Provincia de Palena (Los Lagos)
Aysén
Magallanes



Para el análisis, se definieron 4 macrozonas –Norte, Centro, Sur y Austral– las que se compararon con otros países miembros de la OCDE.

2.3 Participación ciudadana



La participación ciudadana fue un componente metodológico relevante de la estrategia de elaboración del Plan. Su diseño e implementación contó, a nivel regional, con dos etapas claras de trabajo con los actores participantes en el proceso: la primera, referida a la identificación de los atractivos turísticos del territorio y el levantamiento de los requerimientos de infraestructura de apoyo requerida por estos mismos, complementando la información de las iniciativas ya consideradas en los dife-



rentes instrumentos de planificación vigentes relacionados con el sector; y la segunda etapa –ya más al término del trabajo– consistió en la revisión y validación de la propuesta de Plan con los actores involucrados en este proceso. En tanto, a nivel nacional se desarrolló un taller en la ciudad de Santiago, en el que representantes del sector privado turístico, autoridades nacionales y actores clave de servicios públicos se informaron de los resultados de talleres regionales y, al mismo tiempo, rea-

lizaron un análisis y proyección del sector en materia de infraestructura.

Se realizaron talleres en 55 ciudades de Chile (sumando la escala local, regional y nacional), en los que participaron actores clave del sector como emprendedores turísticos, servicios públicos, academia y autoridades nacionales, regionales y locales, entre otros.

Como resultado de estos talleres se sistematizó la información recogida y se generó una cartera preliminar con las iniciativas de inver-

sión propuestas por los actores participantes del proceso.

Una vez elaborada la propuesta de Plan de infraestructura MOP de apoyo al turismo, ésta se revisó, ajustó y validó con los actores participantes para obtener un producto más afinado y pertinente, que respondiera a las necesidades y déficit presentados en las diversas instancias de participación en materia de infraestructura de apoyo al turismo en la perspectiva del año 2030.

Resumen de Talleres

Etapa	Macrozona	Nº de ciudades con talleres	Nº de participantes
Primera	Norte	13	466
	Centro	8	344
	Sur	10	384
	Austral	8	313
	Taller Nacional	1	72
Segunda	Norte	5	148
	Centro	4	81
	Sur	4	102
	Austral	2	53
Total		55	1.963

Fuente: Elaboración propia con base en registros de talleres



3. IMAGEN OBJETIVO



3.1 Ejes Estratégicos MOP y Agenda Infraestructura, Desarrollo e Inclusión, Chile30/30 del MOP

Como parte de la Agenda 30/30 y su implementación se han considerado los siguientes ejes estratégicos:

- Calidad de vida de las personas: vinculada a mejorar las condiciones de accesibilidad y habitabilidad de los espacios públicos, contribuyendo a disminuir la segregación, el deterioro urbano y la recuperación del patrimonio cultural.
- Competitividad y desarrollo económico: reduciendo los costos de transporte, habilitando nuevos corredores bioceánicos para el transporte de personas y carga, y apoyando el establecimiento de actividades productivas en nuevos emplazamientos como el turismo,

la agricultura, la pesca artesanal, entre otros.

- Integración social y territorial: mejorando la conectividad al interior de cada región, facilitando la interconexión entre ciudades y entornos rurales.
- Cuidado y uso eficiente de los recursos hídricos: promoviendo modificaciones legislativas y reglamentarias que garanticen el uso eficiente del agua para la población y los requerimientos productivos, así como soluciones en zonas de escasez hídrica, con una adecuada gestión ambiental y fiscalización, favoreciendo la innovación tecnológica y la búsqueda de nuevas fuentes de agua.



3.2 Visión General de la Infraestructura al año 2030

En lo que se refiere a infraestructura, se visualiza que al año 2030 en la denominada "zona consolidada" del país entre la Región de Atacama y las provincias de Osorno y Llanquihue, en la Región de Los Lagos, se contará con infraestructura con mayores grados de desarrollo y niveles de servicio y seguridad adecuados, así como con una mejor integración de las ciudades y su entorno, por medio de mejoramientos y ampliaciones.

En tanto, en zonas extremas, aisladas o rezagadas, donde aún existen zonas no consolidadas, se requiere de amplios esfuerzos de desarrollo de infraestructura de todo tipo, en especial una priorización de la inversión en infraestructura para la inclusión social, como por ejemplo pavimentos básicos, sistemas de agua potable rural, mejoramiento de bordes costeros y aeródromos, entre otros.

Además, se proyecta llevar a cabo obras de gran envergadura, ya sea para apoyar la integración territorial nacional —como el puente Chacao, la continuación de la pavimentación de la Ruta 7 (Carretera Austral) en las regiones de Los Lagos y Aysén, la Ruta 9 en la Región de Magallanes y la Antártica Chilena, y la Ruta Costera—, así como favorecer el desarrollo productivo a través de la construcción de embalses y obras de regulación para enfrentar los desafíos en materia de recursos hídricos, la desertificación y la sequía, los cuales podrán verse acentuados producto del cambio climático.

Visión sectorial enfocada al Turismo

El turismo es un sector que tiende a consolidarse y a establecer sus bases a través de ges-

tiones colaborativas entre los sectores público y privado. La importancia del turismo como actividad económica radica en que presenta potencialidades que en una parte significativa aún no han sido desarrolladas. Entre los factores que están impulsando el crecimiento del turismo en Chile destacan la imagen de destino seguro; la existencia de recursos naturales únicos y variados, complementados por recursos culturales destacables; la moderna infraestructura aeroportuaria, portuaria, vial y de transporte; el desarrollo creciente de equipamiento turístico; una estrategia turística moderna, respetuosa del patrimonio cultural y ambiental y progresivamente proactiva; y la existencia de numerosos instrumentos de fomento empresarial. De acuerdo a la Organización Mundial del Turismo, las proyecciones para el año 2030 indican que el turismo receptor a nivel mundial será de 1.800 millones de llegadas de turistas internacionales y para Chile se proyectan 14,6 millones de llegadas al año 2030, representando aproximadamente un 25% del total de llegadas a Sudamérica (más que duplicando las cifras de turistas del año 2016 de 5,6 millones). Para ello se deben coordinar con los países vecinos sistemas que alivien las brechas existentes, pues uno de los más importantes objetivos es lograr que los turistas incorporen a Chile en sus destinos preferentes.

Patrimonio Arquitectónico

Destaca en esta materia la recuperación y conservación del patrimonio arquitectónico nacional como una prioridad relevante. Poner en valor el patrimonio existente genera focos de atracción y soporte para la generación de actividades que impulsen el desarrollo social,

cultural y económico de las localidades en las que se encuentran. Es así que el Ministerio de Obras Públicas, en alianza con la Subsecretaría de Desarrollo Regional del Ministerio del Interior, los Gobiernos Regionales y otras instituciones despliegan un importante accionar en este contexto en todo el territorio nacional, invirtiendo en proyectos e iniciativas que preservan, protegen y ponen en valor bienes patrimoniales inmuebles de interés singular.

Infraestructura Aeroportuaria

El potenciamiento de la infraestructura aeroportuaria busca facilitar el desarrollo territorial con calidad e inclusión, a través de los siguientes desafíos:

- Planificar un desarrollo armónico Aeropuerto-Territorio, en el que los aeropuertos se presenten como generadores de crecimiento económico, potenciando impactos positivos sobre el territorio.
 - Potenciar una Red de Infraestructura Aeroportuaria flexible y segura, que dé cuenta del rol de la aviación civil como facilitadora de conectividad, que se integre con los distintos modos de transporte y proporcione conectividad en caso de emergencias y catástrofes naturales.
 - Desarrollar terminales de pasajeros que consideren la inclusión de aspectos de identidad cultural.
 - Mejorar niveles de calidad de servicio en los terminales de pasajeros mediante la integración de tecnologías de última generación, criterios de seguridad y coordinación entre los distintos actores.
- Para lograr estos desafíos se pondrá énfasis en:
- Mejorar la conectividad aérea de las comu-

Para 2030, la Subsecretaría de Turismo proyecta 14,6 millones de llegadas a Chile, lo que representará casi el 25% del total de llegadas a Sudamérica ●

nidades más aisladas, por medio del Plan de Conectividad Austral.

