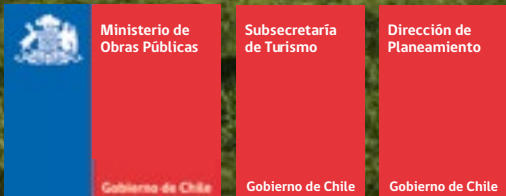



**PLAN ESPECIAL DE
INFRAESTRUCTURA MOP
DE APOYO AL TURISMO
SUSTENTABLE A 2030**

REGIÓN DE LOS RÍOS





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

REGIÓN DE LOS RÍOS

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



PRESENTACIÓN	6
INTRODUCCIÓN	8
1. EL TURISMO	12
1.1 El turismo en el mundo	14
1.2 El turismo en Chile	16
1.3 El turismo y la infraestructura en la región	23
2. METODOLOGÍA	28
2.1 Esquema general metodológico	30
2.2 Participación ciudadana	34
3. IMAGEN OBJETIVO	36
3.1 Visión de la infraestructura	38
3.2 Déficit y desafíos	43
4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO	44
5. CARTERA DE PROYECTOS	48
5.1 Síntesis de la cartera de proyecto	50
5.2 Cartera de proyectos del Plan	56
5.3 Mapa del Plan	





Presentación

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

La formulación de este Plan surge a partir de la implementación del Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable, instrumento de la Agenda de Productividad, Innovación y Crecimiento, impulsada por el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo; y del Plan Chile 30/30 Obras Públicas y Agua para el Desarrollo, correspondiente al Ministerio de Obras Públicas.

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

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

La participación ciudadana fue crucial en el proceso de preparación del Plan.

INTRODUCCIÓN

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



Introducción

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

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

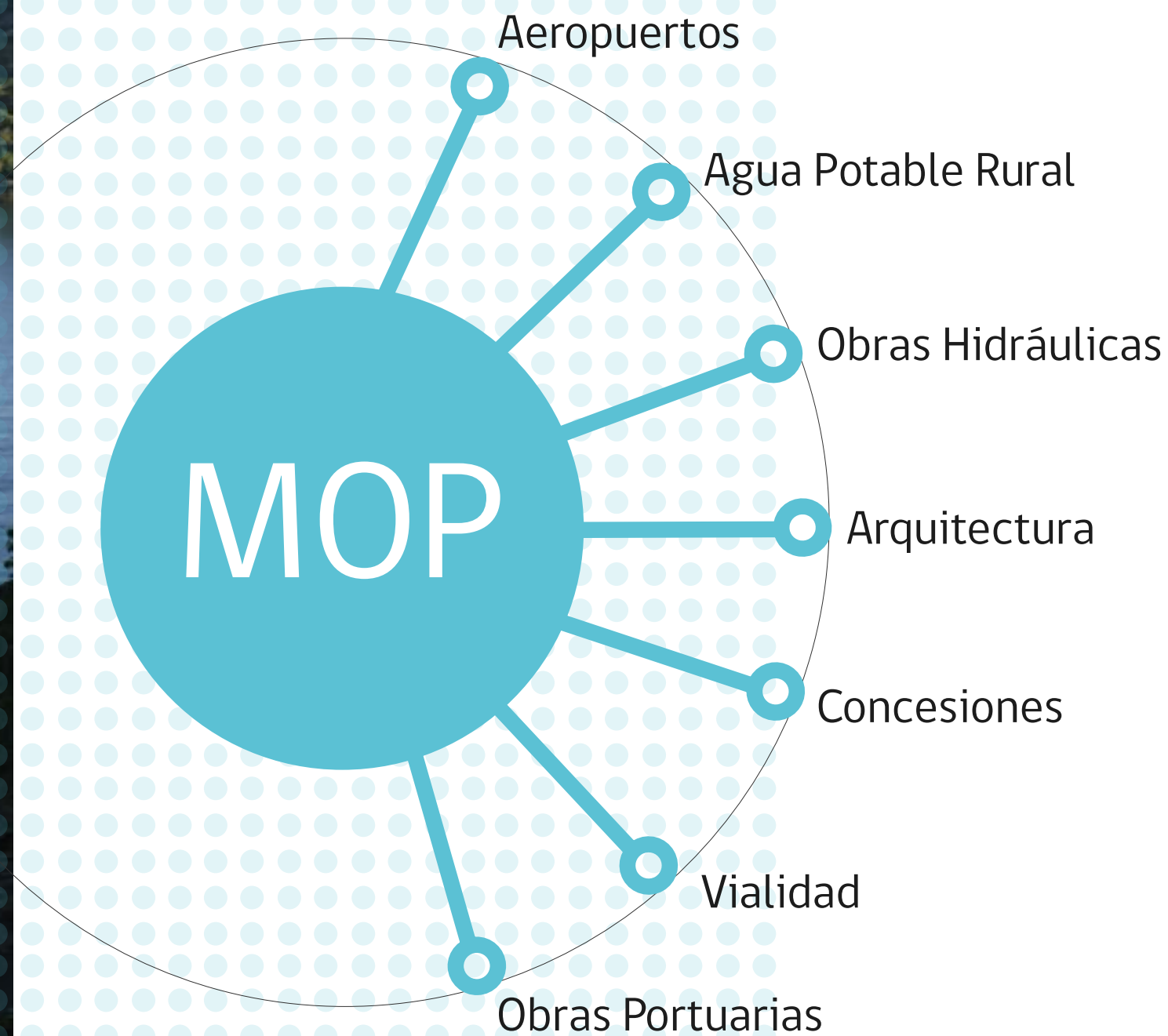
Para ello, se utilizó un enfoque territorial, que consideró los destinos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable y los atractivos turísticos priorizados en la región. El trabajo fue abordado a partir de una estrategia participativa, que involucró la realización de talleres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

levantar las principales necesidades respecto de la infraestructura de obras públicas que se requiere para apoyar el turismo sustentable, con un horizonte al año 2030. Lo anterior fue complementado con el análisis de diferentes instrumentos de planificación vigentes y la visión y propuestas de desarrollo contenidas en los mismos. De esta manera, se identificaron los principales déficit y desafíos de infraestructura relacionados con el turismo sustentable en la región.

En la Región de Ríos se desarrollaron cuatro talleres de participación. Tres en la primera fase del estudio, en los que se identificaron –en conjunto con la comunidad– las necesidades de infraestructura de apoyo al turismo. Estos se llevaron a cabo en las ciudades de Valdivia, Funitrón y Panguipulli. En tanto, durante la segunda fase se ejecutó un taller de cierre en la capital regional, cuyo objetivo fue presentar a la comunidad una propuesta de cartera de proyectos de infraestructura de apoyo al turismo y recoger sugerencias que permitieron ajustar dicha propuesta.

Para la elaboración del Plan se utilizó un método de priorización de iniciativas basado en la aplicación de una matriz multicriterio que consideró factores, tales como: la sustentabilidad, la inclusión y la equidad territorial, todos ellos principios establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable. Finalmente, la cartera de proyectos que conforman el Plan se plasmó en un sistema de información geográfico con el fin de incorporar estos antecedentes a los sistemas de representación geoespacial que manejan el Ministerio de Obras Públicas y la Subsecretaría de Turismo.

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



1. EL TURISMO



1.1 El turismo en el mundo

Según la Organización Mundial del Turismo (OMT), en los últimos sesenta años la actividad turística ha experimentado una continua expansión y diversificación, que la ha convertido en uno de los sectores económicos de más rápido crecimiento a nivel global. En el año 2016, el turismo constituyó un 10% del Producto Interno Bruto (PIB) mundial como efecto directo e indirecto inducido y generó uno de cada 11 empleos¹.

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

relación con 2014.

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

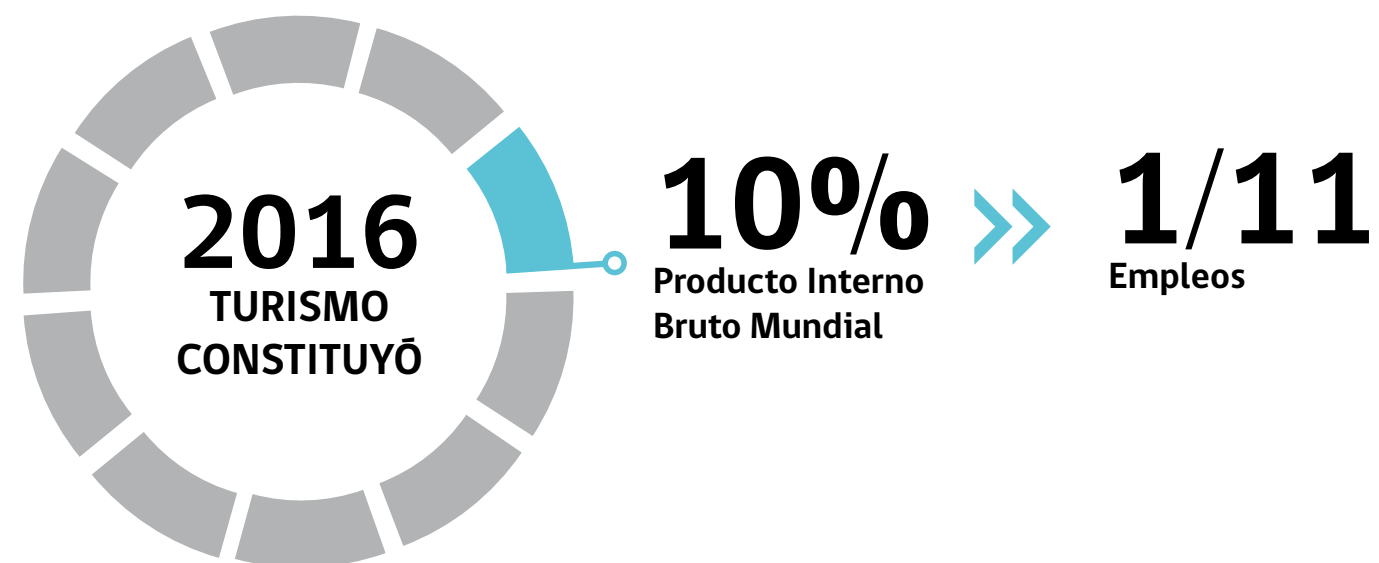
Los intereses de los y las turistas han ido cambiando con el paso de los años: históricamente, existía preferencia por destinos consolidados o tradicionales, mientras que en la actualidad hay una tendencia creciente por nuevas experiencias en destinos considerados exóticos o cuyo desarrollo turístico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

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

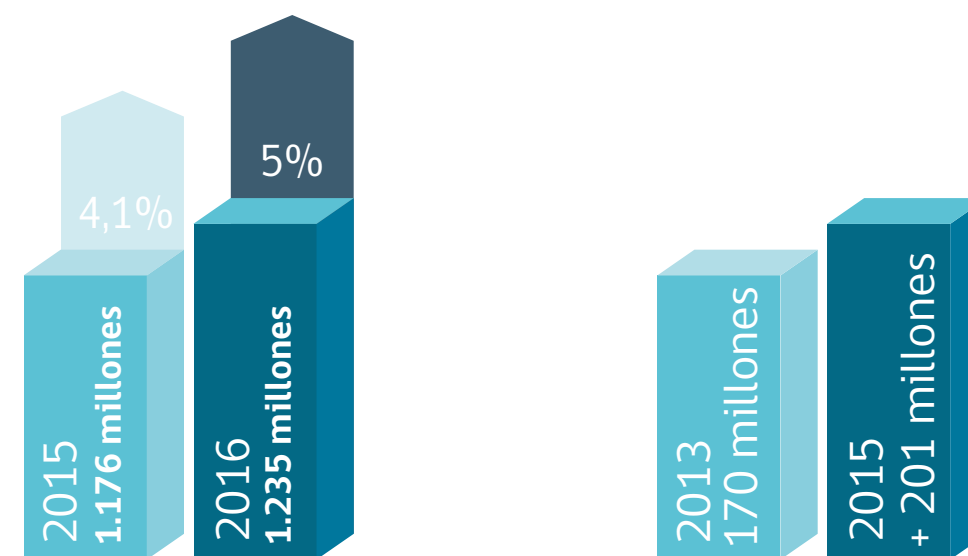
2. Organización Mundial de Turismo (2017). Barómetro.

