



PLAN DE
MEJORAMIENTO PARA
**LA INTEGRACIÓN Y
CONECTIVIDAD**
2022/2030 

Región de Aysén y la Provincia de Palena



Colaboración de:

Seremi de Obras Públicas región de Aysén

Omar Patricio Sanhueza Ulloa
Emilio Alarcón Díaz
Macarena Núñez Reyes

Dirección de Planeamiento de Aysén

Ynyeverli Díaz Reyes
Wildman Durán Vidal
Patricio Eva Tapia
Carlos Alert Agüero

Dirección de Planeamiento de Los Lagos

Patricio Meneses Meneses
Leidi Uarac González
Armando Lobos Bustamante

Dirección de Planeamiento del Libertador General Bernardo O´Higgins

Cristián Larraguibel González

Dirección Nacional de Planeamiento

Daniel Bifani Ihl
Victor Pérez Gutierrez
Haidy Blazevic Quiroz
Catalina Rosas Zegers
Carlos Olivares Sepúlveda
Gaspar Foure Carloza
Pablo Quintanilla Roman

Dirección de Vialidad de Aysén

Marcela García Caamaño
Rolando Toloza Norambuena
Fernando Miranda Monsalve

Dirección de Obras Portuarias de Aysén

Álvaro Díaz Contreras

Dirección de Aeropuertos de Aysén

Jennifer González Sierra
Anita Álvarez Lemus

Seremi de Obras Públicas región de Los Lagos

Daniel Olhabe Espinoza

Dirección de Obras Portuarias de Los Lagos

Julio Reyes Pruzzo

Dirección de Vialidad de Los Lagos

Jorge Loncomilla Sanhueza

Dirección de Aeropuertos de Los Lagos

Bernardino Gonzalez Riveras

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

**Seremi de Transportes y Telecomunicaciones
región de Aysén**

Israel Jara Fuentes
Claudia Cantero Delgado

Delegación Presidencial Regional de Aysén

Edición y Diseño:

Dirección de Planeamiento

ÍNDICE

PRESENTACIÓN	página 5		
1. INTRODUCCIÓN	página 10		
1.1 Contexto y motivaciones	página 10		
1.2 Impactos de la Infraestructura Pública en el Desarrollo Económico Regional	página 10		
1.3 Metodología	página 12		
1.3.1 Pasos para la formulación del Plan	página 12		
2. DEFINICIONES GENERALES	página 16		
2.1 Consideraciones para la ejecución del plan			
2.2 Tipología de la infraestructura MOP			
3. OBJETIVOS DEL PLAN	página 17		
3.1 Objetivo General			
3.2 Objetivos específicos			
4. ÁMBITOS Y HORIZONTE DEL PLAN	página 18		
4.1 Ámbitos de acción			
4.2 Horizonte de ejecución			
5. ANÁLISIS TERRITORIAL	página 19		
5.1 Contexto territorial	página 19		
5.1.1 Provincia de Palena	página 19		
5.1.2 Provincia de Coyhaique	página 21		
5.1.3 Provincia de Aysén	página 23		
5.1.4 Provincia de General Carrera	página 25		
5.1.5 Provincia de Capitán Prat	página 26		
5.2 Brechas en la infraestructura de conectividad física	página 28		
5.3 Cambio climático: tendencias y condicionantes para la infraestructura	página 29		
5.4.1. Infraestructura de conectividad existente en el área de Influencia del Plan:	página 30		
5.4.2 Infraestructura de conectividad vial	página 31		
5.4.3 La Infraestructura de conectividad aeroportuaria	página 32		
5.4.4 Infraestructura Portuaria	página 33		
5.5 Esfuerzos de inversión en materia de conectividad	página 34		
5.5.1 Conectividad Vial	página 34		
5.5.2 Conectividad Marítima y Lacustre	página 36		
5.5.3 Conectividad Aeroportuaria	página 37		
5.6 Ejes estratégicos del plan	página 38		
5.7 Instrumentos de planificación y ordenamiento	página 39		
5.7.1 Plan de Gobierno 2022-2026	página 39		
5.7.2 Plan Director de Infraestructura 2010-2025 a Junio de 2022		página 40	
5.7.3 Plan Nacional de Infraestructura para la Movilidad 2020 - 2050		página 41	
5.7.4 Política Nacional para Zonas Rezagadas en Materia Social		página 42	
5.7.5 Plan de Conectividad Austral (2007 - 2021)		página 43	
5.7.6 Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 (PRIGRH) - Región de Aysén.		página 43	
5.7.7 Plan Patagonia Verde.		página 45	
5.7.8 Zonas de Interés Turístico (ZOIT)		página 45	
6. IMAGEN OBJETIVO		página 48	
7. ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN		página 49	
7.1 Proyectos y estudios		página 49	
7.1.1 Dirección de Aeropuertos		página 55	
7.1.2 Dirección de Obras Portuarias		página 57	
7.1.3 Dirección de Vialidad		página 58	
7.2 Rol de la Región de Aysén en la construcción de la red complementaria		página 60	
8. GOBERNANZA DEL PLAN		página 61	
8.1 Modelo de gestión		página 61	
8.2 Estrategia de financiamiento		página 62	
8.3 Seguimiento del plan con participación ciudadana		página 65	
ACRÓNIMOS		página 67	
ANEXOS		página 68	
BIBLIOGRAFÍA		página 72	



PRESENTACIÓN

El Ministerio de Obras Públicas está comprometido con las regiones y esta propuesta de Plan de Conectividad Austral es un sello de nuestro Gobierno, que se abre a la participación regional. El desarrollo de Chile está estrechamente vinculado con la equidad territorial y estamos avanzando con decisión en esta línea, haciéndonos cargo de los rezagos históricos en materia de conectividad.

Como Gobierno buscamos entregar seguridad a las personas a través de la reactivación económica y la generación de empleo. Para que esta seguridad llegue a todo el país es necesario generar las condiciones para que esto sea posible y, en este sentido, tenemos la responsabilidad y el compromiso de proporcionar más infraestructura de conectividad.