- Realizar obras de Normalización de la Red Primaria que permitan obtener la certificación OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) de dicha red.

- Invertir mediante el sistema de concesiones aeroportuarias al año 2020. Destaca en tal sentido, la inversión para la ampliación del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez.

Rutas Internacionales y Complejos Fronterizos

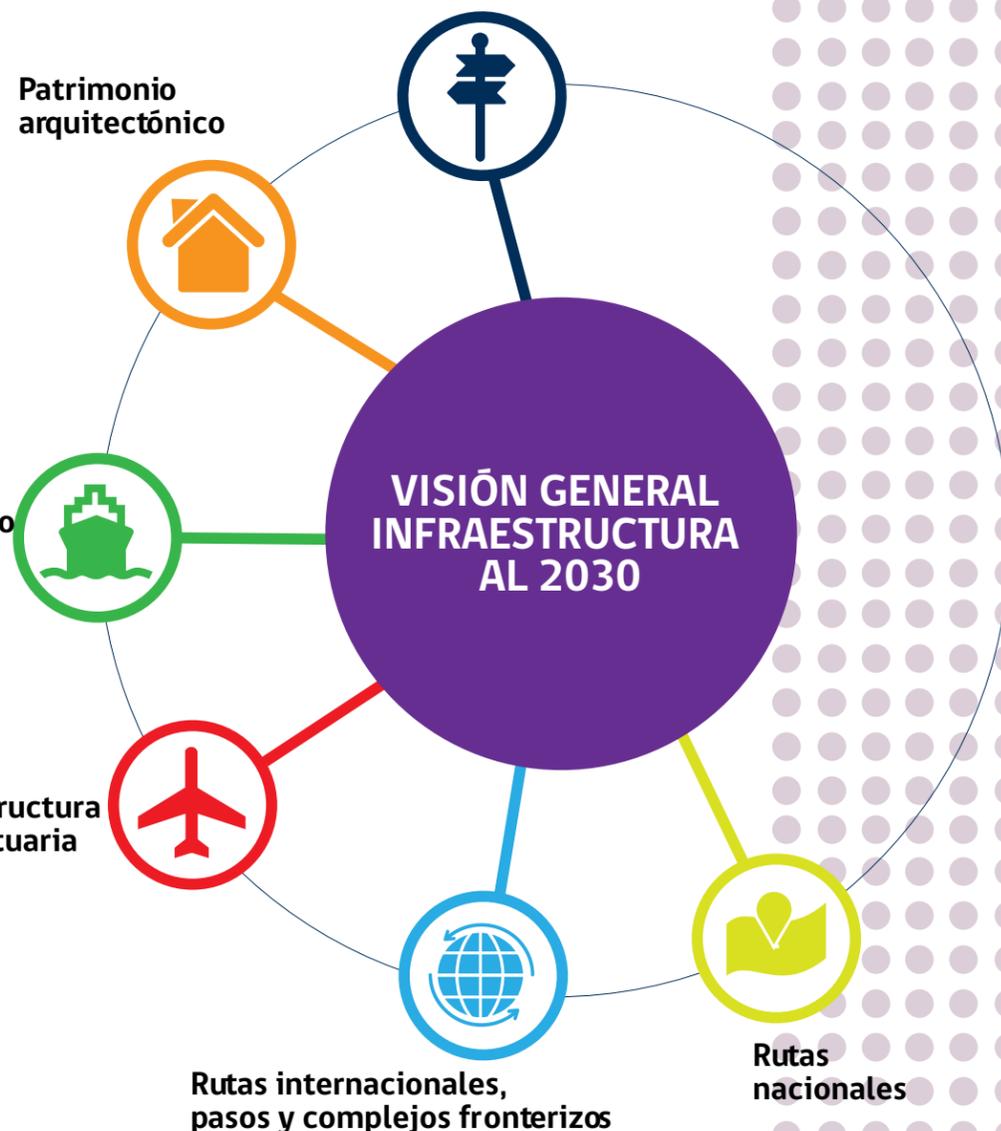
Las necesidades de integración con los países vecinos así como el fortalecimiento de la competitividad internacional de Chile se han traducido en políticas y acuerdos cuya materialización señala una agenda clara para el desarrollo de la infraestructura de integración física.

Chile y Argentina ratificaron la voluntad política de integración bilateral, que en materia de infraestructura ha significado un acuerdo para el desarrollo y fortalecimiento de conexiones en 26 pasos transfronterizos, agregando 13 pasos a los originalmente priorizados: Las Leñas (Región de O'Higgins), Pichachén (Región del Biobío), Icalma y Mamuil Malal (Región de

La Araucanía), Carirriñe y Huahum (Región de Los Ríos), Río Manso y Futaleufú (Región de Los Lagos), Ingeniero Ibáñez-Pallavicini, Jeinemeni y Río Mayer (Región de Aysén), Río Don Guillermo y Laurita Casas Viejas (Región de Magallanes y de la Antártica Chilena).

En tal sentido, es importante destacar como cartera extrasectorial, el desarrollo coordinado con el Ministerio del Interior en materias

Visión sectorial enfocada al turismo



Patrimonio arquitectónico

Infraestructura para el turismo fluvial, marítimo y lacustre

Infraestructura aeroportuaria

Rutas internacionales, pasos y complejos fronterizos

Rutas nacionales

de la edificación necesaria para las actividades de control integrado de acceso al país, que se materializan en el desarrollo, construcción e implementación de complejos fronterizos a lo largo del territorio, y en los que actúa la Dirección de Arquitectura como Unidad Técnica.

Respecto del desafío hacia el 2030, se abordan proyectos de construcción, reposición y ampliación de complejos fronterizos a lo largo del país y se desarrollan de manera conjunta Controles Integrados de Frontera (acuerdo internacional), lo que implica una labor de coordinación constante que promueve la integración entre ambos países. La cartera de proyectos contempla, entre otros, los complejos fronterizos de Chacalluta, Cardenal Samoré, Integración Austral, Huahum, Pino Hachado, Río Don Guillermo y Laurita Casas Viejas, con una inversión estimada de US\$ 80 millones. Además, se estima que al 2018, se habrán puesto en funcionamiento los complejos fronterizos de Chungará, en la Región de Arica y Parinacota (que conecta con Bolivia), Huemules en la Región de Aysén (con Argentina) y la remodelación de Chacalluta (con Perú). Asimismo, en relación a proyectos que permitan contar con la anhelada conexión permanente y de alta capacidad en la zona central de Chile y Argentina, se avanza decididamente hacia la construcción del Túnel Internacional Paso de Agua Negra, que unirá la Región de Coquimbo con la Provincia de San Juan en Argentina, obra que contempla dos túneles bidireccionales de 13,9 km y que posiblemente inicie su etapa de licitación a fines del 2017 o a comienzos del próximo. Por otro lado, en etapa de estudios de factibilidad se encuentra el proyecto de construcción del Túnel Internacional Paso Las Leñas.

En síntesis, la infraestructura se proyecta al 2030 conectando a los países vecinos y al Mercosur, proveyendo facilidades logísticas

hacia la cuenca del Pacífico y fortaleciendo las relaciones bilaterales en términos de integración social, productiva y turística. Esto se realiza a través de sustantivos avances en la agenda de pasos priorizados y contando con proyectos que permitan la conexión permanente con Argentina en la zona central.

Rutas Nacionales

Dentro de las principales rutas nacionales que permiten apoyar el desarrollo turístico destacan: la Ruta Precordillerana Norte y Central, la Ruta Costera, la Red Interlagos, la Ruta (Carretera) Austral y las Rutas de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.