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

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

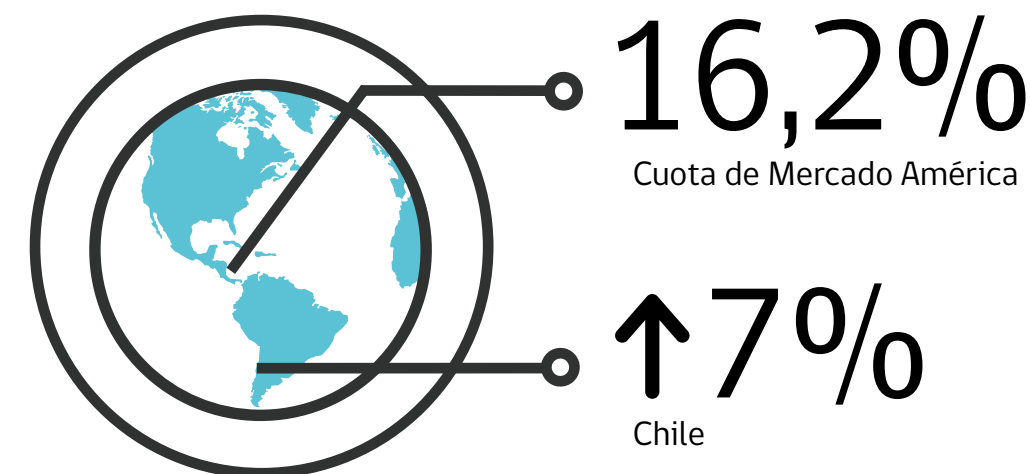


Los turistas actualmente buscan nuevas experiencias en destinos exóticos o de naturaleza prístina cuyo desarrollo turístico es incipiente



LLEGADAS
TURISMO
INTERNACIONAL

TURISMO
AMÉRICA
Incluye norte, centro, sur





1.2 El turismo en Chile

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

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

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

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

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



Aumentó la llegada de turistas internacionales al país

{ 2010-2016 }

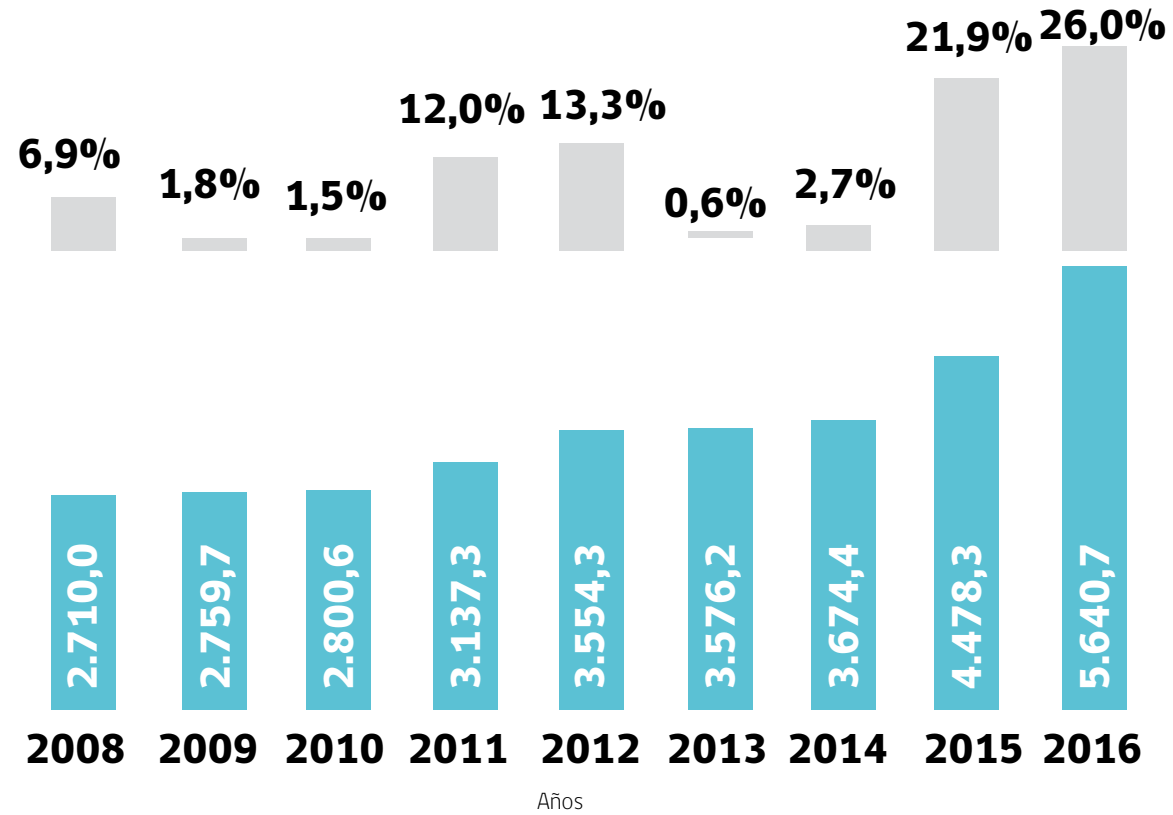
El sector turismo representa el **3,3% del PIB de Chile**

5.640.700
TURISTAS
EXTRANJEROS

+ 2/3
PROVIENEN
AMÉRICA DEL SUR



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



■ Llegada de Turistas (miles)

■ % Variación Anual

Fuente: Subsecretaría de Turismo

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

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

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

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

1. Subsecretaría de Turismo (2017)

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



63%

VACACIONES Y DESCANSO

25%

VISITAS A FAMILIARES Y AMIGOS

12%

OTRAS MOTIVACIONES DEL VIAJE

Competitividad turística e infraestructura

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

Es importante recalcar que Chile destaca por

tener un patrimonio natural con gran potencial de desarrollo, así como también recursos culturales valiosos, entre ellos seis sitios declarados Patrimonio de la Humanidad. Además, el país se caracteriza por tener normas y reglamentos propicios para el desarrollo del sector de viajes y turismo, una economía abierta a la inversión extranjera y a los acuerdos bilaterales de servicios aéreos y requerimientos de visados con escasas restricciones. Asimismo, cuenta con un adecuado nivel de seguridad y una infraestructura turística mejorada¹.

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

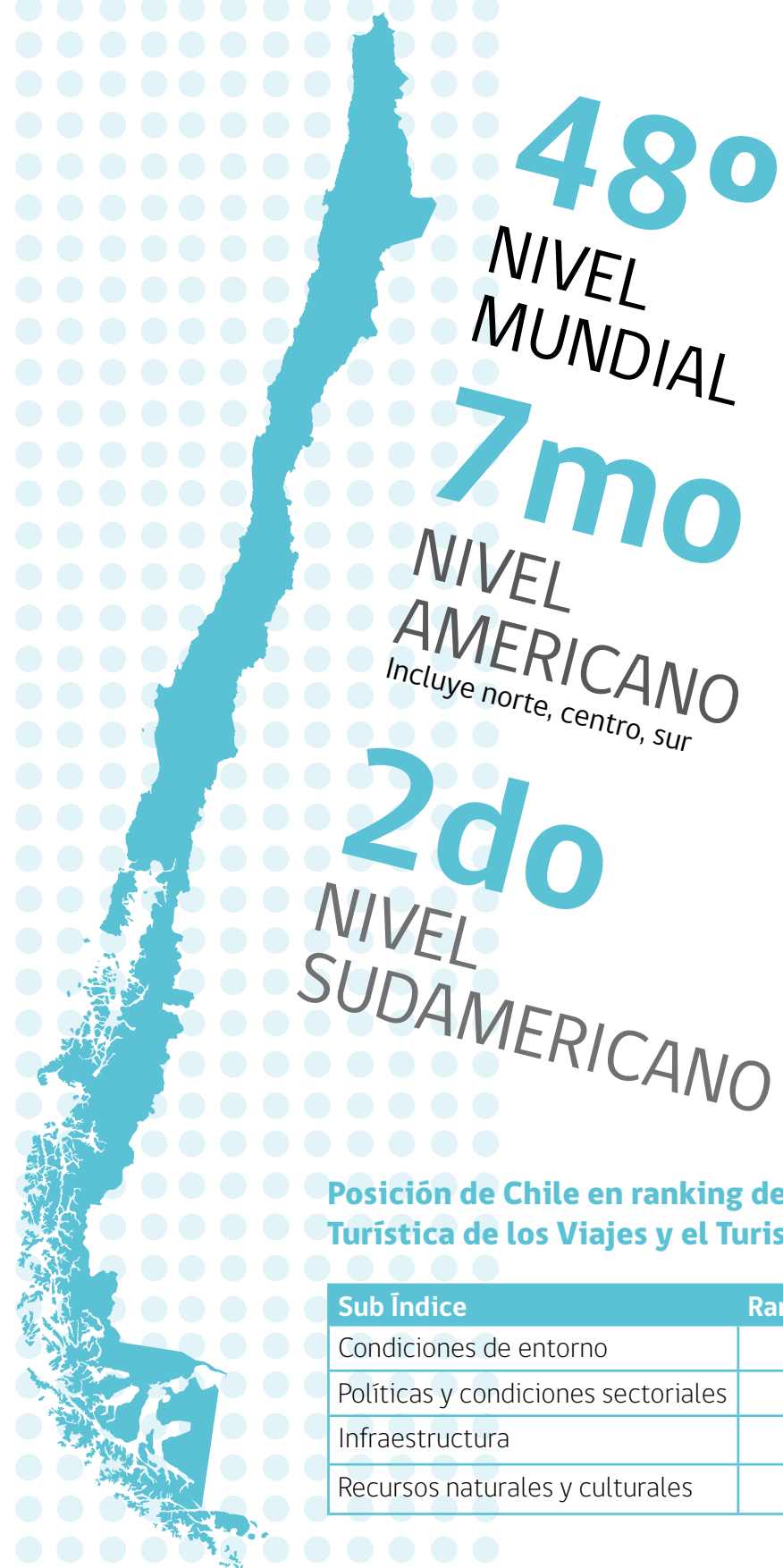
Chile existen déficits de infraestructura² para la habilitación, acceso y uso de los espacios valorados como atractivos de este tipo.