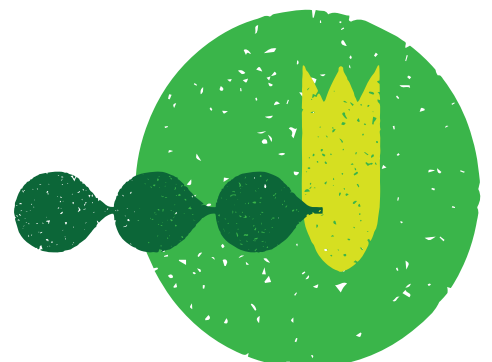
La Región de Aysén y la Provincia de Aysén tienen una geografía que la hacen única e incomparable con el resto del país. Esto se traduce en oportunidades y desafíos de desarrollo, pero a la vez en brechas y complejidades, dadas por la conformación de la red vial –mayoritariamente de ripio–, una amplia superficie que supera el 14% del territorio nacional, además de adversidades climáticas durante todo el año, entre otros ámbitos.

El Presidente Gabriel Boric nos ha mandatado a entregar soluciones concretas e inmediatas para cubrir este rezago propio de las regiones extremas, con un horizonte de trabajo al año 2030, en que invertiremos cerca de 600 mil millones de pesos.

Hoy presentamos esta propuesta de planificación, que define una serie de intervenciones estratégicas en el ámbito vial, portuario y aeroportuario, conformando un sistema territorial de movilidad que mejora la accesibilidad de los y las residentes de la Zona Austral.

En síntesis, nuestro Ministerio asume integralmente los desafíos de financiar y ejecutar la conectividad estratégica –la Ruta 7–, con lo cual el Gobierno Regional de Aysén podrá liberar su presupuesto para atender obras complementarias de alta sensibilidad para las provincias y comunas del territorio austral, en un marco oportunamente coordinado entre niveles nacional y regional. Esto es, en la práctica, la renuncia de una autoridad nacional a imponer sus propias prioridades, celebrando así el proceso decisional y autónomo de las propias regiones para una descentralización efectiva en materia de infraestructura.

Juan Carlos García Pérez de Arce
Ministro de Obras Públicas





Las dificultades y tiempos complejos generalmente llevan respuestas rápidas, apresuradas y con frecuencia erradas que aún están muy patentes en la retina de nuestra pequeña comunidad del Sur Austral -hablamos de algo más de un centenar de miles de personas- pero dispersas en este gran y vasto territorio que componen la región de Aysén y la provincia de Palena, perteneciente a la región de Los Lagos. Las dificultades referidas, se han materializado en largas esperas, que alcanzaron hasta días para embarcarse en los transbordadores de la ruta bimodal, en el Fiordo Mitchell; el estado de caminos en la época estival pasada, afectados por la gran presencia de turistas que prefirieron el turismo interno ante la incerteza de viajes al exterior en tiempos de pandemia, y aún permanecen complejidades como lo son la conectividad en el gran Lago General Carrera.

Tal como en este caso, ante la situación restringida de conectividad -previamente y junto con las medidas de contingencia- **fuimos capaces de detenernos ante la crisis, levantar la vista, planificar, repensar y soñar**, para encontrarnos presentando un plan, hoy nuevamente ante la demanda de una población algo desesperanzada, que en conjunto con sus representantes, demanda soluciones. Hemos abordado el desafío que nos ha propuesto nuestro **Ministro Juan Carlos García** y junto con las Direcciones Regionales de Vialidad, Obras Portuarias y Aeropuertos, bajo la coordinación de la Dirección de Planeamiento, sumando el trabajo de la Seremi de Transportes y Telecomunicaciones de Aysén, la Delegación Presidencial Regional de Aysén, así como la participación de otras instituciones, hemos puesto a disposición, en un breve tiempo, esta propuesta de **Plan de mejoramiento para la integración y conectividad de la Zona Austral Región de Aysén y Provincia de Palena**.

El plan da cuenta de la fortaleza de equipos técnicos de resolver problemas complejos, los reimpulsa, orienta y apunta nuestra brújula a nuestro hermoso Sur Austral, da una hoja de ruta para todos quienes habitamos este territorio, una forma de medir el avance, y en suma, es una carta de navegación que nos permitirá mejorar el uso de los

recursos públicos, en concordancia con las necesidades del territorio. Siguiendo el sello de reconocimiento a la función pública, hemos incorporado en el documento el nombre de todas y todos quienes han participado en la elaboración de este instrumento.

Nuestro objetivo ya dejó de reducirse a nueva infraestructura, sino que pretendemos avanzar en mejorar la conectividad e integración de las personas, fortaleciendo los servicios y la accesibilidad, para favorecer el buen vivir y el desarrollo de la Zona Austral. Esta propuesta, tras la intensa cantidad de reuniones de los equipos ministeriales y ampliadas a otras instituciones, la sometimos a presentación y discusión el día 29 de octubre de 2022, en un plazo menor al propuesto, a las y los representantes de elección popular, parlamentarias y parlamentarios, Gobernadora Regional, alcaldes, Consejeras y Consejeros Regionales, y Concejalas y Concejales; así como a autoridades representantes de diferentes carteras sectoriales.

Territorialmente, el ámbito de la propuesta aborda áreas geográficas con brechas y déficit de conectividad que se han presentado como críticas, también aborda las vías de transporte que son los ejes estructurantes. Geográficamente abarca necesariamente hasta la Provincia de Palena, dado que los avances en infraestructura y servicios de transporte en ella impactarán sustancialmente en la Región de Aysén. Desde la toma de decisiones este ámbito geográfico va incluso más allá de nuestras regiones, requiriéndose también las propuestas del nivel nacional, dada la necesidad de contar con medidas de excepción para la evaluación de las iniciativas de inversión, así como también la decisión de inversión dados los altos montos involucrados en algunas de ellas.