Ruta Costera: es un camino que corre en forma paralela al borde costero del territorio nacional, con una extensión aproximada de 3.000 km. Se extiende entre la Región de Tarapacá hasta la Región de Los Lagos. Su objetivo es unir Chile por un camino longitudinal que conecte el Norte Grande con las regiones centrales y sur del país, logrando así la integración de zonas aisladas, la disminución de los tiempos de traslado y el desarrollo y consolidación de diversos destinos turísticos, permitiendo unir las principales ciudades-puertos y las caletas pesqueras con las playas.

Ruta Precordillerana Norte: con una longitud de 1.120 km, es conocida también como Ruta de Integración o Ruta Altiplánica. Busca unir todas las localidades altiplánicas ubicadas en las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá y Antofagasta. En lo turístico, resaltan sus atractivos turísticos naturales y culturales, como son: lagos, lagunas, salares, vegas y bofedales, además de volcanes, aguas termales y géiseres. De la longitud total de la ruta, 550 km corresponden a las regiones de Arica y Parinacota y de Tarapacá, y 570 km a la Región de Antofagasta.

En materia de infraestructura, la integración física entre Chile y Argentina se refleja en el desarrollo y fortalecimiento de 26 pasos transfronterizos ●

Ruta Precordillerana Centro: tiene como principal propósito ser un aporte al fortalecimiento del sector productivo agrícola y al turismo. Cuenta con dos tramos que no están conectados entre sí. El primero de ellos va desde La Serena hasta San Felipe, con 370 km de longitud. El segundo se extiende entre Rancagua y Mulchén, con una extensión cercana a los 500 km. Se destacan destinos turísticos en la zona norte como: Valle del Elqui; Monte Patria-Combarbalá; Valle del Aconcagua; centros de montaña; y otros. En el centro sur destacan: Machalí; Radal Siete Tazas; Vilches Altos de Lircay; Colbún y Achibueno.

Red Interlagos: red de caminos ubicada en la zona precordillerana de las regiones de La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos, conformada por un eje troncal paralelo a la Ruta 5 y por una serie de caminos transversales y complementarios. Posee una extensión de 1.900 km que se distribuyen en seis circuitos eminentemente turísticos, cada uno de ellos asociado a destinos turísticos de gran belleza escénica: Araucanía Andina, Araucanía Lacustre (lagos Colico-Caburgua-Villarrica), Panguipulli (Siete Lagos), Cuenca del Lago Ranco; Osorno - Puyehue (Norpatagonia) y lagos Llanquihue y Todos Los Santos, con obras de conectividad vial y portuaria.

Ruta (carretera) Austral: tiene como finalidad conectar el extremo sur del país, uniendo Puerto Montt, Región de Los Lagos, con Puerto Yungay, dando acceso a partir de ahí a Villa O'Higgins (que se encuentra próxima a Campo de Hielo Sur) en la Región de Aysén. La conectividad desde Puerto Yungay finalizará en el futuro en Puerto Natales (Región de Magallanes), alcanzando una longitud total aproximada de 2.175 km. Este proyecto potenciará el turismo regional, ya que facilitará la exploración

y disfrute de un vasto territorio con áreas silvestres protegidas, estableciendo una red o carretera de belleza escénica que permitirá interconectar los parques de la Patagonia al incluir las rutas de la región de Magallanes y de la Antártica Chilena. Asimismo, otorgará a los habitantes de las zonas involucradas un mayor acceso a los servicios de salud, educación y comercio, e incrementará la valorización de la tierra y el desarrollo de actividades productivas.

La visión al año 2030 de estas infraestructuras apunta a consolidarlas apoyando la integración territorial nacional y de paso ofreciendo al turista vías con numerosos atractivos turísticos culturales y naturales de gran belleza escénica.

Infraestructura para el Turismo Marítimo y Lacustre

El turismo de cruceros actualmente utiliza la infraestructura portuaria existente a nivel nacional, sin disponer de sitios de atraque y áreas de respaldo especialmente habilitados para ellos o terminales de pasajeros adecuados para atender los requerimientos de ingreso internacional de personas. Se realiza principalmente a través de los puertos de Coquimbo, Valparaíso, Puerto Montt y Punta Arenas. Cabe agregar que una importante cantidad de cruceros navega por la Patagonia chilena, por lo que es importante poder realizar avances en esta materia como el terminal portuario para cruceros en Puerto Williams que está proyectando ejecutar el Ministerio de Obras Públicas o el terminal portuario multipropósito de Castro, que permite atender embarcaciones turísticas.

El segundo segmento asociado al turismo, y que en forma creciente requiere infraestructura y servicios portuarios como sitios de

atraque, áreas para guardar las embarcaciones, zonas de intercambio social, entre otras, es el de la navegación deportiva, la cual se potenciará como un nuevo sector de desarrollo portuario. Al respecto, el Ministerio de Obras Públicas pretende acercar al ciudadano a la práctica de deportes como la vela, el kayak, el buceo, entre otros, para lo cual se debe construir infraestructura marítima portuaria pública que permita el libre acceso a las instalaciones, con precios competitivos por su uso, y con servicios educativos y de recreación para los habitantes de las localidades donde se realiza la actividad náutica, generando así inclusión social y desarrollo económico local.

Asimismo, es necesario proteger los lagos nacionales y al mismo tiempo dotarlos de infraestructura para su desarrollo turístico, ya sea con la construcción de infraestructura portuaria o el mejoramiento del borde costero considerando las características propias de cada lugar.

El turismo lacustre requiere la protección de los lagos nacionales, el mejoramiento de playas, la construcción de infraestructura portuaria turística y mejorar el borde costero para el uso público.

Por otra parte, para potenciar el uso del borde costero y sus playas litorales como espacios públicos -favoreciendo un mejor desarrollo del turismo local, y la valorización del patrimonio cultural local- la Agenda 30-30 del MOP contempla, entre otras acciones, obras de mejoramiento del borde costero como la construcción de paseos costeros, accesibilidad hacia playas y balnearios y obras complementarias.

3.3 Análisis por macrozonas

En el contexto de convergencia en la elaboración de este Plan especial de apoyo al turismo y el Plan Chile 30-30 Obras Públicas y Agua para el Desarrollo, se aplicó la lógica de análisis comparativo y prospectiva propuesta por la OCDE. Esta se basa en la homologación entre grupos de regiones chilenas y los países miembros de este grupo ya identificados como equivalentes en características geográficas, y respecto de los cuales se consideraron algunos aspectos relevantes para la relación entre infraestructura y turismo. Esto último con el fin de complementar los desafíos ya planteados en el proceso de participación ciudadana realizado en la escala regional, local y nacional.

Macrozonas de Chile

Macrozona	Regiones (Provincias)	País(es) de Referencia
Norte	Arica y Parinacota	Australia
	Tarapacá	
	Antofagasta	
	Atacama	
	Coquimbo	
Centro	Valparaíso	Italia - España
	Metropolitana	
	O'Higgins	
	Maule	
	Ñuble	
Sur	Bíobío	Nueva Zelandia
	La Araucanía	
	Los Ríos	
	Los Lagos (menos provincia de Palena)	
Austral	Provincia de Palena (Los Lagos)	Suecia - Noruega
	Aysén	
	Magallanes y Antártica Chilena	

Fuente: Ministerio de Obras Públicas

El creciente turismo de cruceros en Chile exige contar con sitios de atraque y terminales de pasajeros especialmente habilitados para esta actividad ●

Macrozona Norte

En Australia se encuentran algunos de los entornos naturales más distintivos y diversos del mundo, incluyendo muchos parques nacionales y 19 áreas declaradas Patrimonio Mundial por la UNESCO, las que incluyen algunos de los bosques pluviales más antiguos de la Tierra y alrededor de un tercio de las áreas marinas protegidas del mundo. La conectividad existente en Australia ha sido el gran respaldo para hacer de este un país altamente competitivo a nivel mundial a través de su impacto positivo en el turismo. Este extenso país puede ser recorrido tanto en tren, transporte público terrestre de carreteras, transbordadores, aire, como en automóvil. Al poseer una extensa red de carreteras en buen estado es posible integrar sus diversos atractivos que son promocionadas por las autoridades australianas.