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

1. World Economic Forum (2013).

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

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



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

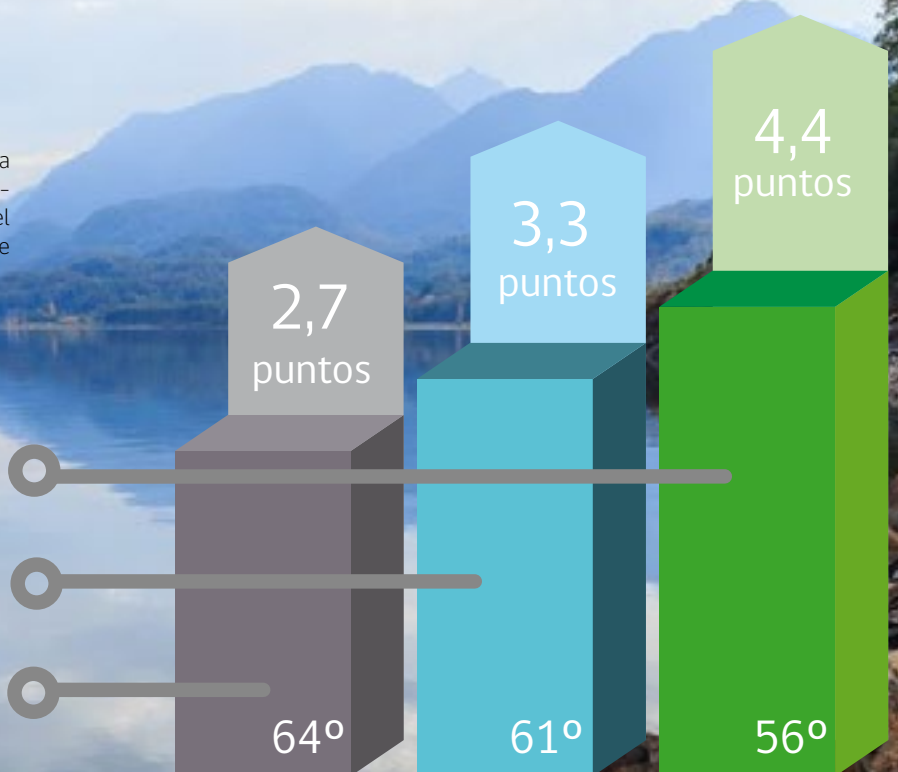
Sub Índice	Ranking	Puntuación
Condiciones de entorno	54	5.1
Políticas y condiciones sectoriales	15	4.7
Infraestructura	63	3.5
Recursos naturales y culturales	44	3.0

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

Infraestructura de servicios turísticos

Infraestructura portuaria y terrestre

Infraestructura de aeropuertos



1.3 El turismo y la infraestructura en la región

La Región de Los Ríos se ha caracterizado históricamente por la calidad y dotación de sus atractivos turísticos. La Política Regional de Turismo define estratégicamente los tipos de turismo a consolidar en la región, entre los que se cuentan: turismo histórico-cultural; turismo náutico, y turismo de reuniones y congresos. Destaca en particular Valdivia como el destino más consolidado de la región, que cuenta entre sus singularidades con la mayor presencia de Selva Valdiviana, recurso presente en una red de más de 6 parques urbanos y áreas protegidas privadas que conservan este recurso único en el mundo. Esta política releva este atributo - la Selva Valdiviana- como "sello diferenciador" de la Región de Los Ríos. En relación a los atractivos

turísticos la mayor proporción de ellos posee jerarquía nacional lo que es consecuente con el origen de los flujos turísticos que llegan a la región.

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

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

Clasificación de destinos priorizados

Provincia	Destino Priorizado	Clasificación
Ranco	Cuenca del Lago Ranco	Consolidado
Valdivia	Mehuín - San José de la Mariquina	Emergente
Valdivia	Panguipulli	Consolidado
Valdivia	Valdivia - Corral	Consolidado

Fuente: Subsecretaría de Turismo

La región forma parte de la Red Interlagos, la cual tiene por objetivo unir 22 lagos y 17 parques nacionales presentes desde la Región de La Araucanía hasta la de Los Lagos. Los Ríos posee una red vial de aproximadamente 4.500 kilómetros, de ellos, un 40% tiene una carpeta de pavimento. La extensión de la red vial regional supera la media regional, con una densidad aproximada de 0,2 km/km2. Ello se explica por el carácter productivo del territorio rural en gran parte de la región, lo que conlleva una cobertura vial acorde al desarrollo agropecuario y forestal, y a las necesidades de conectividad de la población.

La región posee cinco puertos o caletas pesqueras con infraestructura pública de apoyo a la actividad pesquera artesanal -Niebla, Valdivia, Corral, Mancera y Mehuín-, y siete rampas para la conectividad lacustre -en los lagos Ranco, Maihue, Panguipulli y Pihueico- y marítima mediante barcazas o transbordadores.

Cuenta con el aeródromo Pichoy, ubicado en la ciudad de Valdivia, como principal infraestructura aeroportuaria regional, además de una red de pequeños aeródromos privados, municipales y/o administrados por clubes aéreos.

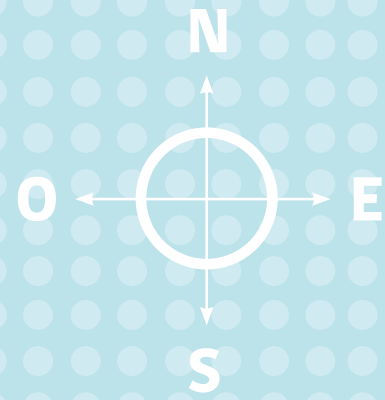
La estructura del sistema urbano regional se manifiesta en una predominancia de su ciudad capital, Valdivia, cuya población corresponde al 52% del total regional. El centro urbano que le sigue en rango es La Unión, que representa apenas el 7,2%. Ambas ciudades además se localizan en la zona occidental de la región, dejando un vasto territorio sin centros urbanos de rango medio, afectando así la disponibilidad de equipamiento y servicios de apoyo al turismo en buena parte del territorio. Los Ríos es una de las regiones del país con mayor concentración y densidad de recursos y atractivos turísticos, especialmente de carácter natural. Allí existen al menos diez lagos, la mayoría de gran belleza escénica.

6
PARQUES URBANOS

SELVA VALDIVIANA

4
ÁREAS SILVESTRES PROTEGIDAS DEL ESTADO

OCEANO PACÍFICO



MEHUÍN – SAN JOSÉ DE MARIQUINA



VALDIVIA – CORRAL



PANGUIPULLI

PROVINCIA DE VALDIVIA



CUENCA DEL LAGO RANCO

PROVINCIA DE RANCO

Clasificación de destinos turísticos



Potencial



Emergente



Consolidado

22
LAGOS

17
PARQUES
NACIONALES

RED
INTERLAGOS

Esta es una región que tradicionalmente ha enfocado su desarrollo hacia el sector turismo, si bien hasta antes del terremoto y maremoto de 1960 su sector industrial tenía cierta primacía. La ciudad de Valdivia cuenta con una rica historia que le permite ser un atractivo interesante por ese solo hecho. Su historia se enraíza en la colonia cuando fue el bastión de la defensa del Pacífico Sur para la Corona española. Luego vino el período de colonización alemana, que generó un enclave cultural alemán en el sur de Chile, con sus costumbres, modos de vida, de trabajo y producción, arquitectura y gastronomía.

La región cuenta con tres ríos navegables: Cruces, Calle-Calle y Bueno, lo que constituye una singularidad de alto valor no sólo para las comunidades locales, sino también para el desarrollo de actividades turísticas.

El gran potencial turístico de esta región se basa, en buena medida, en la belleza escénica proveniente de sus paisajes naturales. Destaca la alta presencia de áreas silvestres protegidas, tanto estatales como privadas, las que además se funden con los parques nacionales de la República Argentina. En efecto, la región de Los Ríos tiene la ventaja de conformar una unidad geomorfológica y paisajística con su equivalente argentino, lo que permite orientar el turismo y sus circuitos hacia una beneficiosa integración bi-nacional.

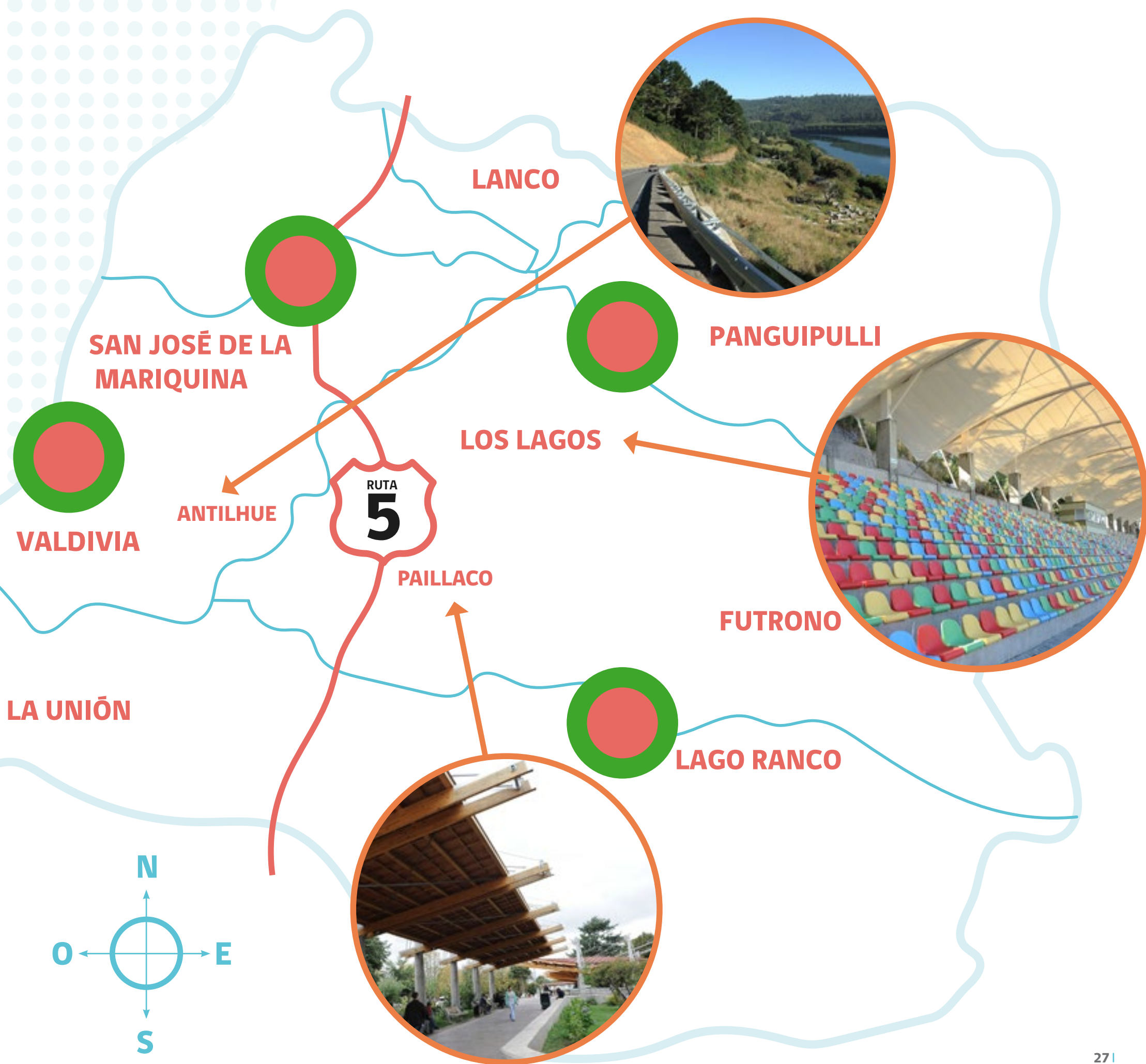
En términos de vialidad, la Ruta 5, al igual que en la mayor parte de las regiones del país cumple el rol de columna vertebral desde donde se desprenden las vías transversales. Valdivia, sin embargo, que estaba en este eje, fue apartada de él en 1980 cuando se desplazó la carretera hacia un trazado más recto, en las inmediaciones de la localidad de Los Lagos.

La posición de la actual Ruta 5 permite que los recorridos turísticos entre Valdivia y su interior lacustre se realicen en forma transversal a la Ruta 5, adquiriendo en los últimos años gran importancia en tal sentido la Ruta 204. Asimismo, EFE ha reactivado el ramal Valdivia-Antilhue.

En materia aeroportuaria, el aeródromo de Pichoy, a 30 km al norte de Valdivia y remodelado en el último quinquenio, es el terminal que sirve a la región.

El puerto de Corral se ha especializado en graneles forestales y carga fragmentada, y ha sido habilitado en años recientes para permitir el atraque de cruceros impedidos de ingresar por el río Valdivia por la escasa profundidad de sus aguas.