Siguiendo los lineamientos de nuestro Presidente **Gabriel Boric Font**, se ha generado la propuesta y orientaciones desde el territorio, con consulta a gobiernos locales. Al respecto, además de la discusión de las iniciativas, hemos recibido las propuestas de la Asociación Regional de Municipalidades (AREMU), del Consejo Regional de Aysén,

de Parlamentarios y parlamentarias, así como de otras autoridades. Luego del trabajo regional, hemos recibido el fuerte apoyo de la Dirección Nacional de Planeamiento, a través de su Director don **Víctor Pérez Gutiérrez** que ha enriquecido el documento con la mirada nacional, el que finalmente ha sido presentado a nuestro Ministro Juan Carlos García, para sus aportes y aprobación, previo a la presentación y socialización del resultado final.



Patricio Sanhueza Ulloa
Seremi de Obras Públicas Región de Aysén

EN PRO

La Región de Los Lagos, tiene por desafío la integración social y territorial que potencie la riqueza y diversidad cultural de sus habitantes y sus comunidades. Una Región, cuya aspiración permanente de poner en valor sus paisajes naturales, ecosistemas e identidades como atributos particulares y únicos en el país, está declarado en los instrumentos de planificación territorial y están instalados en el espíritu colectivo de nuestra gente que ve en la vocación turística del territorio una oportunidad y un polo de desarrollo para el futuro.

Contamos con una base económica productiva, diversificada, innovadora y cada vez más sustentable, sin embargo, enfrentamos grandes desafíos para poder materializar el denominado "bienestar socio-territorial" -uno de los lineamientos de la ERD-, que tiene como uno de sus objetivos específicos aumentar las frecuencias de los sistemas de transportes público en la Provincia de Palena, así como también, generar una infraestructura para la conectividad y un desarrollo turístico sustentable, que permita incrementar el flujo y participación de visitantes, potenciando el funcionamiento productivo y turístico de la zona.

El Ministerio de Obras Públicas en la Región de Los Lagos, consiente de los desafíos que la comunidad espera de su trabajo en materia de conectividad, se ha puesto a disposición del desarrollo del "Plan de mejoramiento para la integración y conectividad de la Zona Austral Región de Aysén y Provincia de Palena", en coherencia con la mirada que ha impulsado el Ministro Juan Carlos García, de "ensanchar Chile", potenciando el desarrollo regional, un desarrollo que reconozca la diversidad y particularidad de nuestros territorios insulares y que mejore la forma en como nos conectamos y movilizamos.

Es un honor, poder ser parte de este Plan de Conectividad Austral, iniciativa coordinada con nuestros vecinos de la Región de Aysén y que incorpora a la Provincia de Palena en la Región de Los Lagos. Con Aysén, compartimos características geográficas comunes, como lo son nuestros territorios australes, que debido a su condición insular, de aislamiento y dificultades de accesibilidad, requieren

que sea el Estado quien genere las iniciativas necesarias y especiales, como éstas, que otorguen condiciones que contribuyan al desarrollo social, económico y productivo de nuestros territorios.

Esta instancia, para la Región de Aysén y nuestra Provincia de Palena, es algo importante, ya que no solamente se trata de comprometer asignación de recursos, se trata de contribuir a mejorar la calidad de vida de las personas que habitan nuestros territorios más insulares y por supuesto, contribuir al desarrollo de cada localidad a través de la conectividad y movilidad intermodal.

Esto, llega en un momento donde el país se está levantando y es cuando, precisamente, el gobierno siente la responsabilidad y compromiso de proporcionar infraestructura de conectividad, dando señales correctas en materia de reactivación.

Esperamos al 2030 contribuir a una mejora considerable en la obtención de un sistema de transporte y logística de carga intermodal más moderna y sustentable, con mayor oferta, cobertura y conectividad en nuestros territorios insulares, que nos permita reducir el déficit actual de infraestructura en nuestros territorios más aislados de la Región, con una mirada integradora y entendiendo que la Región de Los Lagos, se define a sí misma como "la puerta de entrada a la Patagonia".



Daniel Olhabé Espinosa
Seremi de Obras Públicas Región de Los Lagos





1. INTRODUCCIÓN

1. Contexto y motivaciones

La zona austral, conformada por las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes, históricamente ha estado bajo situación de aislamiento, lo que ha impactado su grado de ocupación y densidad poblacional. También, presenta difíciles condiciones de habitabilidad debido a la inclemencia del clima, que se caracteriza por el frío oceánico de bajas temperaturas, con abundantes precipitaciones, vientos y mucha humedad (BCN, 2022)¹. Sumado a lo anterior, puntualmente, la región de Aysén presenta dificultades de accesibilidad por su geografía agreste e insular.

Específicamente, por sus características territoriales, el desarrollo de la región de Aysén ha sido foco de atención por parte de distintos gobiernos.

Esto ha impulsado la formulación y aplicación de políticas y planes especiales, que promueven la reducción de las brechas entre este territorio austral y el resto del país. Tal es el caso de la Política Nacional para Zonas Rezagadas en Materia Social y los planes especiales de Desarrollo de Zonas Extremas, así como también el Plan de Conectividad Austral, impulsado por el Ministerio de Obras Públicas.

Dentro de los principales factores que afectan a la región, se encuentra la accesibilidad y conectividad, lo que ha sido abordado parcialmente por los planes especiales citados, de lo cual aún subsisten brechas que requieren ser abordadas. Las demandas por mejorar la conectividad, mediante la consolidación de ejes longitudinales de integración, es una necesidad latente y permanente de la comunidad de la región, incidiendo en una accesibilidad tardía a los avances tecnológicos, comerciales, educacionales, agudizando las brechas territoriales en términos de desarrollo (situaciones de pobreza, igualdad de oportunidades, desigualdad entre regiones, entre otros).