Sin duda el aspecto o característica que sobresale en la comparación con la macrozona Norte de Chile es la geografía, y particularmente las

largas costas y los cientos de kilómetros de desierto son las principales características en común. Aquí el turismo aventura y el turismo indígena toman fuerza en la comparación. A diferencia de Australia, en Chile la conectividad aún no está del todo resuelta. Se requiere habilitar vías alternativas a la Ruta 5 ya que, en varios tramos, es el único camino que une el norte con el sur del país y ante cualquier accidente o desastre natural, se generan cortes que implican demoras en el desplazamiento.

En este sentido, se debe seguir extendiendo la ruta costera paralela a la Ruta 5, así como completar la Ruta 5 hasta Arica, en modalidad doble calzada.

Macrozona Centro

Tanto España como Italia están clasificados como grandes destinos turísticos en el mundo y han podido desarrollar una imagen turística consolidada a través del tiempo. Sólo en términos de Sitios de Patrimonio Mundial, Italia

ocupa el primer lugar, con 51 sitios, mientras que España se sitúa en el tercer lugar, después de China, con 45 sitios (Chile cuenta sólo con 6). Su privilegiada ubicación en Europa y el hecho de contar con una batería de atractivos de clase mundial, hacen que los flujos de turistas que reciben estos países sean muy elevados, lo que facilita la concreción de inversiones en infraestructura de apoyo al turismo. En ambos países se están extendiendo los beneficios procedentes del turismo cultural hacia nuevas zonas geográficas, desarrollando la combinación de turismo-gastronomía-vitivinicultura.

Su geografía y su clima mediterráneo determinan la diversidad de tipos de turismo que los hacen comparables con las regiones de la macrozona Centro de Chile, entre los que se cuentan el turismo de montaña, de sol y playa, vitivinícola y cultural.

En materia de conectividad, si bien la macrozona Centro se encuentra en una mejor posi-

ción en comparación al resto del país, el mayor avance se sigue concentrando en la red de carreteras que conectan las principales ciudades, ejemplo de ello son las rutas 68, 60, 78 y la ruta 5. Sin embargo, se mantienen en zonas rurales con alto potencial turístico déficit que se deben abordar, como ocurre, por ejemplo, en zonas donde predomina como atractivo turístico la presencia de viñedos abiertos al turista que se complementa con restaurantes y hoteles boutique ubicados en el mismo territorio vitivinícola.

Macrozona Sur

Nueva Zelanda es uno de los países que ha mostrado una mayor progresión durante los últimos años en materia de competitividad turística. Es un destino turístico de naturaleza que ha logrado posicionarse exitosamente en el mundo como sustentable, atrayendo turistas de larga distancia y de alto gasto. Se ha privilegiado en este país el turismo deportivo

en plena naturaleza, como también la creación de una red de rutas ciclistas. Esto se complementa con actividades asociadas a la cultura maorí, lo que permite aprovechar los activos culturales tangibles e intangibles. El principio de sustentabilidad y el respeto por la cultura local ha permitido en Nueva Zelanda generar oportunidades de desarrollo para todos.

En muchos parques nacionales, además de los senderos para practicar trekking, existen senderos para mountain bike, perfectamente señalizados y con la infraestructura necesaria orientada al deporte.

Nueva Zelanda se enfoca en la calidad de sus visitantes más que en la cantidad, procurando que la oferta de productos y servicios sea lo suficientemente diversificada, de calidad y por sobre todo sustentable.

La macrozona Sur de Chile y Nueva Zelanda

poseen atractivos naturales equivalentes y ambos son igualmente lejanos de los grandes mercados emisores. En efecto, al recorrer la geografía de Nueva Zelanda, se observan elementos comunes como son: extensos paisajes costeros, verdes praderas, lagos cristalinos y suaves colinas que contrastan con cráteres humeantes, cumbres nevadas, géiseres, glaciares y espectaculares fiordos. El turismo aventura y el turismo indígena toman fuerza en esta comparación.

En general, al igual que en otras macrozonas, la conectividad entre centros urbanos y áreas rurales debe ser mejorada para así poder potenciar el desarrollo integral de las regiones. Las mejoras en la infraestructura deben estar plenamente coordinadas entre los diferentes actores y bajo un objetivo común e identificable.

MACROZONA NORTE

- Las largas costas y los cientos de kilómetros de desierto son las principales características en común.
- Los tipos de turismo que toman mayor fuerza acá son turismo aventura, etnoturismo y astroturismo.

MACROZONA CENTRO

- Su geografía y su clima mediterráneo determinan la diversidad de tipos de turismo entre los que se cuentan el turismo de montaña, de sol y playa, vitivinícola y cultural.
- En materia de conectividad, se destaca la red de carreteras que conectan las principales ciudades.

MACROZONA SUR

- La macrozona Sur de Chile posee importantes atractivos naturales, alejados de los grandes mercados emisores.
- Elementos comunes significativos son: extensos paisajes costeros, verdes praderas, lagos cristalinos y suaves colinas que contrastan con cráteres humeantes, cumbres nevadas, géiseres, glaciares y espectaculares fiordos.

MACROZONA AUSTRAL

- Atractivos naturales y climas extremos pueden potenciar el turismo de naturaleza antártico.
- Dada su geografía es fundamental desarrollar una conectividad multimodal, vial, marítima, fluvial, lacustre y aérea.

Macrozona Austral

El turismo de naturaleza en lugares de climas extremos y el turismo antártico conforman las principales similitudes entre la macrozona Austral de Chile y los países de Suecia y Noruega.

Suecia es un país reconocido por su desarrollo en tecnología e innovación y con conocimiento avanzado en la construcción de infraestructura de aeropuertos, puertos y túneles. En toda Suecia hay una buena red de carreteras que hace posible recorrer el país de norte a sur. De igual manera, el transporte en tren o en avión es rápido y cómodo. Si bien es un extenso país, Suecia cuenta con una estupenda red de vías y senderos para bicicleta tanto en las ciudades como en los pueblos y sus alrededores. Además, existen por todo el país rutas bien marcadas donde disfrutar del ciclismo y se fomentan las vacaciones en bicicleta.

Suecia tiene una gran gama de experiencias relacionadas a la naturaleza. La larga línea costera (3.218 km) es probablemente una de las razones por las que la navegación es una actividad muy popular. Además, con una superficie total de 731.589 hectáreas repartidas a través de 29 parques nacionales, se puede decir que Suecia constituye prácticamente un enorme parque nacional.

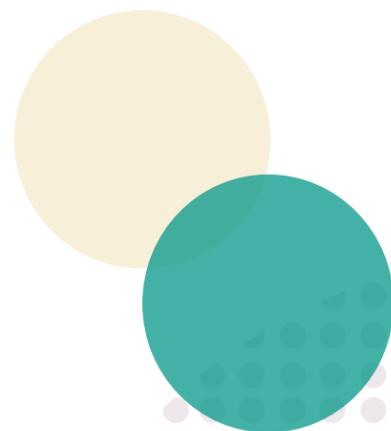
Por su parte, Noruega cuenta con tipos de atractivos similares a la macrozona Austral, entre los que se cuentan: glaciares, montañas, cascadas, y fiordos. Se trata de un país alargado y de paisajes abruptos, con infraestructura instalada y habilitada para el turista, con una conectividad desarrollada que permite fácilmente llegar a puntos aparentemente inaccesibles: las carreteras acaban de repente y el viaje continúa en ferry, los medios de transporte se adaptan a su compleja geografía. Actualmente hay trenes, barcos, carreteras y una red de pequeños aeropuertos que facilitan mucho los desplazamientos a cualquier lugar de país. Los barcos y ferris navegan arriba y abajo por la costa, en aguas resguardadas y a través de mares abiertos, hacia pueblos y aldeas, o hacia islas grandes y pequeñas.