Una dificultad para la integración de las rutas turísticas de ambos lados de la Cordillera de Los Andes es que los pasos fronterizos de mejor accesibilidad y calidad están en las regiones vecinas: Mamuil Malal en La Araucanía y Cardenal Samoré en Los Lagos. Maluil Malal ofrece transitabilidad permanente prácticamente todos los días del año, siendo éste además casi exclusivamente turístico. Los pasos propios como los de Carirriñe y Hua Hum plantean dificultades de acceso (camino sin pavimentar). No obstante ello, el paso de Hua Hum rara vez se cierra dada su baja altura sobre el nivel del mar. Esto, además de un camino contiguo al Lago Pihueico, proporciona un acceso a un punto medio de la región, lo que genera la posibilidad de una mejor integración y de circuitos con el turismo argentino.



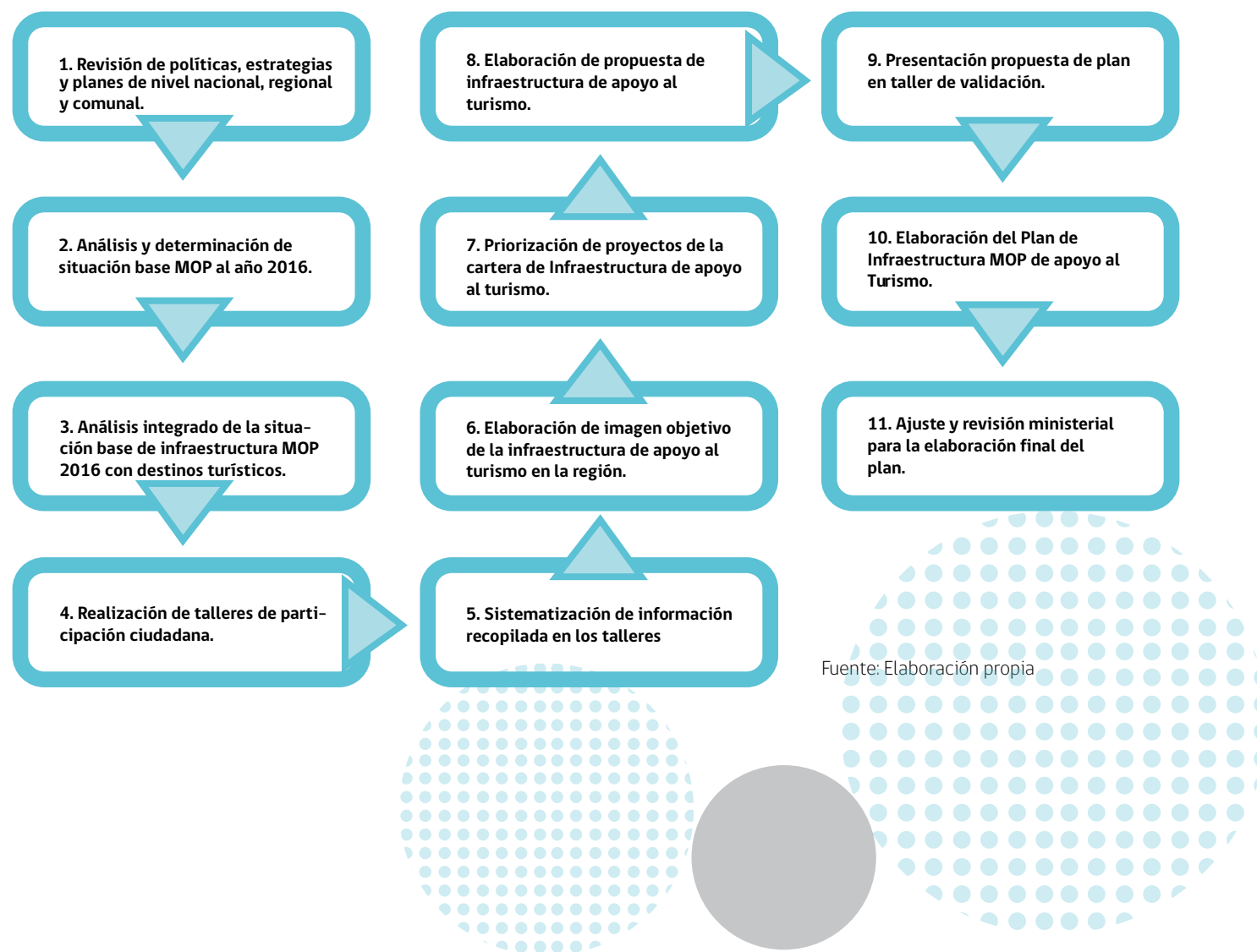
2. METODOLOGÍA

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



2.1 Esquema general metodológico

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



Fuente: Elaboración propia

A continuación, se detallan los pasos considerados:

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

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

gún pertenencia regional, es posible destacar los siguientes:

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

2. Análisis y determinación de situación base MOP al año 2016

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

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

Estos destinos turísticos se clasifican, según su estado de desarrollo, en: potenciales, emergentes y consolidados (ver en página 32).

4. Realización de talleres de participación ciudadana.

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

5. Sistematización de información recopilada en los talleres.

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

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

Considerando los instrumentos estratégicos y la visión de los actores territoriales e institucionales consultados, se construyó una Imagen Objetivo de Infraestructura de Apoyo al Turismo para la región.

7. Priorización de unidades de desarrollo de atractivos y de proyectos.

Se priorizó la cartera de proyectos basándose en factores asociados a los principios transversales para el desarrollo del sector turismo establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable. Los factores considerados son: sustentabilidad; focalización territorial; inclusión y equidad (ver página 33). Esta priorización se estructuró en los siguientes horizontes temporales: 2021 (corto plazo); 2026 (mediano

plazo); y 2030 (largo plazo).

8. Elaboración de propuesta de infraestructura de apoyo al turismo.

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

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

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

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

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

9. Presentación de la propuesta de Plan en taller de validación.

Se realizó una presenta-

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

10. Elaboración del Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo.

Con las observaciones recopiladas en el taller de validación en la región se ajustó la propuesta de Plan.

11. Ajuste y revisión ministerial para la elaboración final del Plan.

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

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

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

Clasificación de destinos turísticos



POTENCIALES

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

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



EMERGENTES

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

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



CONSOLIDADOS

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

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

Factores y criterios de priorización de unidades de desarrollo de atractivos

Sustentabilidad

a) Área Silvestre Protegida perteneciente al SNASPE¹: si la UDA está relacionada con una SNASPE, tiene puntaje 1; si no, 0.

Focalización territorial

a) Tipo de destino: si la UDA está relacionada con un destino turístico emergente o potencial, tiene puntaje 1; si no, 0.
b) ZOIT²: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.

Inclusión y Equidad

a) ADI³: si la UDA está relacionada con una ADI, tiene puntaje 1; si no, 0.
b) Territorio Rezagado: si la UDA está relacionada con un territorio rezagado ubi-

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

Complementariedad entre planes y programas

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

1. La riqueza natural de Chile está protegida dentro del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado, administrado por la Corporación Nacional Forestal, CONAF. El sistema tiene en la actualidad 101 unidades distribuidas en 36 Parques Nacionales, 49 Reservas Nacionales y 15 Monumentos Naturales. Estas unidades cubren una superficie aproximada de 14,5 millones de hectáreas, el 19,2% del territorio continental de Chile.

2. De acuerdo a la Ley del Turismo (Ley 20.423 del año 2010), son Zonas de Interés Turístico (ZOIT) "los territorios comunales, intercomunales o determinadas áreas dentro de éstos que tengan condiciones especiales para la atracción turística y que requieran medidas de conservación y una planificación integrada para promover las inversiones del sector privado" (Art. 13).

3. Las Áreas de Desarrollo Indígena (ADIs) surgen a partir de la aplicación del Art. 26° de la Ley N° 19.253 aprobada en octubre de 1995. De acuerdo a esta normativa, son definidas como espacios territoriales determinados en los cuales los órganos de la Administración del Estado deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios.

Factores y criterios considerados para la priorización de proyectos

Sustentabilidad

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

Focalización territorial

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

Inclusión y Equidad

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



SUSTENTABILIDAD

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



FOCALIZACIÓN TERRITORIAL

- Forma parte de un Instrumento de Planificación Regional



INCLUSIÓN Y EQUIDAD

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

Las zonas de interés turístico favorecen la priorización de proyectos ●

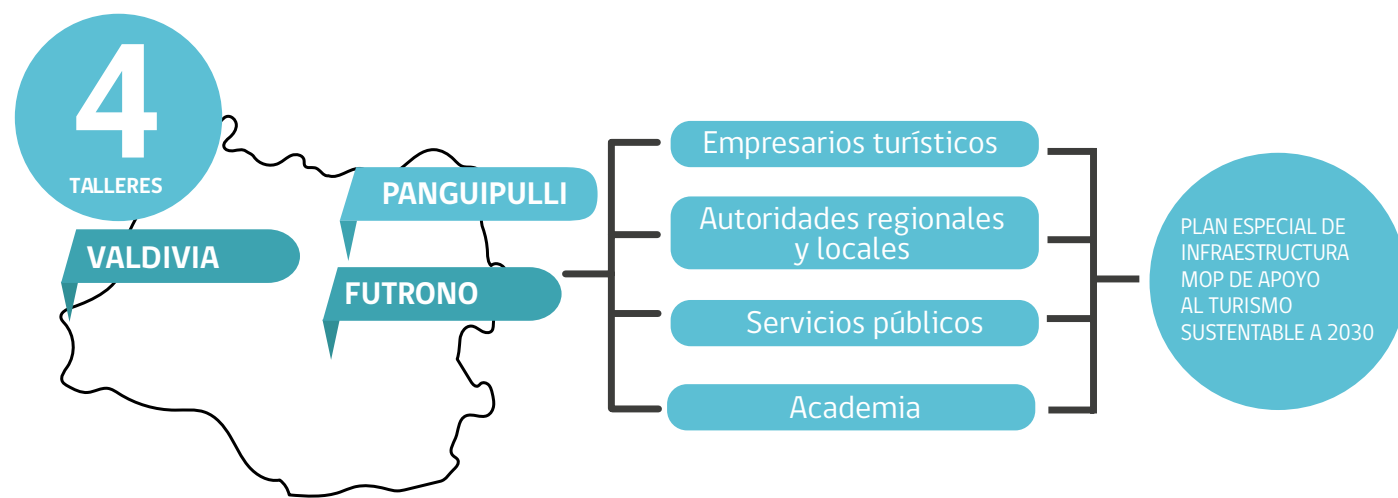
2.2 Participación ciudadana

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

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

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

En la primera etapa se realizaron tres talleres, uno en la capital regional Valdivia, y en las ciudades de Futrono y Panguipulli. En ellos participaron actores clave del sector, entre los que se contaron empresarios turísticos de la



zona, autoridades locales y regionales, servicios públicos, academia y municipalidades.

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

Una vez elaborada la propuesta de plan de in-

fraestructura de apoyo al turismo para la región, se invitó al taller de validación a todos los actores ya involucrados en los talleres realizados. Este tuvo como principal objetivo dar a conocer la propuesta de plan que se elaboró y consultar a los participantes las observaciones y sugerencias que permitieron realizar los ajustes correspondientes a dicha propuesta. La finalidad era obtener un producto más afi-

nado y pertinente, que realmente respondiera a las necesidades de la región en materia de infraestructura de apoyo al turismo y que tiene como perspectiva el año 2030.

Resumen de talleres en Región de Los Ríos

Etapas 2016	Ciudad	Nº de participantes	% de mujeres participantes	Nº de ideas presentadas
Primera	Valdivia	49	55.1	27
	Futrono	28	21.4	23
	Panguipulli	33	36.4	25
Segunda	Valdivia	26	38.5	-

Fuente: elaboración propia con base en registros de talleres



3. IMAGEN OBJETIVO

Se presentan la visión, los déficits y desafíos -desde el punto de vista de los actores relevantes- para la infraestructura MOP de apoyo al desarrollo del turismo sustentable en la región al año 2030.