En consecuencia, se requiere generar mayor competitividad a través de una conectividad eficiente y de calidad. Parte importante de la actividad productiva de la zona

depende del transporte marítimo, fluvial y/o lacustre, en combinación con infraestructura terrestre de caminos y de aeródromos. Este diagnóstico ha sido asumido por las máximas autoridades del Ministerio de Obras Públicas, que buscan dar soluciones a demandas insatisfechas en materia de conectividad. Es por esto, que en virtud del mandato del Sr. Ministro Juan Carlos García Pérez de Arce, en sintonía con las necesidades y demandas de la ciudadanía y autoridades locales, se presenta este Plan Especial de Mejoramiento para la Integración y Conectividad 2022-2030, como una estrategia interregional de carácter especial, impulsada por y para sus comunidades y respectivos territorios.

El presente documento aborda temáticas transversales que deben ser puestas en valor, como lo son, la participación ciudadana, enfoque de género, cambio climático y sus efectos en la infraestructura pública, así como también la aplicabilidad de la resiliencia como una estrategia de mitigación y adaptación a la realidad climática mundial, así como recomendaciones para fortalecer la adaptación de las obras públicas. En cuanto a gobernanza, se promueve la asociación público privada y la coordinación interministerial para la generación de una infraestructura más sostenible.

2. Impactos de la Infraestructura Pública en el Desarrollo Económico Regional

De acuerdo a Sánchez (Cepal, 2008) la experiencia mundial arroja resultados valiosos respecto a la relación positiva que existe entre la provisión de infraestructura pública y el desarrollo económico y social. Las mejoras ayudan a explicar los diferenciales de crecimiento entre regiones o países. Por su parte, los servicios que se brindan a partir de la infraestructura pública, complementan la relación mencionada concluyendo que mejores servicios dependen –entre otros factores– de condiciones apropiadas en su provisión, y que ambos –en forma asociada con otros factores económicos– apoyan las mejoras en la productividad y la competitividad de un país o región (en el sentido amplio), y coadyuvan al crecimiento económico.

¹Revisado en: <https://www.bcn.cl/siit/nuestropais/region11/clima.htm#:~:text=El%20clima%20que%20caracteriza%20a,fuertes%20vientos%20y%20mucha%20humedad.>

Su inversión contribuye, como producto final, directamente a la formación del Producto Interno Bruto (PIB), mediante la producción de servicios de transporte, de abastecimiento de agua potable y energía eléctrica, de saneamiento y de telecomunicaciones. Genera externalidades positivas sobre la producción y el nivel de inversión agregado de la economía, acelerando el crecimiento a largo plazo.

Las inversiones en infraestructura influyen indirectamente en la productividad del resto de los insumos en el proceso productivo y de las firmas. En el caso de los factores productivos, la tierra, el trabajo y el capital físico aumentan su productividad con las inversiones en infraestructura pública que facilitan el transporte de los bienes e insumos intermedios o la provisión de los servicios antes mencionados, en el caso que su prestación se realice de manera eficiente.

En el caso del desarrollo local y de las actividades productivas, propias de la región austral, su competitividad se ve beneficiada por la disminución de los costos, dado que las inversiones hacen más eficientes las cadenas de provisión de insumos, de almacenamiento y de distribución, permitiendo además, manejar de manera más eficiente y eficaz los inventarios, acceder a nuevos mercados, aumentar las economías de escala e incluso incentivar la producción de las micro, pequeñas y medianas empresas (mipymes). En efecto, la mejora en la provisión de servicios de infraestructura permite optimizar la gestión de costos de los agentes económicos. En consecuencia, es posible esperar una disminución de los precios relativos de la producción local y aumentos de la productividad, lo finalmente, implica mejoras en el bienestar de las personas y los hogares, manteniendo un flujo comercial más óptimo y eficiente.

El desarrollo de la infraestructura aporta a la articulación de la estructura económica de un país. Junto con eso, desempeña un rol clave en la articulación territorial, razón por la cual existe —sin lugar a dudas— una relación muy fuerte entre la infraestructura y el desarrollo social y

político de un país o de una región.

Impactos específicos esperables

En el caso particular de la infraestructura de conectividad a desarrollar en la región de Aysén y provincia de Palena, se pueden considerar los siguientes impactos asociados:

- Corto plazo
 - Generación de empleo directo e indirecto en la zona producto de la ejecución de los proyectos de infraestructura.
 - Revitalización y dinamismo de sectores productivos asociados a servicios generales, ligados directamente al ámbito de la construcción, así como del sector servicios y comercio.
- Mediano y Largo Plazo
 - Reducción de los tiempos de viaje de los usuarios actuales, permitiendo mayor tiempo de ocio, como también propiciando el realizar actividades adicionales y aumentar su productividad.
 - Reducción de los costos operacionales de los vehículos, entre los que se pueden contar combustible, neumáticos, lubricantes, mantención, etc.
 - Acercar a las y los usuarios externos (visitantes) los atractivos turísticos de la zona, haciéndolos más accesibles de llegar permitiendo así aumentar los flujos en las rutas (viales, aéreas, marítimas) y con ello incrementar la actividad económica asociada (comidas, alojamiento, excursiones, entre otros).
 - Fortalecimiento de mipymes en las áreas pobladas y en el entorno de las nuevas vías mejoradas.
 - Reasentamiento de personas por mayor accesibilidad entre sectores rurales y centros poblados consolidados.
 - Redistribución de viajes de trabajo, estudio y otros, junto a generación de nuevos viajes, producto del mejoramiento de la oferta global de servicios disponibles por mejor accesibilidad, impactando positivamente a la economía local y por ende, del país.

3. Metodología

El Ministerio de Obras Públicas a través de la Dirección de Planeamiento, ha definido la "Guía para la elaboración de planes (2011)" como el instrumento conductor para abordar la metodología de la elaboración del presente plan.

Este Plan ha sido construido de forma intersectorial, con el objetivo de tener una articulación más efectiva y menos insular.