La arquitectura y diseño de sus carreteras, permiten que éstas formen parte de los escenarios y paisajes que se pueden contemplar. Los elementos arquitectónicos no están presentes para obstaculizar las vistas, sino para potenciar y crear nuevas experiencias. La mayoría de este tipo de carreteras posee lugares de descanso, estacionamientos y puntos de observación o miradores de vistas panorámicas. La multimodalidad es también un concepto que, dadas las características geográficas, sostiene la movilidad en el territorio. Otro ejemplo de adaptación al medio, extremadamente accidentado, son las carreteras. Incluso las rutas internacionales discurren a menudo entre una gran cantidad de túneles y montañas.

Entre otras iniciativas destacables en esta materia existe un plan de construcción de carreteras para ciclistas que pretende comunicar ciudades internas y suburbios en las afueras de estas uniendo centros urbanos con el campo que los rodea, conformando una red de carreteras para bicicletas. Esto se realiza en el marco de una serie de cambios que buscan fomentar transportes sustentables que ayuden al medioambiente.

Al igual que en resto de las macrozonas de Chile, lograr la completa conectividad es un objetivo para poder aprovechar al máximo todas las potencialidades turísticas que ofrece la geografía chilena y especialmente en la macrozona austral, donde es igualmente importante la conectividad terrestre como la marítima, fluvial, lacustre y aérea.

Las mejoras en infraestructura vial representan un gran desafío debido a la fragmentación insular con campos de hielos sin conexión terrestre al "Chile continental". Conectar la macrozona Austral y sus numerosas islas con el resto del país, se transforma en uno de los principales desafíos a enfrentar, lo que se ha denominado "Unir Chile por Chile". Actualmente sólo es posible hacerlo vía aérea, vía marítima o, en algunos casos, atravesando por territorio argentino.



Conectar la macrozona Austral y sus numerosas islas con el resto del país es uno de los principales desafíos en materia de infraestructura a nivel nacional ●



3.4 Desafíos identificados en los talleres

Desafíos Macrozona Norte

- Aumentar y/o mejorar las instalaciones de apoyo a los turistas en los caminos que permiten apreciar los paisajes en ruta y posibilitan el descanso, como son miradores, estacionamientos o lugares para descanso.
- Habilitar buenos accesos a las áreas protegidas del SNASPE, así como infraestructura acorde a lo requerido por los turistas al interior de ellas.
- Disponer de terminales aéreas regionales con capacidad suficiente para atender la cantidad de pasajeros proyectada y contar con infraestructura adecuada al turismo.
- Mejorar el borde costero de la macrozona Norte, brindando más facilidades para los turistas (miradores, servicios, cocinerías en calletas, ciclorrutas, etc.).
- Mejorar las condiciones de producción y distribución de Agua Potable Rural, así como

la recolección, disposición y tratamiento de aguas servidas para permitir la explotación de emprendimientos turísticos en zonas aisladas.

- Reforzar las acciones destinadas a poner en valor elementos patrimoniales de la macrozona Norte como antiguos establecimientos mineros e indígenas. Especialmente lo referido al sistema vial andino, Qhapaq Ñan.
- Mejorar la conectividad entre centros urbanos y áreas rurales, cuidando que los vínculos no sólo sean entre ciudades, aspecto que se repite a lo largo del territorio nacional, y que para esta macrozona se acentúa con los problemas de acceso a las zonas cordilleranas.
- Habilitar vías alternativas a la Ruta 5 que permitan unir el norte con el sur del país para evitar así que ante accidentes o desastres naturales se generen cortes de ruta que provocan serias demoras en el desplazamiento. Seguir extendiendo la ruta costera paralela a

la Ruta 5, así como completar la Ruta 5 hasta Arica en modalidad de doble calzada, esto último probablemente a realizar bajo la modalidad de concesiones.

Desafíos Macrozona Centro

- Mejorar las instalaciones para el turismo de sol y playa y de deportes náuticos en el borde costero marítimo y lacustre.
- Dotar al aeropuerto Arturo Merino Benítez de instalaciones de clase mundial y acordes a los flujos de pasajeros que se proyectan para los próximos quinquenios. Una extensión del Metro hasta el aeropuerto podría mejorar significativamente el acceso a este terminal aéreo, favoreciendo entre otras, a la actividad turística.
- Mejorar protección vial ante efectos provocados por lluvias o nevazones. En la actualidad varios caminos de esta macrozona permanecen intransitables por varios días ante la presencia

de estos fenómenos de la naturaleza. Por ejemplo, el camino a Termas del Flaco, en la Región de O'Higgins.

- Mejorar la señalización informativa turística, de tal forma que sea clara, oportuna y precisa, especialmente para turistas extranjeros.
- Usar vías férreas en desuso existentes en algunas regiones como vías verdes (proyectos no MOP), como es el caso de la faja del tren que unía San Fernando con Pichilemu.
- Mejorar los trazados de las vías de acceso a los centros de ski y de alta montaña de la Región Metropolitana para permitir un mayor flujo de turistas.
- Mejorar el estándar y la capacidad de los pasos fronterizos para facilitar el tránsito de turistas desde y hacia Argentina.
- Mejorar la infraestructura de conectividad hacia zonas rurales con alto potencial turístico.

Desafíos Macrozona Sur

En cuanto a la infraestructura turística, la macrozona sur de Chile aún presenta importantes déficit para alcanzar el nivel de turismo del referente neozelandés, y los desafíos son:

- Mejorar las instalaciones de conectividad marítima, lacustre y/o fluvial, así como también la infraestructura que facilite la práctica de deportes náuticos.
- Habilitar medidas de protección vial ante efectos provocados por lluvias o nevazones en faldeos volcánicos, los que dejan rutas intransitables por varios días. Por ejemplo, acceso a Petrohué.
- Mejorar complejos fronterizos y/o ampliar sus instalaciones para facilitar el acceso de turistas desde Argentina.
- Aumentar la cantidad y mejorar el estándar de los centros de información y/o servicios al turista.

Déficit Macrozona Norte



Déficit Macrozona Centro



Déficit Macrozona Sur



- Extender la Red Interlagos con más rutas de belleza escénica en forma transversal a su eje norte-sur. Adicionalmente, interconectar de mejor forma la Red Interlagos con la Red de Parques de la Patagonia para crear un gran sistema de rutas de belleza escénica.
- Mejorar la infraestructura de accesos y al interior de las áreas silvestres protegidas, tanto privadas como pertenecientes al SNASPE.
- Mejorar la conectividad entre centros urbanos y áreas rurales para potenciar el desarrollo integral de las regiones. Se requiere establecer coordinaciones entre los diferentes actores bajo un objetivo común e identificable.

Desafíos Macrozona Austral

Se identifican los siguientes desafíos en in-

fraestructura para la macrozona Austral:

- Habilitar y/o mejorar la accesibilidad a los recursos naturales y atractivos turísticos, considerando que las condiciones climáticas no son siempre favorables.
- Habilitar nuevas áreas de descanso y resguardo del clima para uso de turistas en caminos existentes.
- Extender rutas de belleza escénica y ciclorutas turísticas, tanto en la región de Aysén como en la de Magallanes y de la Antártica Chilena. Cabe señalar que a pesar del clima, la Patagonia chilena es considerada como uno de los mejores destinos a nivel mundial para recorrer en bicicleta.
- Mejorar el estándar de las instalaciones para la conectividad marítima, lacustre y/o fluvial,

Déficit Macrozona Austral



así como también para el turismo y la práctica de deportes náuticos.