3.1 Visión de la infraestructura

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

Una visión de largo plazo en el desarrollo de infraestructura para potenciar el turismo en la región consiste, por una parte, en reforzar la infraestructura existente en sectores y ciudades consolidadas en torno a la actividad turística y, por otra, en cubrir las necesidades o déficits existentes para que sectores y ciudades puedan alcanzar un estado de desarrollo superior al que actualmente ostentan. Ejemplos de ello son el área norte del Lago Ranco y la localidad de Futrono.

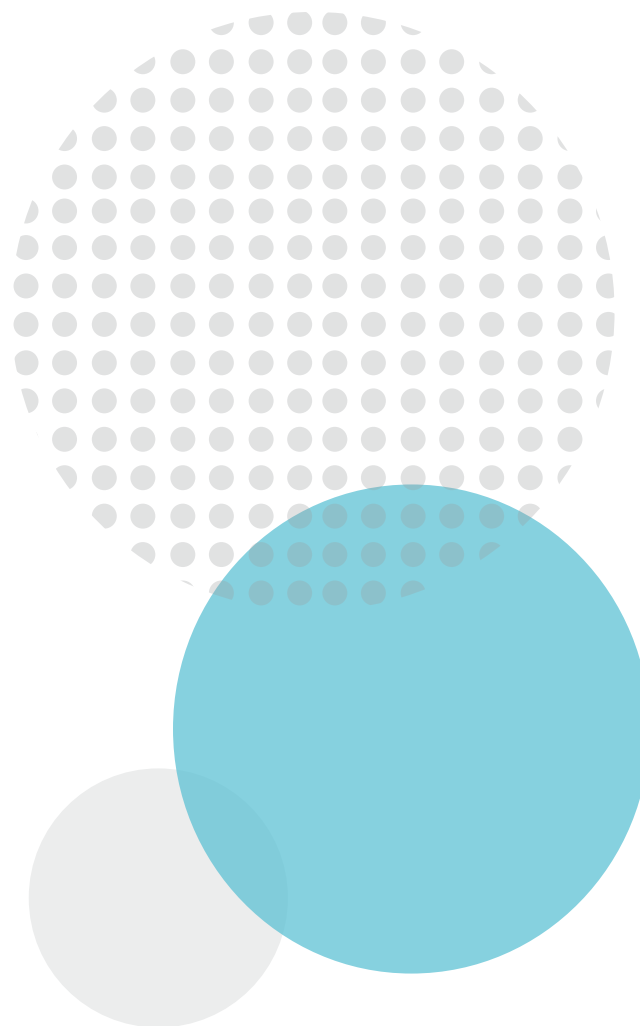
La Dirección de Arquitectura, por ejemplo, tiene un rol importante en los centros cívicos al generar arquitectura de alto estándar para la edificación pública y concentrarla en lugares significativos de las ciudades, lo que de la mano del Minvu y del Serviu puede lograr un mejoramiento de los espacios públicos y con acento en el carácter local en los mismos. Por ejemplo, las ciudades de Panguipulli y Futrono

poseen una sólida base para constituirse por sí mismas en atractivos turísticos, más allá de su rol de centros de operación y prestación de servicios

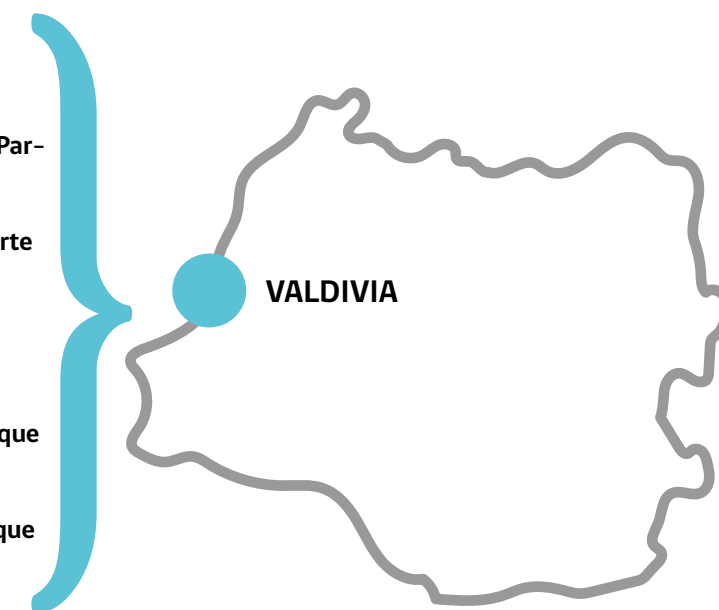
En términos de vialidad, es imprescindible mejorar la calidad de las rutas que estructuran algunos de los circuitos actuales y otros potenciales, facilitando el desplazamiento por vías terrestres, fluviales y marítimas. En algunas de las rutas actuales se han implementado ciclorrutas y otras obras complementarias orientadas a los turistas, pero no siempre con el debido resguardo en cuanto a seguridad en su uso. Algunos ejemplos sobre vías que se visualiza deben ser mejoradas son:

- Mejoramiento de los caminos que unen Corral y el Parque Nacional Alerce Costero.
- La navegación por el río Bueno, que actualmente se realiza de manera esporádica, se puede incluso proyectar hacia Corral.

- Mejoramiento de la Ruta T-340 que permita un circuito seguro por el borde costero entre Valdivia, Niebla, caleta La Misión, Playa Pítlcura, Parque Oncol y Valdivia.



- ✓ Generar arquitectura de alto estándar para la edificación pública
- ✓ Mejoramiento de los caminos que unen Corral y el Parque Nacional Alerce Costero.
- ✓ Mejoramiento de la Ruta T-248 para acceder al Fuerte San Luis de Alba en el río Cruces
- ✓ Mejoramiento del camino T-559 que da acceso al lago Maihue
- ✓ Habilitar facilidades de atraque de naves menores que permitan generar pequeños emprendimientos
- ✓ Hacer permanente la navegación por el río Bueno, que actualmente se realiza de manera esporádica



Se requiere orientar el turismo y sus circuitos hacia una beneficiosa integración binacional

Panguipulli y Futrono tienen el potencial de convertirse en destinos turísticos por sí mismos

El período de colonización alemana generó un enclave cultural germano en el sur de Chile

El puerto de Corral se ha especializado en graneles forestales y carga fragmentada

En materia aeroportuaria, el aeródromo de Pichoy es el terminal que sirve a la región

La Región de Los Ríos tiene una alta densidad de recursos y atractivos turísticos, especialmente de carácter natural.

Es necesario mejorar la conectividad por las rutas fluviales de la región y aprovechar así su potencial turístico.

· Mejoramiento de la Ruta T-248 para acceder al Fuerte San Luis de Alba en el río Cruces e integración, a través de la Ruta T-20 en el tramo desde la caleta Mehuín hasta bahía Queule, con la Región de La Araucanía.

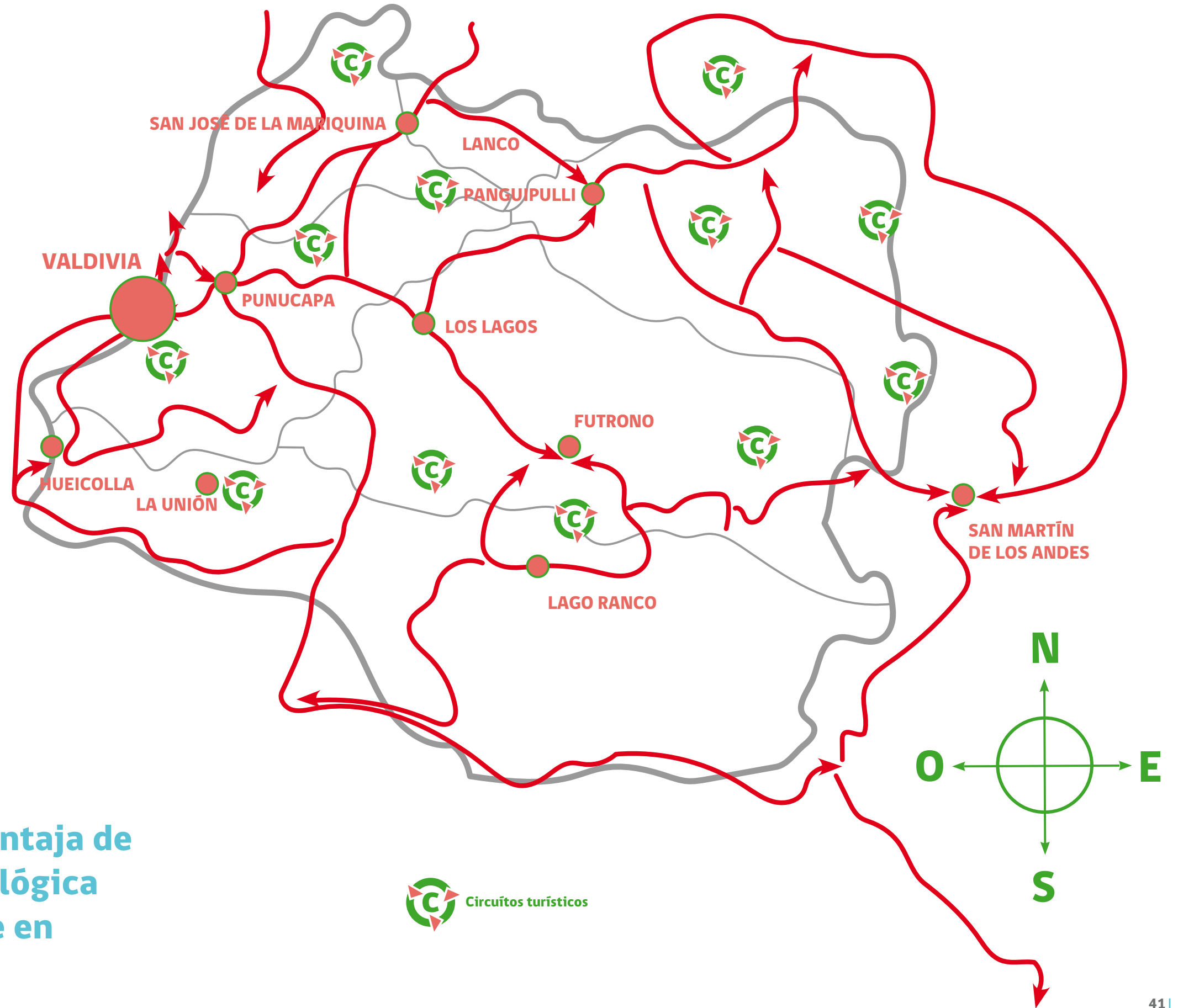
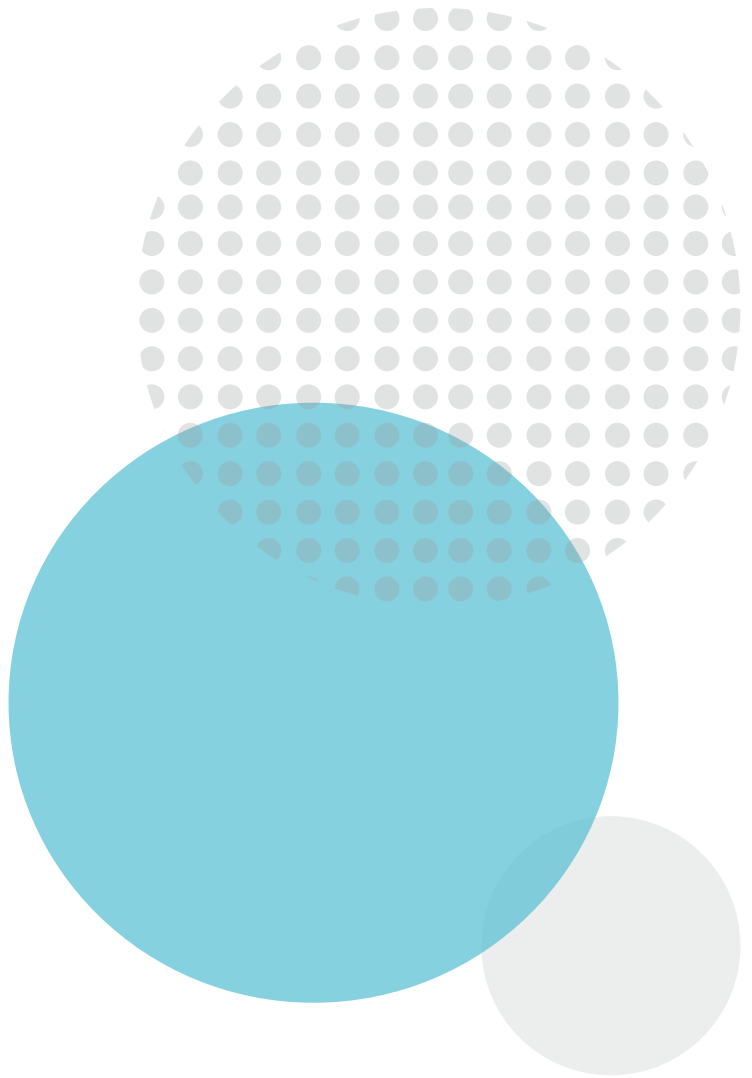
· Mejoramiento de una serie de rutas (T-29, 201-CH, 203-CH), incluyendo el camino que conduce al sector de Palguín por el sector oriente del volcán Villarrica en la vecina Región de la Araucanía, conocido como camino Los Cajones.