Se consideraron los siguientes principios básicos en el proceso de elaboración:

- Ser concordante con la Misión y Visión de los Ministerios que participan;
- Ser flexibles, con posibilidad de ajustar en la medida que surjan cambios políticos, económicos, sociales, tecnológicos y ambientales;
- Propiciar una verticalidad que responde al principio de contraflujo (de arriba hacia abajo y de abajo hacia arriba), que promueva y fomente el traspaso de lineamientos y responsabilidades de planificación entre los diversos niveles territoriales, nacional, regional y local;
- Incorporar adecuadamente la diferenciación territorial, reconociendo y capitalizando la diversidad territorial así como sus ventajas competitivas;
- Debe ser elaborado y validado con las y los actores territoriales relevantes, promoviendo la activa y temprana participación;
- Debe especificar las acciones o interacciones en un horizonte de tiempo, es decir, poseer un análisis prospectivo en relación a la visión del territorio.

A continuación, se muestra el esquema metodológico considerado para la etapa de elaboración:



Fuente: Guía para la Elaboración de Planes, Ministerio de Obras Públicas, 2011

3.3.1. Etapas para la formulación del Plan

Etapa 1: Etapa Preparatoria

Para la formulación del Plan se consideró una serie de jornadas de trabajo coordinadas por la Dirección Regional de Planeamiento, en las que se definió y articuló la metodología, alcances, ámbitos y líneas estratégicas, entre otros.

El trabajo técnico se caracterizó por los procesos reflexivos y discusiones en torno al servicio e infraestructura actual, propiciando abordar aquellas brechas y soluciones pendientes que actualmente generan inconvenientes en el adecuado traslado de personas y cargas. El equipo técnico se conformó de la siguiente manera:

- **Equipo Ministerio de Obras Públicas**
 - Dirección Regional de Planeamiento: coordinación y sistematización;
 - Dirección Regional de Obras Portuarias: definición de estrategia lacustre e infraestructura portuaria y sistema de gestión de naves;
 - Dirección Regional de Vialidad: definición de estrategia de conectividad de red estructurante y red secundaria.
 - Dirección Regional de Aeropuertos: estrategia transversal de mejoramiento de la red de pequeños aeródromos como alternativa.
- **Equipo Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:**
 - División de Transporte Público Regional: enfoque en subsidios, contratos con empresas operadoras, generación de propuesta de mejora al sistema de gestión.



- **Equipo Delegación Presidencial Regional de Aysén:**
- Equipo asesor: mirada transversal a la coordinación del proceso.

Adicionalmente, en 2 instancias participaron profesionales del Ministerio de Desarrollo Social y Familia con el objetivo de orientar las excepcionalidades del plan especial, en cuanto a la metodología de evaluación social de proyectos; y del Gobierno Regional de Aysén, para abordar desde una mirada regional la ejecución de las iniciativas y financiamiento de estas.

Etapa 2: Recolección y sistematización de información

A partir de las jornadas de trabajo y en relación a los acuerdos tomados, se fue solicitando la siguiente información a cada equipo:

- Ministerio de Obras Públicas (MOP): Proyectos vigentes que mejoraran la conectividad a nivel regional.
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT): Servicios de transporte actuales (subsidios).

Con la información aportada, se generaron espacios de discusión para identificar oportunidades de mejora y de forma articulada se tomaron acuerdos de intervención, por lo que luego se solicitó a los equipos trabajar en una cartera de inversión, con un formato determinado, incluyendo la entrega inicial, pero sumando nuevas iniciativas. En este ejercicio se solicitó entregar una definición de la temporalidad de los proyectos, indicando si las propuestas serán abordadas de forma urgente, a corto, mediano o largo plazo.

Etapa 3: Socialización y consulta

Una vez propuestos los cursos de acción, en base a todas las jornadas de trabajo e información elaborada, se comenzó proceso de socialización y consulta, con el objetivo de incorporar las miradas de autoridades de nivel regional y local. De esta forma, se dio a conocer el plan a las autoridades regionales y locales, para que en sus roles de representación hicieran la bajada a las comunidades sobre las principales estrategias de intervención del plan, además se buscó acoger la retroalimentación, dudas y/o sugerencias de lo propuesto.

Para esta etapa se generaron 2 instancias principales de carácter ampliado:

- 1.- Presentación en edificio MOP el día 28 de octubre de 2022;
- 2.- Exposición ante el Consejo Regional de Aysén el día 4 de noviembre de 2022.

Etapa 4: Ajustes finales

Luego de la etapa 3, se acogieron las sugerencias recibidas para complementar el trabajo que ya se había realizado. Dentro de las propuestas más destacadas se encuentra la presentada por la **Asociación Regional de Municipalidades (AREMU)**, que hizo la entrega oficial al SEREMI MOP Aysén por medio de una carta firmada que contenía las principales necesidades que como representantes identificaban para la región. Adicionalmente, se tomaron las sugerencias emitidas por el Consejo Regional, específicamente la Comisión de Infraestructura y Transporte en la sesión del día 4 de noviembre, instancia en que el equipo MOP Regional hizo la presentación ante Consejeros y Consejeras Regionales. En resumen, se acogieron todas las sugerencias, haciendo el análisis técnico de pertinencia, acogiendo aquellas iniciativas que se justificaban y respondían a los objetivos del plan

Esquema 2. Etapas en relación a la Guía Metodológica



Hitos relevantes – Registro fotográfico



Reunión con Subsecretario de Transportes y SEREMI
MOP Los Lagos 21-10-2022



Reunión Senador David Sandoval
17-10-2022



Reunión con Subsecretario de Transportes y
SEREMI MOP Los Lagos 21-10-2022



Reunión Jefe Gabinete Senadora
Ximena Órdenes
10-2022



Reunión Delegado Presidencial
Región de Aysén 21-10-2022



Reunión Ministro de Obras
Públicas 06-10-2022

2. DEFINICIONES GENERALES

El presente plan especial se dará bajo ciertas condiciones que hagan viable su ejecución, entre ellas se considera como una de las más relevantes, la utilización de la evaluación costo-eficiencia de las iniciativas que deben ser ingresadas al Sistema Nacional de Inversiones para obtener el RATE de Recomendación Satisfactoria (RS). Este enfoque de evaluación que se considera para las iniciativas, debe ser aplicable al proyecto completo, en todo el proceso del ciclo de vida del proyecto.