- Incorporar mayores elementos de seguridad vial tanto para el tránsito de vehículos como para la prevención de riesgos naturales.
- Mejorar la calidad de la señalización informativa turística en las diferentes rutas de la macrozona Austral.
- Mejorar los accesos y la infraestructura de apoyo al turismo en las áreas protegidas privadas y aquellas pertenecientes al SNASPE.
- Mejorar la infraestructura vial (un gran desafío debido a la fragmentación insular que imponen los campos de hielos de esta macrozona sin conexión terrestre al "Chile continental"). Conectar la macrozona Austral y sus

numerosas islas con el resto del país es uno de los principales desafíos a enfrentar. Actualmente sólo es posible acceder a ciertas zonas por vía aérea, vía marítima o, en algunos casos, atravesando por territorio argentino.

4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO



Tipologías de infraestructura de apoyo al turismo

En este acápite, se presenta un conjunto de tipologías de inversión en infraestructura MOP que fueron destacadas por los actores participantes en el marco de la elaboración del Plan.

Algunas de estas tipologías ya existen y otras fueron propuestas en el marco de los requerimientos levantados para la elaboración de este Plan. La innovación acá tiene un espacio

que desafía a lo ya institucionalizado, y que puede dar lugar a nuevos productos estratégicos o nuevos programas de inversión.

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: • 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: • 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	Ciclovía - Ciclorruta	Direcciones de: Vialidad y Obras Públicas	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: • 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 emplacen en zonas de alto valor paisajístico, ambiental y/o cultural, cuyo trazado y obras complementarias ayuden a preservar, proteger y poner en valor el entorno donde se insertan y favorezcan el desarrollo turístico del territorio. 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 Hidráulicas	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 Hidráulicas	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.

5. SÍNTESIS DE LA CARTERA DEL PLAN

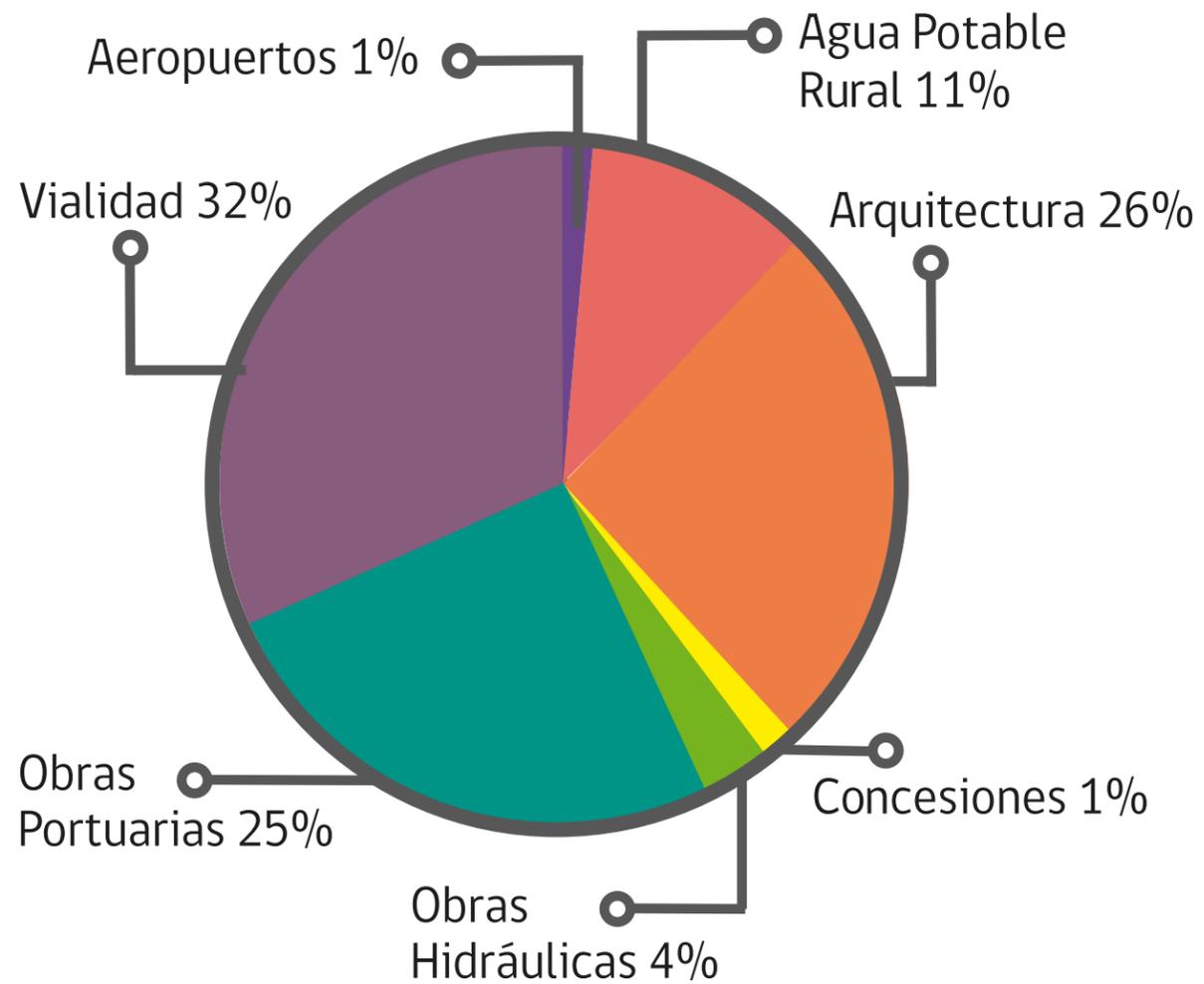


5.1 Cartera de proyectos e Iniciativas Estratégicas

El Plan tiene asociado una cartera de 1.660 iniciativas. De éstas, el 57% corresponde a ideas de proyectos levantadas en el proceso de participación en sus distintas escalas territoriales. El restante 43% del Plan está constituido por la cartera de proyectos de los Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico a 2021 y el conjunto de lo que ya está planteado en alguna planificación o

programación de los Servicios MOP y que sirve al propósito de este instrumento.

La distribución de las iniciativas de acuerdo a la Unidad Técnica que puede hacerse responsable presenta una distribución en la que las direcciones de Vialidad, Obras Portuarias y Arquitectura representan más del 80% de la cartera del Plan.



En cuanto a las distintas tipologías de inversión que involucra este Plan, éstas se categorizaron en un total de 19. Según su forma de financiamiento, un 73% de éstas corresponde a fondos sectoriales y el 27% restante a financiamiento extra MOP.

Nº de iniciativas según financiamiento

Tipologías de inversión	Extrasectorial	Sectorial	Total
Agua Potable Rural		182	182
Aguas Lluvias		19	19
Borde Costero	7	317	324
Caleta pesquera y turística	2	72	74
Ciclovía - Ciclorruta	1	12	13
Conector vial turístico	21	260	281
Edificación Pública	7	1	8
Infraestructura Cultural	12	7	19
Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	165	17	182
Infraestructura de riego		6	6
Infraestructura de Transporte Aéreo	3	25	28
Infraestructura de Transporte Terrestre	16		16
Infraestructura Fluvial	1	25	26
Manejo de cauces		11	11
Paso y complejo fronterizo	7	1	8
Patrimonio	100		100
Ruta Escénica	2	240	242
Sendero Interpretativo	109		109
Turismo y deportes náuticos		12	12
Total general	453	1.207	1.660

La conceptualización de una iniciativa estratégica se fundamenta en la propuesta de acción e inversión integrada para avanzar hacia la realización de una visión de futuro que los actores de ese mismo territorio se han planteado y acordado. Estas iniciativas favorecen nuevos polos de desarrollo turístico, en los que existe un conjunto de proyectos relacionados territorialmente que se orientan hacia el objetivo de potenciar el desarrollo de un turismo sustentable. Este integra las variables medioambientales, sociales y económicas, implicando un equilibrio entre el desarrollo de los ecosistemas con foco en el turismo y su vulnerabilidad, de modo de asegurar a las generaciones futuras su existencia y disfrute. Así se busca aportar a la finalidad de un desarrollo humanizado y con enfoque de sustentabilidad, toda vez que es el Estado el ente fundamental para llevar adelante esta política y estas iniciativas.