· Mejoramiento del camino T-559 que da acceso al lago Maihue, incluyendo un sendero que dé cuenta del camino al exilio de Pablo Neruda en los años 50.

Considerando la navegabilidad de los ríos, se propone habilitar facilidades de atraque de naves menores que permitan generar pequeños emprendimientos para realizar navegación de los ríos Cruces y Calle-Calle. Lo mismo se propone para la navegación del lago Ranco, de modo tal de integrar a familias mapuches que habitan en su entorno.

Mejorar estas conectividades terrestres, lacustres, fluviales y marítimas con lo requerido por el turista en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalética, desvíos estratégicos, etc. permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados.

Visión de la infraestructura: Circuitos turísticos



La Región de Los Ríos tiene la ventaja de conformar una unidad geomorfológica y paisajística con su equivalente en territorio argentino ●

Déficit y desafíos

Limitada accesibilidad hacia los lagos Pihueico y Maihue por falta de una red vial

Mejoramiento de la Ruta T-248 para acceder al Fuerte San Luis de Alba

La concreción del camino Los Cajones con estándar de ruta de belleza escénica que une Pucón con Coñaripe

Completar a nivel de pavimento la Red Interlagos. (Panguipulli, Riñihue y Ranco)

Mejoramiento de las rutas que conducen a pasos fronterizos (201-CH y 203-CH) y la Ruta T-29

Insuficiencia de embarcaderos públicos para realizar circuitos de navegación por los ríos Valdivia, Cruces, Calle-Calle

Mejorar la integración con Argentina, consolidando circuitos turísticos que interconectan Valdivia o Panguipulli

3.2 Déficit y desafíos

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

- La red de rutas que tienen a Valdivia como centro de operación para recorrer el litoral norte y sur retornando por rutas alternativas no presenta la continuidad necesaria para hacer circuitos turísticos. Se plantea la necesidad de potenciar la red -al norte y al sur de Valdivia- de modo tal que no se produzcan interrupciones en los desplazamientos de los turistas. Por ejemplo, la Ruta T-450 que permite el retorno desde Corral por vía terrestre.

- Mejoramiento de la Ruta T-248 para acceder al Fuerte San Luis de Alba en el río Cruces e integración, a través de la Ruta T-20 en el tramo desde caleta Mehuín hasta la bahía Queule, con la Región de La Araucanía.

- En esta misma línea está también la necesidad de completar a nivel de pavimento la Red Interlagos, especialmente en lo que se refiere a poder circunvalar los lagos Panguipulli, Riñihue y Ranco a través de las rutas T-55 y T-47. Todas estas deben ser llevadas a un estándar de rutas escénicas, con trazados amigables con la topografía, considerando vistas, paradores, estacionamientos y baños. También con señalética y puestos de información al turista.

- Mayor conectividad interregional, que permita integrar circuitos turísticos con las regiones vecinas. Por ejemplo, la concreción del camino Los Cajones -con estándar de ruta de belleza escénica- que une Pucón con Coñaripe, por el lado oriente del Volcán Villarrica.

- Sumado a lo anterior, la región debe completar su parte de la Red Interlagos, cuyas rutas deben tener condición de vías escénicas con el equipamiento estándar.

- Se precisa el mejoramiento de las rutas que conducen a pasos fronterizos (201-CH y 203-CH) y la Ruta T-29 que, pasando por el borde oriental del lago Neltume, comunica a ambas.

- Limitada accesibilidad hacia los lagos Pihueico y Maihue por falta de una red vial que conecte a varios sectores de ambos lagos y entre ellos. Se requiere el mejoramiento de las rutas CH 203 y T-559. En el caso de Lago Pihueico, es preciso considerar una ruta paralela -con estándar de belleza escénica- que permita la llegada al paso Hua Hum. También la Ruta T-559 podría tener una carpeta de pavimento hasta el Lago Maihue.

- Necesidad de mejorar la integración con Argentina, consolidando circuitos turísticos que interconectan Valdivia o Panguipulli -ambos como centros de operación- con San Martín de Los Andes vía Ruta CH 203 y paso Hua Hum. Se requiere además del mejoramiento de la ruta y posible bypass al lago Pihueico y el mejoramiento del complejo fronterizo respectivo. En el mediano plazo se plantea la posibilidad de desarrollar el paso de Carirriñe, reforzando así la situación de Panguipulli como centro de operaciones. Estas conexiones implementadas con un estándar de ruta de belleza escénica mejorarían el nivel competitivo de una oferta integrada de carácter binacional en torno a la marca Siete Lagos.

- Insuficiencia de embarcaderos públicos para realizar circuitos de navegación por los ríos Valdivia, Cruces, Calle-Calle y Bueno, lo que permitiría acceder por vía fluvial a Valdivia. También en Hueicolla, lo que permitiría conectar de manera multimodal las ciudades de La Unión y Valdivia, sirviendo además como infraestructura de conectividad para ese poblado y playa y también para el Parque Nacional Alerce Costero.

Las rutas de la región que forman parte de la Red Interlagos deben tener la condición de vías escénicas ●

4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO



Tipologías de infraestructura de apoyo al turismo

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

Tipologías de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable

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

Nº	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA	PROPÓSITO
10	Infraestructura de transporte aéreo	Dirección de Aeropuertos	Construir obra pública que considere aquellos elementos necesarios para la operación de aeronaves y atención de pasajeros, sean éstas aviones o helicópteros.
11	Infraestructura de transporte terrestre	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública que considere aquellos elementos necesarios para la operación de buses interurbanos, rurales y atención de pasajeros.
12	Infraestructura de defensa fluvial	Dirección de Obras Hidráulicas	Construir obra pública para la defensa de terrenos y poblaciones contra inundaciones o desbordes de riberas.
13	Complejo fronterizo	Dirección de Arquitectura	Construir la infraestructura necesaria para que las personas, mercancías transportadas y vehículos puedan atravesar los límites de dos países, cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades competentes.
14	Edificación Patrimonial	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública destinada a rescatar y poner en valor inmuebles o áreas de reconocida importancia patrimonial. De manera singular considera la acción de restauración.
15	Ruta escénica	Dirección de Vialidad	Construir caminos o tramos de caminos que se emplazan en zonas de alto valor paisajístico, ambiental y/o cultural, cuyo trazado y obras complementarias ayudan a preservar, proteger y poner en valor el entorno donde se insertan y favorecer el desarrollo turístico del territorio. Entre las obras complementarias destacan: miradores, ciclovías o ciclorrutas, aceras, pasarelas, áreas de detención, descanso e interpretación, paraderos, refugios e iluminación.
16	Sendero Interpretativo (*)	Direcciones de Vialidad, Arquitectura; Obras Portuarias	Senda habilitada para el paso de personas, cuyo trazado se desarrolla en algún área de interés turístico, que cuenta con información asociada a su trazado, así como también con equipamiento de apoyo a quienes transitan por ellos. Estos senderos podrían estar insertos en áreas protegidas pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado.
17	Infraestructura para deportes náuticos	Dirección de Obras Portuarias	Provisión de infraestructura portuaria adecuada a los estándares internacionales de esta industria.
18	Riego	Dirección de Obras Portuarias	Construcción de embalses y de canales de riego y entubamiento, pozos, entre otros, como el mejoramiento de éstos, confluyendo con el desarrollo del turismo bajo el concepto de obras multipropósito, como pueden ser los embalses u obras en relación al agroturismo.
19	Manejo de cauces	Dirección de Obras Portuarias	Desarrollo de estudio, proyección, construcción y conservación de las obras de defensa de terrenos y poblaciones contra crecidas de corrientes de agua y regularización de las riberas y cauces de los ríos, lagunas y esteros, todo lo cual tiene importantes implicancias respecto de la habitabilidad y atractivo de los centros poblados que son destino turístico o relacionados a éstos como plataformas de servicios ad hoc.

(*) Propuestas en talleres y reuniones de análisis.

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

5. CARTERA DE PROYECTOS



5.1 Síntesis de la cartera de proyectos

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

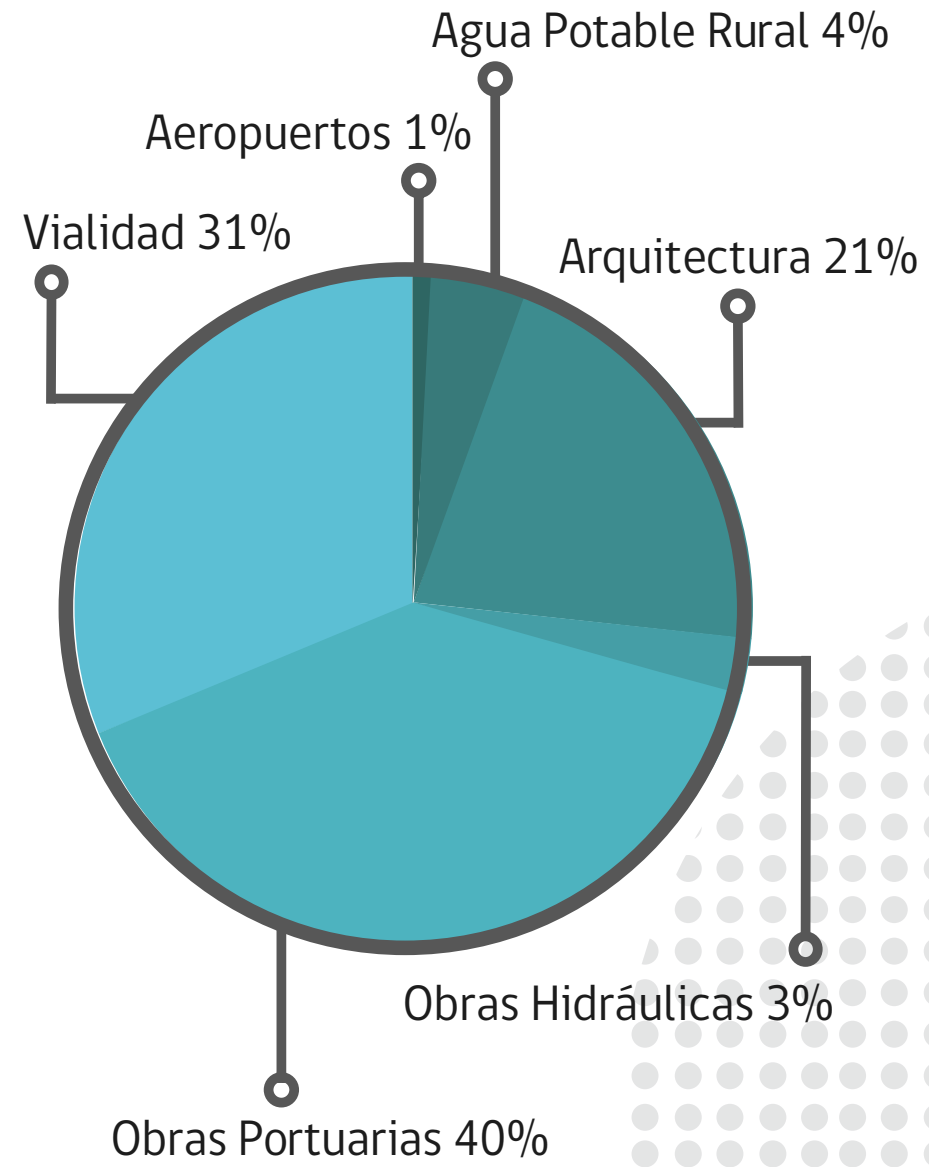
PROVINCIA	Aeropuertos	Agua Potable Rural	Arquitectura	Obras Hidráulicas	Obras Portuarias	Vialidad	Total
Interprovincial		1					1
Ranco		4	4		15	11	34
Valdivia	1		21	3	31	25	81
Total	1	5	25	3	46	36	116