1. Tipología de la infraestructura MOP

■ MARÍTIMA, LACUSTRE Y FLUVIAL

- a) Marítima:
 - i) Puerto Multipropósito
 - ii) Rampa Ferry, Barcazas
 - iii) Muelle menor atracadero
 - iv) Borde Costero
 - v) Naves y Ferries
- b) Lacustre:
 - i) Puerto Multipropósito
 - ii) Rampa Ferry, Barcaza
 - iii) Muelle Menor atracadero
 - iv) Borde Costero
 - v) Naves y Ferries
- c) Fluvial:
 - i) Rampa Ferry, Barcaza
 - ii) Muelle Menor atracadero

■ TERRESTRE

- a) Red Vial Estructurante:
 - i) Camino Longitudinal
 - ii) Caminos Transversales
 - iii) Caminos Red Secundaria
 - iv) Puentes Mayores
 - v) Obras de Cobertizos
 - vi) Accesos al servicio de barcaza

- b) Red Vial Intrarregional
 - i) Pasos Fronterizos
 - ii) Red secundaria
 - iii) Red de Conectividad interior
- c) Red Vial Local
 - i) Red Terciaria y local
 - ii) Red de Conectividad Interior

■ AÉREA

- a) Red nacional:
 - i) Aeropuerto red principal
 - ii) Aeródromo red interregional
- b) Red regional:
 - i) Pequeños Aeródromos
 - ii) Punto de Posada para Helicópteros b) Red Vial Intrarregional
 - i) Pasos Fronterizos
 - ii) Red secundaria
 - iii) Red de Conectividad interior
- c) Red Vial Local
 - i) Red Terciaria y local
 - ii) Red de Conectividad Interior

· AÉREA

- a) Red nacional:
 - i) Aeropuerto red principal
 - ii) Aeródromo red interregional
- b) Red regional:
 - i) Pequeños Aeródromos
 - ii) Punto de Posada para Helicópteros



3. OBJETIVOS DEL PLAN

5. Objetivo General

Mejorar la conectividad física y la integración territorial de la Región de Aysén y la Provincia de Palena de la región de Los Lagos, mediante el fortalecimiento de los servicios y de la infraestructura para el transporte actual, tendiente a alcanzar una mayor eficiencia en los tiempos (frecuencia) y la seguridad para el desplazamiento de personas y cargas, favoreciendo el buen vivir y el desarrollo de la Zona Austral.

6. Objetivos específicos

En el ámbito Portuario:

1. Recuperar la conectividad interrumpida entre Puerto Ibáñez y Chile Chico.
2. Mejorar el sistema de mantenimiento y conservación de las naves fiscales que operan en: a) Lago General Carrera; b) Fiordo Mitchell y c) Lago O'Higgins.
3. Generar un Sistema de Gestión Integrado DOP/MOP - MTT que incorpore la infraestructura, las naves y el servicio que se debe proporcionar a los usuarios, que considere dar seguridad de viaje y frecuencias de acuerdo a la demanda, puntualidad, accesibilidad, confort antes y durante la entrega del servicio.
4. Consolidar la red marítima estructurante, a través de la construcción rampa en Isla Toto.
5. Fortalecer la conectividad lacustre en los lagos: General Carrera, Lago Verde, Cochrane y Lago O'Higgins, a través de nueva infraestructura y naves según corresponda.
6. Fortalecer la conectividad marítima en el Fiordo Mitchell, a través de mejorar infraestructura existente y complementar el servicio de transporte con una nave complementaria.

En el ámbito Vial:

1. Consolidar, disminuir restricciones de cargas y tiempos de viaje, y ofrecer mayor seguridad y confort en los traslados, en la red estructurante vial (MOP) y marítima (MTT).

2. Disminuir limitaciones de carga (cambio de pasarelas y estructuras de madera) en la red secundaria.

3. Continuar consolidando y ampliando la red complementaria (grupo de caminos que atiende preferentemente a pobladores dispersos en un territorio), bajo la gestión de los municipios correspondientes, con la asesoría de la Dirección Regional de Vialidad.

En el ámbito Aeroportuario:

1. Disponer de infraestructura física en todo el territorio, que permita atender emergencias vía avión y/o helicóptero.
2. Aumentar el número de aeródromos con pistas con pavimento superior (adcretos, tratamiento asfáltico), en función de la demanda registrada en los últimos 5 años.

4. ÁMBITOS Y HORIZONTE DEL PLAN

4.1 Ámbitos de acción

En el proceso de análisis sobre la estrategia de intervención, se acotó a los siguientes ámbitos de acción, definidos en torno a las principales demandas y necesidades que han manifestado las comunidades:

Obras Portuarias

- Fiscalización, conservación, nuevos diseños y construcción (Creación Unidad de Naves Regional).
- Mejora al Modelo de Gestión y Gobernanza de los Servicios de Conectividad y Transporte (MTT/DOP).
- Avanzar en alternativas: naves complementarias y prefactibilidad para nueva infraestructura portuaria (largo plazo).

Vialidad

- Red Estructurante Intra/Inter Regional (Mejoramiento de Estándar y Puentes).
- Red Secundaria (Pasarelas y Puentes).
- Red Complementaria (Asociación con Municipios).
- Fortalecimiento de intervención oportuna: conservación, mejoramiento de servicio, maquinaria y equipamiento.

Aeropuertos

- Mantener el estándar del área de movimiento.
- Cumplir normativa vigente, dar mayor seguridad operacional, otorgar al usuario protección y resguardo ante las condiciones climáticas propias de cada localidad.
- Dotar de infraestructura para asegurar conectividad ante emergencias.