A continuación, se presenta la propuesta de algunas iniciativas estratégicas de apoyo al turismo surgidas del proceso de participación con los actores del territorio así como de la generación de la propuesta de plan:

Iniciativas estratégicas de apoyo al turismo

Rutas Escénicas del Altiplano: se plantea el mejoramiento del estándar y de la conectividad a través de una vía cordillerana que una Putre y Colchane y beneficie a los destinos del Altiplano correspondientes a las regiones de Arica y Tarapacá.

Caminos Ancestrales de Integración, Qhapaq Ñan: rescate y puesta en valor de una conectividad ancestral mediante la construcción de un sendero interpretativo directamente vinculado a la "Ruta del Inca". Dicho sendero unirá parte de Alto El Loa en la Región de Antofagasta con Tarapacá, proyectándose a futuro nuevas integraciones territoriales.

Ruta Costera Interregional Norte: unir el acceso norte al Parque Nacional Pan de Azúcar y la caleta Cifuncho en Antofagasta hasta el límite regional de Atacama con Coquimbo de modo tal de crear condiciones para disfrutar la belleza escénica existente en la zona.

Infraestructura Portuaria para la Conservación de Ecosistemas Frágiles: facilitar el fortalecimiento del uso turístico del borde costero en una zona de reconocido valor ambiental y gran belleza natural como es el litoral norte de la Región de Coquimbo.

Conectividad Lacustre: fortalecer y ampliar el uso turístico de la Red Interlagos mediante la concreción de rutas transversales, caminos complementarios e infraestructura portuaria en los lagos.

Ruta Costera Interregional: fortalecer la conectividad asociada a esta zona en las regiones de Los Ríos y Los Lagos



Ruta Precordillerana Centro-Norte: proyectar el desarrollo de una conectividad longitudinal oriente de un vasto territorio, que va desde el Valle de Copiapó hasta el Valle del Aconcagua, vinculando destinos y atractivos astronómicos, arqueológicos, entre otros.

Ruta Escénica del Cajón del Maipo: se plantea el mejoramiento de acceso (carpeta, ancho de vía, ciclovías) hacia un destino destacado de la zona central que integra atractivos de diverso tipo.

Rutas Pehuenches: generar ruta escénica que dé conectividad vial al destino Araucanía Andina, integrando las regiones de Biobío y La Araucanía.

Conectividad Campo Central: conjunto de vías que integran destinos como Lago Rapel, Iloca, Vichuquén y Valle de Colchagua en la Región de O'Higgins.

Rutas del Río Biobío: mejorar caminos convirtiéndolos en rutas escénicas vinculadas a este gran río, integrando destinos turísticos desde el Alto Biobío hasta su desembocadura en el Pacífico.

Conectividad Patagónica: combinar infraestructura para distintos modos de transporte - vial, aéreo y lacustre-, vinculando destinos como la Carretera Austral, Tortel, Coyhaique, Puyuhuapi, entre otros, entre Palena y Aysén.

Red Interglaciar: desarrollo de infraestructura adecuada para el turismo en lugares prístinos de lagos y glaciares de la Patagonia magallánica.

Estas iniciativas estratégicas favorecen nuevos polos de desarrollo turístico a lo largo del territorio nacional

5.2. Síntesis macrozonal de la cartera

La incorporación de la escala macrozonal en el análisis de la planificación permite una mirada que destaca aspectos de interés, especialmente en lo territorial. Cabe señalar que aunque la base de esta segmentación es precisamente la homogeneidad en ciertos aspectos, en ningún caso implica el desconocimiento de otros.

Distribución de las iniciativas por macrozona y unidad técnica

Macrozona	Aeropuertos	Agua Potable Rural	Arquitectura	Concesiones	Obras Hidráulicas	Obras Portuarias	Vialidad	Total general
Norte	7	41	180	14	24	82	193	541
Centro	6	54	86	8	15	64	120	353
Sur	6	63	120	2	19	208	155	573
Austral	6	23	43		2	61	58	193
Total	25	18	429	24	60	415	526	1660

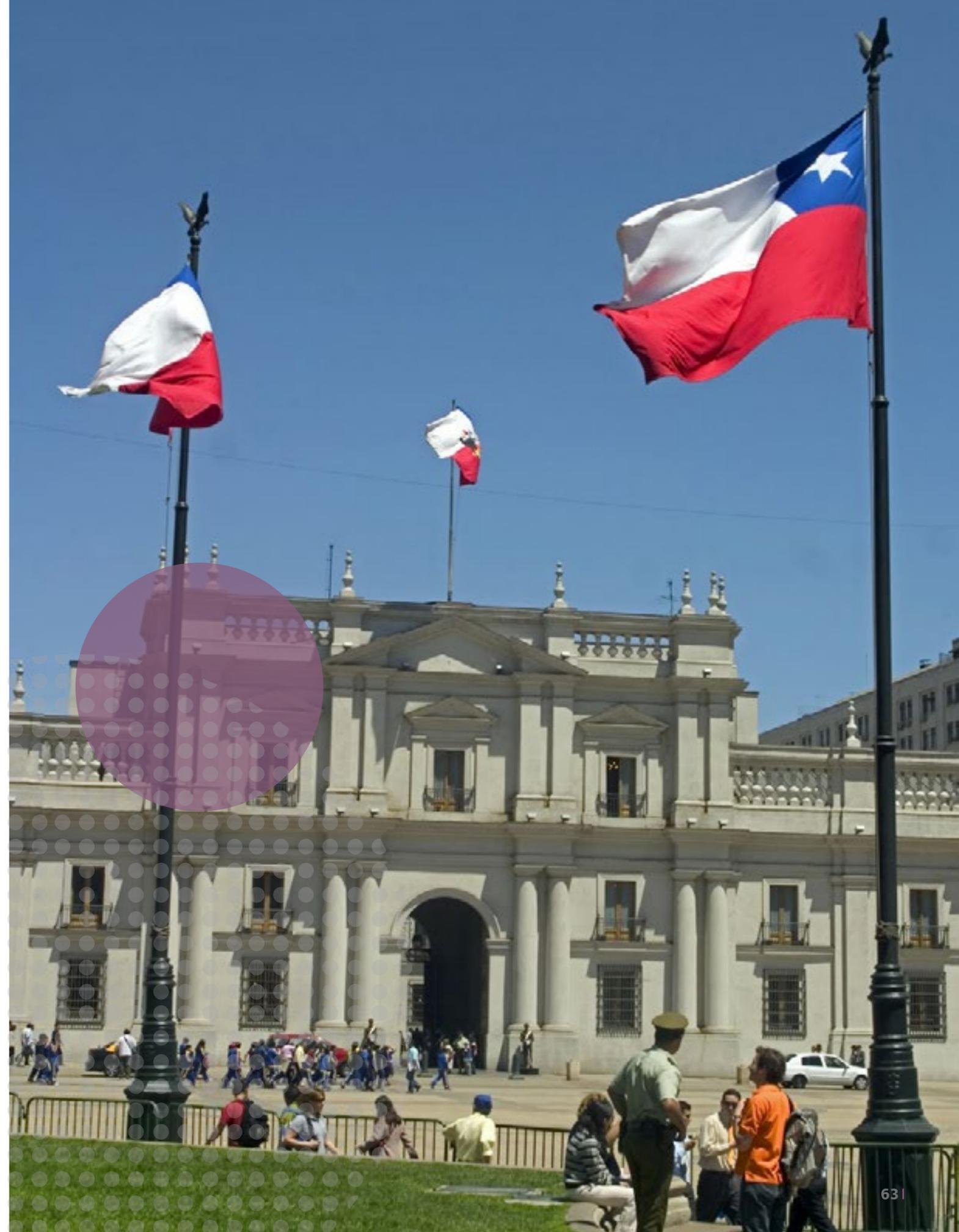
Fuente: Dirección de Planeamiento MOP

Es posible destacar algunos tipos de iniciativas que integran el Plan, presentando su distribución regional y macrozonal tanto en número de iniciativas como en su longitud estimada en km. Esto porque lo que finalmente se defina y ejecute puede variar según los resultados de factibilidad que entreguen los estudios de pre-inversión y definiciones político-técnicas regionales.