Distribución de tipologías por Unidad Técnica MOP y Destinos Turísticos Priorizados

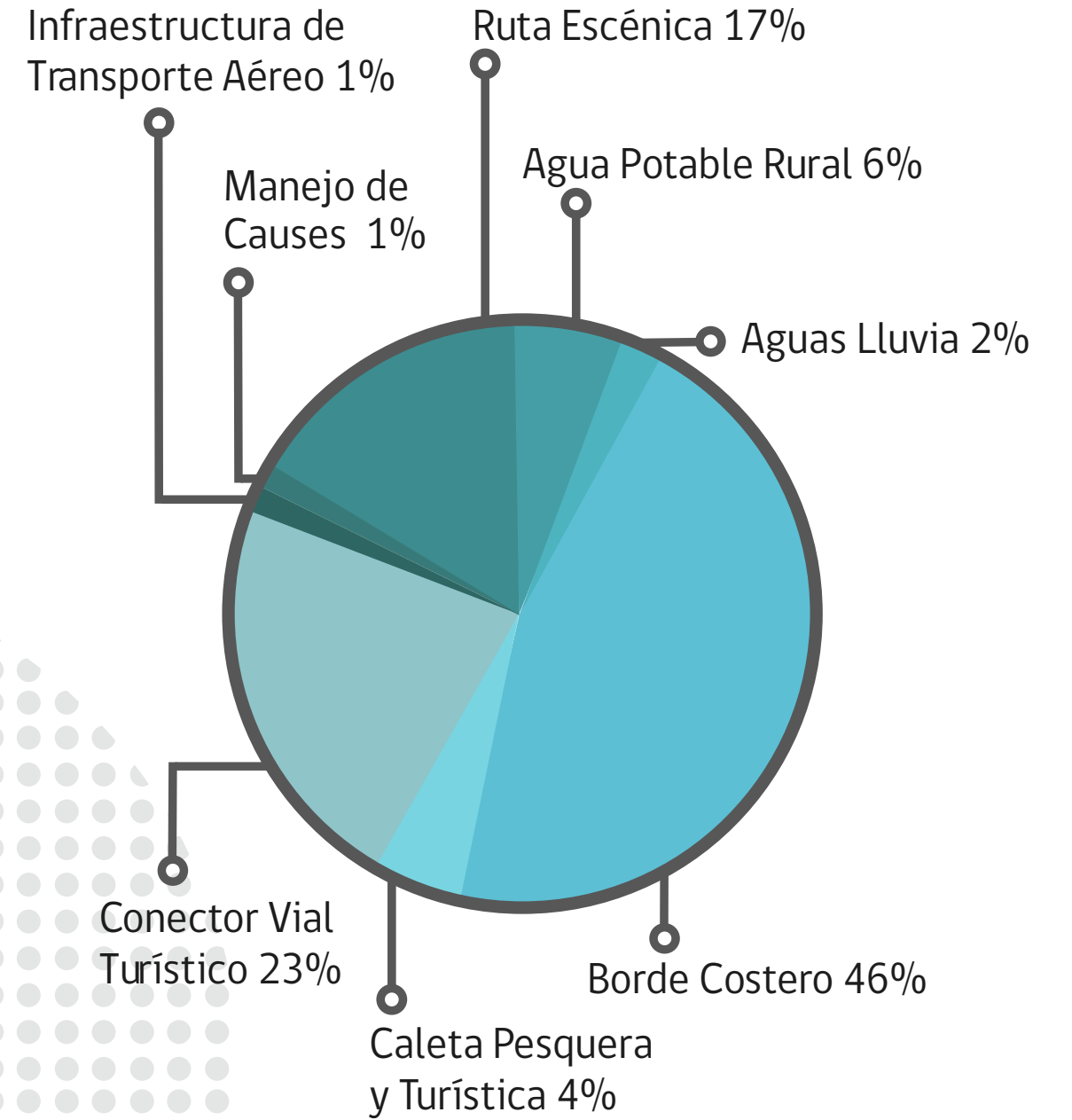
DESTINO TURISTICO PRIORIZADO	UNIDAD TECNICA MOP	TIPOLOGIA	Total
Costa Valdiviana	Vialidad	Ruta Escénica	2
Cuenca del Lago Ranco	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	3
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
		Sendero Interpretativo	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	15
	Vialidad	Conector Vial Turístico	4
Ruta Escénica		3	
Mehuín - San José de la Mariquina	Arquitectura	Patrimonio	2
	Obras Portuarias	Borde Costero	2
		Caleta Pesquera y Turística	1
Vialidad	Conector Vial Turístico	1	
Panguipulli	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	1
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	3
		Paso y Complejo Fronterizo	1
	Obras Hidráulicas	Aguas Lluvias	2
		Manejo de cauces	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	13
	Vialidad	Conector Vial Turístico	7
		Ruta Escénica	6

DESTINO TURISTICO PRIORIZADO	UNIDAD TECNICA MOP	TIPOLOGIA	Total
Panguipulli - Cuenca del Lago Ranco	Arquitectura	Patrimonio	1
	Vialidad	Ruta Escénica	1
Valdivia - Corral	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	2
		Patrimonio	11
	Obras Portuarias	Borde Costero	11
		Caleta Pesquera y Turística	3
	Vialidad	Conector Vial Turístico	7
Ruta Escénica		2	
Otro Destino	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1
		Patrimonio	1
		Sendero Interpretativo	1
	Obras Portuarias	Borde Costero	1
	Vialidad	Conector Vial Turístico	2
Ruta Escénica		1	
Todos los Destinos	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	1
Total			116

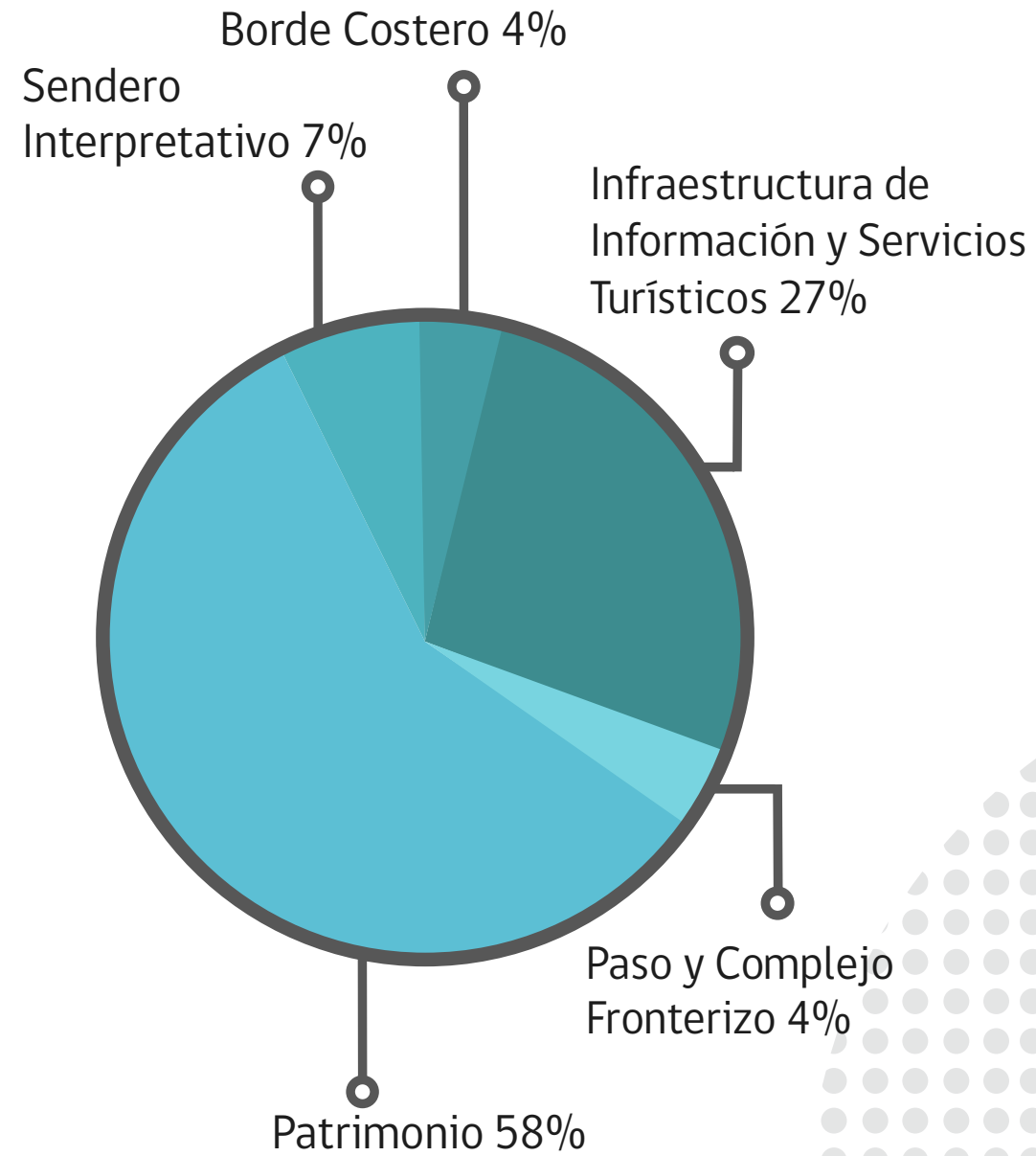
Distribución de proyectos por Unidad Técnica con financiamiento sectorial y extrasectorial



Distribución de proyectos por tipología con financiamiento sectorial



Distribución de proyectos por tipología con financiamiento extrasectorial



El patrimonio arquitectónico y cultural heredado de los tiempos de la Colonia española y la colonización alemana debe ser preservado.