4.2 Horizonte de ejecución

El plan tiene un horizonte de planificación de **8 años**, que corresponde al periodo 2022 al 2030. Esta determinación, considera el necesario desarrollo del ciclo de vida de los proyectos para su ejecución y operación.

Este plan especial, responde a una serie de demandas producidas por situaciones contingentes, como es el caso de la conectividad del Lago General Carrera, por lo tanto, se requieren algunas acciones de forma inmediata, sin perder de vista la visión a futuro y la proyección del desarrollo de los territorios. Por lo anterior, se clasificó la **temporalidad de la ejecución** de la siguiente manera:



5. ANÁLISIS TERRITORIAL

5.1 Contexto territorial

Para el presente Plan se considera como territorio de aplicación a la Región de Aysén y la Provincia de Palena de la Región de Los Lagos, abarcando una superficie total de 123.796,3 km² y una población estimada a 2022 de 127.343 habitantes (Instituto Nacional de Estadísticas, 2008, 2020).

La organización político-administrativa del territorio de aplicación del plan es la siguiente:

Tabla 1: Territorios comunales incluidos en el Plan, con su pertenencia regional y provincial.

Región	Provincia	Comuna	
Los Lagos	Palena	Chaitén	
		Futaleufú	
		Hualaihué	
		Palena	
Coyhaique	Coyhaique	Lago Verde	
		Aysén	
Aysén	Capitán Prat	Cisnes	
		Guaitecas	
		Cochrane	
	General Carrera	Chile Chico	O'Higgins
			Tortel
			Río Ibáñez

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas (2007)

Estos territorios, poseen, entre sí, cualidades geográficas muy similares, que han determinado fuertes condicionantes en el proceso histórico de ocupación y explotación de sus recursos por parte de sus comunidades, lo que ha configurado un sistema territorial con condiciones de aislamiento en sus asentamientos, así como conflictos de sostenibilidad entre actividades productivas y sus valores naturales.

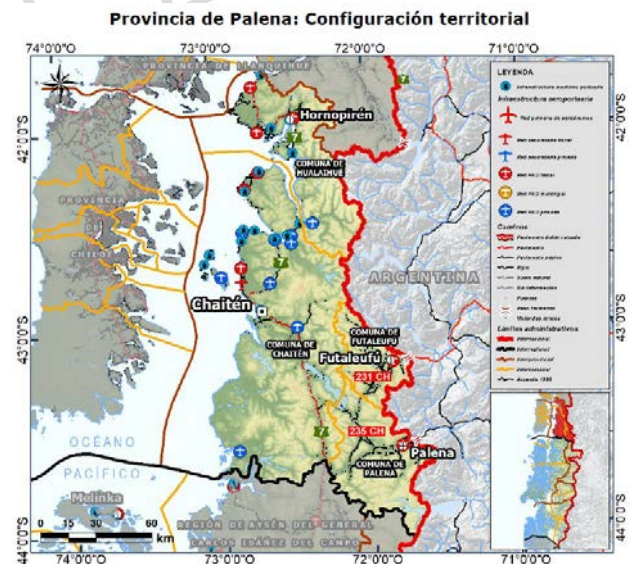
Junto con tales cualidades compartidas, cada territorio cumple una función según jerarquías político administrativas, sociodemográficas y productivas, que van en directa relación con la presencia del Estado en sus cabeceras regionales, provinciales y comunales y las capacidades de sus comunidades de sostener su presencia mediante actividades productivas y de servicios.

2 * Información en base a resultados del CENSO 2017 y Planes de Desarrollo Comunal vigentes.

Así, es posible analizar el comportamiento de ciertas variables demográficas, sociales y productivas en el territorio de aplicación del Plan, con una desagregación a través de sus cuatro provincias y 15 comunas.

5.1.1 Provincia de Palena

La provincia de Palena, con capital en la ciudad de Chaitén, se localiza en el extremo sureste de la región de Los Lagos y está constituida por las comunas de Hualaihué, Chaitén, Futaleufú y Palena, indicadas de norte a sur.

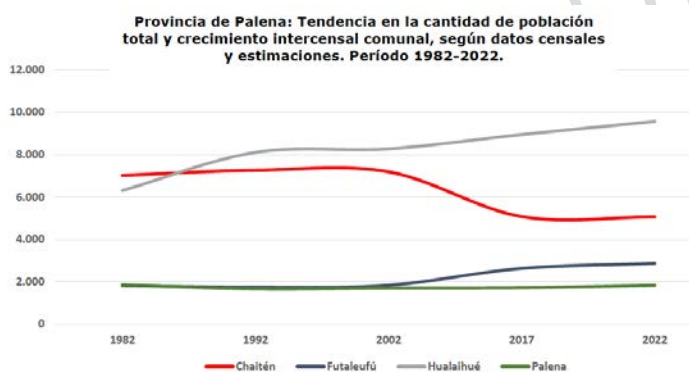


Fuente: Dirección de Planeamiento, con información de la Dirección de Aeropuertos, Dirección de Obras Portuarias y Dirección de Vialidad (2022).



Con una superficie de 15.301,9 km² y una población estimada a 2022 de 19.296 habitantes, es la provincia más extensa y menos poblada de la región de Los Lagos (Instituto Nacional de Estadísticas, 2008, 2020).

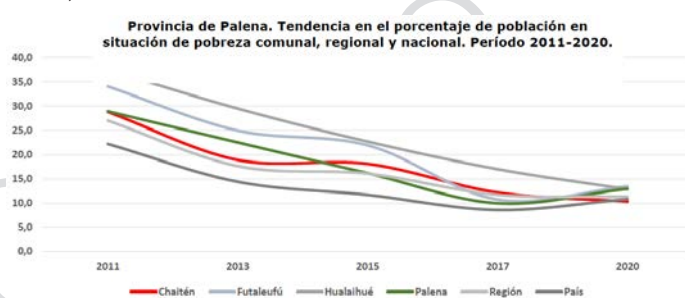
En relación de su **dinámica demográfica**, la provincia de Palena experimentó una tasa de crecimiento intercensal 2002-2017 de -0,22%, siendo la más baja entre las provincias de la región de Los Lagos e inferior a la situación regional (0,97%), debido a una leve disminución de su población en dicho periodo, pasando de 18.971 habitantes censados en 2002 a contar con 18.349 habitantes censados en 2017.