Algunas tipologías de apoyo al turismo en km de longitud, según iniciativas en cartera del Plan por macrozona

Macrozona	Conector vial turístico	Ruta Escénica	Borde Costero	Ciclovía - Ciclorruta	Sendero Interpretativo
Norte	3.681	5.209	307	139	2.348
Centro	804	2.793	127	178	808
Sur	1.077	4.018	201	227	358
Austral	1.157	2.563	63	-	209
Total general	6.720	14.583	699	544	3.723

Fuente: Dirección de Planeamiento MOP



Se destaca dentro de las tipologías de proyectos la demanda por una conectividad vial que releve la vocación turística y escénica mediante la incorporación de obras complementarias o anexas que permitan el conocimiento y disfrute del paisaje, ambientes y culturas existentes en los territorios, y que en este documento corresponde a la denominada Ruta de Belleza Escénica. Del mismo modo, la demanda por disponer del borde costero, marino, lacustre o fluvial como un espacio público para disfrutar de este elemento propio

de la geografía chilena, constituye también un componente relevante. Son también relevantes las ciclovías, ciclorrutas y senderos peatonales, que promueven el desarrollo de un tipo de infraestructura en armonía con el medio ambiente y con una materialidad adecuada al territorio local.

Desde el punto de vista de los plazos que estructuran este Plan, es posible ordenar las iniciativas asociadas a las distintas tipologías de la siguiente forma:

Macrozona	Tipología de inversión	Corto (2017-2021)	Mediano (2022-2026)	Largo (2027-2030)	Total
Norte	Agua Potable Rural	17	22	3	42
	Borde Costero	16	23	16	55
	Caleta Pesquera y Turística	12	10	5	27
	Ciclovía - Ciclorruta	.	2	1	3
	Conector Vial Turístico	73	39	13	125
	Edificación Pública	2	1	2	5
	Infraestructura Cultural	2	3	.	5
	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1	40	36	77
	Infraestructura de Riego	2	2	.	4
	Infraestructura de Transporte Aéreo	2	6	1	9
	Infraestructura de Transporte Terrestre	1	5	3	9
	Infraestructura Fluvial	10	2	4	16
	Manejo de Cauces	2	.	.	2
	Patrimonio	12	22	14	48
	Ruta Escénica	.	55	15	70
	Sendero Interpretativo	.	25	18	43
	Infraestructura de Riego y Drenaje	1	.	.	1
Total Norte		153	257	131	541
Centro	Agua Potable Rural	20	19	15	54
	Aguas Lluvias	2	6	2	10
	Borde Costero	14	14	6	34
	Caleta Pesquera y Turística	6	3	16	25
	Ciclovía - Ciclorruta	1	4	1	6
	Conector Vial Turístico	33	14	3	50
	Edificación Pública	1	.	.	1
	Infraestructura Cultural	4	3	1	8
	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	.	17	17	34
	Infraestructura de Transporte Aéreo	2	2	3	7
Infraestructura Fluvial	1	3	1	5	

Macrozona	Tipología de inversión	Corto (2017-2021)	Mediano (2022-2026)	Largo (2027-2030)	Total
	Paso y Complejo Fronterizo	1	.	1	2
	Patrimonio	4	7	4	15
	Ruta Escénica	1	55	13	69
	Sendero Interpretativo	.	19	10	29
	Turismo y Deportes Náuticos	1	3	.	4
Total Centro		91	169	93	353
Sur	Agua Potable Rural	41	19	3	63
	Aguas Lluvias	4	3	1	8
	Borde Costero	90	72	21	183
	Caleta Pesquera y Turística	10	5	1	16
	Ciclovía - Ciclorruta	1	3	.	4
	Conector Vial Turístico	45	26	1	72
	Edificación Pública	1	.	.	1
	Infraestructura Cultural	.	3	1	4
	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	.	42	12	54
	Infraestructura de Riego	.	.	1	1
	Infraestructura de Transporte Aéreo	3	2	1	6
	Infraestructura de Transporte Terrestre	.	4	2	6
	Infraestructura Fluvial	5	3	4	12
	Manejo de Cauces	1	.	.	1
	Paso y Complejo Fronterizo	.	2	1	3
	Patrimonio	15	11	3	29
	Ruta Escénica	1	70	8	79
Sendero Interpretativo	.	11	15	26	
Turismo y Deportes Náuticos	1	4	.	5	
Total Sur		218	280	75	573
Austral	Agua Potable Rural	11	8	4	23
	Aguas Lluvias	1	.	.	1
	Borde Costero	29	22	1	52
	Caleta Pesquera y Turística	2	4	.	6
	Conector Vial Turístico	23	11	.	34
	Edificación Pública	1	.	.	1
	Infraestructura Cultural	1	1	.	2
	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	.	15	2	17
	Infraestructura de Transporte Aéreo	4	2	.	6
	Infraestructura de Transporte Terrestre	.	1	.	1
Infraestructura Fluvial	1	.	.	1	

Macrozona	Tipología de inversión	Corto (2017-2021)	Mediano (2022-2026)	Largo (2027-2030)	Total
	Paso y Complejo Fronterizo	.	3	.	3
	Patrimonio	6	2	.	8
	Ruta Escénica	.	20	4	24
	Sendero Interpretativo	.	8	3	11
	Turismo y deportes náuticos	3	.	.	3
Total Austral		82	97	14	193
Total General		544	803	313	1.660

Respecto a los volúmenes de inversión en infraestructura pública de apoyo al acondicionamiento de los territorios para uso en actividades relacionadas con el turismo que ejecuta el MOP, los antecedentes que se aportaron en el capítulo 1.3 indican que desde el 2014 a septiembre de 2017 se identifica un promedio anual de 46% del total de los recursos de la ley de presupuesto MOP abocados al desarrollo de este sector.

Con relación a este Plan, cuyo foco territorial son los destinos turísticos priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable y su estructuración temporal se divide en 3 periodos -corto, mediano y largo plazo-,

el costo de su implementación se presenta como relación porcentual respecto de la ley de presupuesto MOP del año 2017, y respecto del proyecto de ley de presupuesto de inversiones del año 2018 y su proyección a partir del año señalado y para cada uno de los años siguientes. Dicha proyección considera una tasa de crecimiento anual basada en el análisis estadístico de la ejecución de la inversión MOP, desde el año 2010 al presente, obteniéndose un promedio del 1%. Esta última consideración permite establecer una relación entre el costo del Plan por periodo respecto de la proyección presupuestaria normal del MOP, lo que se refleja en la siguiente tabla:

Plazo	Corto, 2017-2021	Mediano, 2022-2026	Largo, 2027-2030
Costo del plan, respecto de ley de presupuesto MOP y proyección	55%	20%	10%

Fuente Dirección de Planeamiento

Hay que indicar que este análisis se circunscribe a la inversión sectorial MOP, y que las proyecciones a partir del año 2019 permiten estimar un orden de magnitud de la inversión en infraestructura de responsabilidad MOP para apoyar el desarrollo del turismo en cada periodo, el que en el mediano y largo plazo aparecen a la baja. No obstante, se debe considerar también que a partir del año 2019 y para cada uno de los años siguientes en el horizonte de tiempo del Plan hasta el año 2030, las iniciativas serán revisadas y evaluadas según las normas de la inversión pública. Asimismo, podrán incorporarse nuevas iniciativas y posteriormente hacer los análisis y evaluaciones de sus efectos en los territorios y las actividades ligadas a este sector.

Consideraciones relevantes

Es fundamental establecer algunas consideraciones relevantes 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 cuenta 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 deberán 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.