5.2 Cartera de proyectos del Plan

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Interprovincial	Intercomunal	Construcción proyectos nuevos 2018 APR XIV Región	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Todos los Destinos	Ejecución	Corto
Ranco	Futrono	Construcción APR - Chihúo	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción Centro de Interpretación Neruda - Cuenca del Ranco.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Cuenca del Lago Ranco	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción conectividad vial Maihue - Puerto Fuy - Puerto Pihueico	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Panguipulli	Prefactibilidad	Corto
		Construcción costanera recreativa y senda no motorizada - Futrono.	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de APR y alcantarillado, bases y productivos	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción embarcaderos turísticos - Lago Ranco (Futrono, Llifén y Lago Ranco)	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Ejecución	Corto
		Construcción ruta escénica - Termas de Chihúo - Paso Hua Hum (Lago Pihueico)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Panguipulli - Cuenca del Lago Ranco	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a costanera recreativa - Sector playa Huequecura	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a muelle turístico - Futrono	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Prefactibilidad	Mediano
		La Unión	Conservación vía de navegación - Río Bueno	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Ejecución
	La Unión	Construcción infraestructura portuaria de conectividad - Río Bueno	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Ejecución	Corto
	La Unión	Construcción /Instalación sistema APR - Puerto Nuevo	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Ejecución	Corto
	La Unión	Construcción APR base y productiva - Venecia	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO	
Ranco	La Unión	Construcción de sendero interpretativo elevado - Desembocadura y humedal del Río	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Mediano	
		Construcción embarcadero turístico - Venecia	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Ejecución	Corto	
		Construcción interconexión vial - Sector Chaihuín - Límite Regional (Río Bueno)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto	
		Mejoramiento a muelle turístico - Puerto Nuevo, Lago Ranco	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Prefactibilidad	Mediano	
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta Costera, sector Corral - Desembocadura Río Bueno	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Costa Valdiviana	Prefactibilidad	Mediano	
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta T-800, sector costero a La Unión - Río Bueno	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Costa Valdiviana	Diseño y Ejecución	Mediano	
		La Unión, Río Bueno	Construcción infraestructura para navegación turística - Río Bueno	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Ejecución	Corto
		Lago Ranco	Construcción camino de acceso - Parque Nacional Puyehue, sector Cordón del Caulle	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Diseño y Ejecución	Mediano
	Lago Ranco	Construcción de centro de información y servicios turísticos - Acceso norte P.N. Puyehue., sector Cordón del Caulle.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano	
		Construcción de embarcadero y rampa turística - Puerto Los Lloles, Lago Maihue.	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Prefactibilidad	Mediano	
		Construcción embarcaderos turísticos - Lago Ranco (Futrono, Llifén y Lago Ranco)	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Ejecución	Corto	

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Ranco	Lago Ranco	Construcción estacionamiento, mirador y senderos interpretativos - Saltos del Nilahue	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Cuenca del Lago Ranco	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción ruta escénica turística - Ribera sur Lago Maihue	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a muelle turístico - Península Illahuapi, Lago Ranco	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a muelle turístico - Quilín, Lago Ranco	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Desde Termas de Llifén a Termas de Chihuo (T-559, T-557)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta La Unión-Llifén, La Unión - Cayurruca - Ignao - Llifén	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento costanera Playa Riñinahue, senda no motorizada, miradores y servicios	Borde Costero	Obras Portuarias	Extrasectorial	Cuenca del Lago Ranco	Prefactibilidad	Mediano
	Río Bueno	Construcción borde lacustre - Mantilhue	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Diseño y Ejecución	Corto
	Río Bueno	Mejoramiento - Camino Ignao-Vivanco-Trapi	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Ejecución	Corto
		Mejoramiento - Rutas S/Rol, T-981, sector Entre Lagos - Crucero	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Ejecución	Corto
Valdivia	Corral	Conexión vial pasada por Corral	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto
		Conservación/ Puesta en valor - Fuerte histórico de Amargos	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción embarcaderos menores - Isla Del Rey	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento / Restauración y habilitación eco museo - Isla de Mancera	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto
	Máfil	Construcción Puente Mulpún, comunas de Máfil y Los Lagos	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO	
Valdivia	Corral	Mejoramiento / Restauración y Puesta En Valor - Batería del Fuerte San Carlos	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto	
		Mejoramiento / Restauración y Puesta En Valor - Fuerte De Corral	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto	
		Mejoramiento caleta pesquera - Chaihuín	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Mediano	
		Mejoramiento caleta pesquera - Huiro	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto	
	Los Lagos	Construcción conexión vial - Lago Riñihue-Lago Ranco	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Cuenca del Lago Ranco	Diseño y Ejecución	Corto	
			Construcción de infraestructura de información y servicios turísticos con necesidades de acceso universal - Reserva Nacional Mocho Choshuenco	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Panguipulli	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción embarcadero turístico-deportivo, - Cabcera Riñihue	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Panguipulli	Prefactibilidad	Mediano	
		Construcción ruta escénica turística, conexión al acceso al Mocho Choshuenco desde Choshuenco (incluye T-443)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Mediano	
		Construcción y mejoramiento a ruta escénica turística - Camino acceso a Mocho Choshuenco desde Futrono	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Panguipulli	Prefactibilidad	Mediano	
		Mejoramiento a ruta escénica - Ribera sur Lago Riñihue, Rutas T-47, T-45 y T-415	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Panguipulli	Diseño y Ejecución	Mediano	
		Reposición Rutas T-47 y T-45 - Sector Choshuenco - Riñihue	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto	
		Máfil	Construcción Puente Mulpún, comunas de Máfil y Los Lagos	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto
				Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO	
Valdivia	Máfil	Mejoramiento - uta T-345 Lo Águila-Malihue	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto	
	Mariquina	Construcción conexión vial - Ruta Costera, sector Mehuín - Niebla	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto	
		Construcción costanera turística recreativa - Mehuín-Mississippi	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Mehuin - San José de la Mariquina	Prefactibilidad	Mediano	
		Construcción de embarcadero turístico asociado a Castillo San Luis del Alba.	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano	
		Construcción embarcaderos menores - Río Lingue (Mehuín, Mehuín Bajo Y Mississippi)	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Mehuin - San José de la Mariquina	Ejecución	Corto	
		Construcción segundo scceso a San José De La Mariquina	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Mehuin - San José de la Mariquina	Diseño y Ejecución	Corto	
		Mejoramiento / Recuperación patrimonial de fortificación San Luis del Alba de Cruces	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano	
		Mejoramiento / Restauración inmueble Museo Mariquina	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Mehuin - San José de la Mariquina	Diseño y Ejecución	Corto	
		Mejoramiento / Restauración y adquisición Castillo San Luis De Alba Cruces	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Mehuin - San José de la Mariquina	Diseño y Ejecución	Corto	
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta Selva Valdiviana. Mehuín-Valdivia	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valdivia - Corral	Prefactibilidad	Mediano	
		Mejoramiento caleta pesquera - Mississippi	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Mehuin - San José de la Mariquina	Ejecución	Corto	
		Panguipulli	Ampliación y mejoramiento costanera - Panguipulli	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Panguipulli	Ejecución	Corto
			Construcción centro cultural y Museo de la Memoria - Neltume	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Panguipulli - Cuenca del Lago Ranco	Diseño y Ejecución	Corto
			Construcción centro de interpretación vulcanológico y museo de sitio - Pucura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Panguipulli	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Valdivia	Panguipulli	Construcción costanera recreativa - Panguipulli	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Panguipulli	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción costanera y ribera recreativa - Sector norte de Choshuenco y desembocadura Río Fuy	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Panguipulli	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de costanera recreativa - Coñaripe	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Panguipulli	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de embarcaderos turísticos deportivos - Coñaripe	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Panguipulli	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de infraestructura de servicios turísticos y centro cultural - Panguipulli	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Panguipulli	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción embarcadero turístico-deportivo - Lago Pihueico	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Panguipulli	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción embarcadero turístico-deportivo - Puente Huilo Huilo	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Panguipulli	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción embarcadero turístico-deportivo - Puente Llanquihue	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Panguipulli	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción embarcadero turístico-deportivo, - Río Enco	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Panguipulli	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción embarcadero y rampa menor - Coñaripe	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Panguipulli	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción helipuerto - Coñaripe	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Panguipulli	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción mejoramiento - Ruta 201-Ch, sector Coñaripe - Pellaifa	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Panguipulli	Ejecución	Corto
		Construcción red primaria aguas lluvias - Panguipulli	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Sectorial	Panguipulli	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción y habilitación complejo fronterizo Carriríne Ruta 201-Ch	Paso y Complejo Fronterizo	Arquitectura	Extrasectorial	Panguipulli	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Valdivia	Panguipulli	Construcción y mejoramiento - Ruta T-415, sector Ñancul - Riñihue	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Corto
		Diagnóstico plan maestro de manejo de cauces -Comuna de Panguipulli	Manejo de Cauces	Obras Hidráulicas	Sectorial	Panguipulli	Ejecución	Corto
		Mejoramiento a costanera recreativa - Playa Chauquén	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Panguipulli	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a muelle turístico - Panguipulli	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Panguipulli	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica emxta - Corredor Andes Pacífico (Mehuín - Paso Hua Hum, Rutas 203_CH/T-20/T-121)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Panguipulli	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta T-29, entre cruce ruta 203-CH y cruce Ruta 201-CH	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Panguipulli	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica turística - Ruta 201-CH, Liquiñe - Paso Carirriñe	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Panguipulli	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica turística - Ruta Los Cajones, Ruta T-941-S desde Coñaripe a Los Cajones	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Panguipulli	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento CBI Ruta T-29, sector Carriringue - Huilo Huilo	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Panguipulli	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento - Ruta 201-Ch, sector Pellaifa - Liquiñe	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Panguipulli	Ejecución	Corto
		Mejoramiento - Ruta 203 Ch Puerto Pirehueico - Paso Huahum	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Panguipulli	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Ruta S/ROL CR.Ruta T-243, sector Coñaripe - Límite Regional Norte	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Panguipulli	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento variante a Panguipulli (Ancacomoe - Coz Coz)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Panguipulli	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Valdivia	Panguipulli	Plan maestro de aguas Lluvias - Panguipulli	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Sectorial	Panguipulli	Ejecución	Corto
	Valdivia	Construcción borde costero terminal pasajeros - Niebla - El Piojo	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Valdivia - Corral	Prefactibilidad	Corto
		Construcción bypass - Niebla - Los Molinos	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valdivia - Corral	Ejecución	Mediano
		Construcción de centro de interpretación de los humedales de Valdivia, río Cruces	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de centro de interpretación de los humedales de Valdivia, sector Santo Domingo	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción embarcadero turístico - Pishuinco	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción puente Mulpún - Antilhue	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Valdivia - Corral	Prefactibilidad	Mediano
		Habilitación borde fluvial - Río Calle-Calle, sector Las Animas	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento / Habilitación Centro Cultural Casa Prochelle I Etapa II	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento / Restauración Museo del vapor - Estación Antilhue	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento / Restauración Museo del vapor, Estación Huellélhe	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento / Restauración Museo del vapor - Estación Pishuinco	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento / Restauración y puesta en valor - Torreón Los Canelos y Del Barro	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Valdivia	Valdivia	Mejoramiento a ruta escénica - Ruta T-340 entre Curinanco y Ruta T-50	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Valdivia - Corral	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento costanera cultural - Valdivia	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento costanera - Valdivia	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento costanera - Valdivia tramo 1	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento costanera - Valdivia tramo 3	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento costanera y playa Collico - Valdivia	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento de caleta pesquera - Niebla	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Valdivia - Corral	Ejecución	Corto
		Mejoramiento embarcaderos rurales de Río Cruces - Comunas de Valdivia y Mariquina	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento farellón - Fuerte Niebla	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento Integral Teatro Cervantes - Valdivia	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valdivia - Corral	Ejecución	Corto
		Restauración y ampliación del Museo de Arte Contemporáneo - Valdivia	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valdivia - Corral	Diseño y Ejecución	Mediano

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

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

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

berán tener en cuenta las siguientes variables:

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

del Ministerio de Desarrollo Social.

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