Fuente: Dirección de Planeamiento, con datos del Instituto Nacional de Estadísticas (1983, 1993, 2003, 2018, 2020)

Esta situación se explica en gran medida a la evacuación y relocalización de parte de la población de la ciudad de Chaitén provocada por la erupción del volcán Chaitén, ocurrida el 1º de mayo de 2008, lo que significó una notable disminución de la población de la comuna de Chaitén, pasando de 7.182 habitantes censados en 2002 a contar con 5.071 habitantes censados en 2017, siendo, además, la única comuna de la provincia una tasa de crecimiento intercensal negativa, de -2,32.

Destaca en este mismo período el crecimiento demográfico experimentado por la comuna de Futaleufú, pasando de 1.826 habitantes censados en 2002 a contar con 2.623 habitantes censados en 2017, con una tasa de crecimiento intercensal de 2,42% (Instituto Nacional de Estadísticas, 2003, 2018).



Fuente: Dirección de Planeamiento, con datos del Ministerio de Desarrollo Social y Familia (2017, 2011, 2013, 2015, 2020).

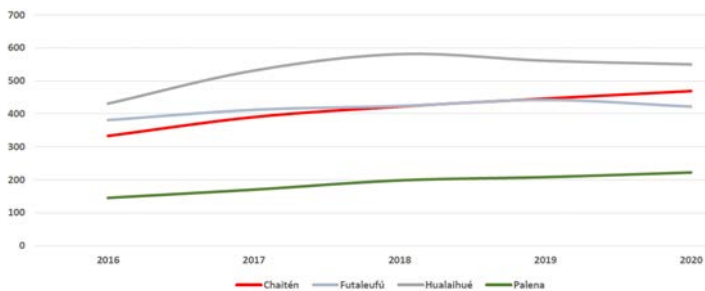
Su estructura demográfica estimada a 2022 se caracteriza por contar con una tasa de feminidad de 96 mujeres por cada 100 hombres y un índice de dependencia potencial de 48 personas en edades inactivas (0-14 años y 65 años y más) por cada 100 personas en edad de trabajar. Cuenta con una población envejecida, ya que el 13,9% es adulta mayor, existiendo 75 adultos mayores (de 65 años y más) por cada 100 niños y jóvenes (menores de 15 años) (Instituto Nacional de Estadísticas, 2020).

Sobre sus condiciones socioeconómicas, a excepción de la comuna de Chaitén (10,3%), la mayoría de las comunas de la provincia observaron en 2020 un mayor porcentaje de personas en situación de pobreza por ingresos que el nivel regional (11,3%) y nacional (10,8%), observándose las condiciones más desfavorables en las comunas de Futaleufú (13,4%), Palena (12,9%) y Hualaihué (12,8%) (Ministerio de Desarrollo Social y Familia, 2020).

En términos de desocupación laboral, en 2017 la tasa de desocupación más desfavorable entre las comunas de la provincia se observó en la comuna de Hualaihué, con 3,2% de su población en edad de trabajar en situación

de desempleo, seguida de las comunas de Palena (2,3%), Chaitén (2,1%) y Futaleufú (1,9%). Al mismo año, la mayor tasa de desocupación femenina también se observó en la comuna de Hualaihué, donde el 2,6% de las mujeres en edad de trabajar se encontraban en situación de desempleo, seguida de las comunas de Palena (2,4%), Chaitén (2,1%) y Futaleufú (1,9%) (Instituto Nacional de Estadísticas, 2018). Finalmente, la capacidad de generación y mantención de emprendimientos locales en la provincia se refleja en que a octubre de 2021 se registraban 1.663 empresas, de las cuales 552 correspondían a empresas lideradas por mujeres, correspondiendo al 33,2% del total de empresas provinciales, con 84 empresas lideradas por mujeres por cada 100 empresas lideradas por hombres.

Provincia de Palena. Tendencia en la cantidad de empresas locales a nivel comunal. Período 2016-2020.



Fuente: Dirección de Planeamiento, con datos del Servicio de Impuestos Internos (2022)

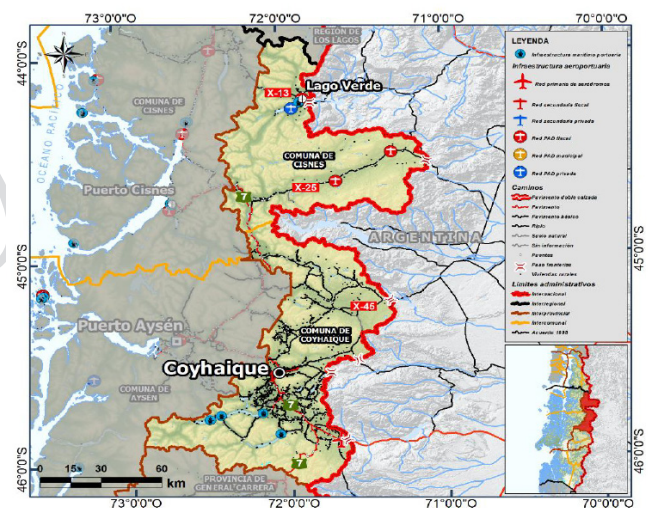
A nivel comunal, la existencia de empresas locales es mayor en la comuna de Hualaihué, con 550 empresas, seguida de las comunas de Chaitén (469), Futaleufú (422) y Palena (222), observándose una mayor tasa de empresariado femenino local en la comuna de Futaleufú,

con 92 empresas lideradas por mujeres por cada 100 empresas lideradas por hombres, seguidas por las comunas de Chaitén (83), Palena (82) y Hualaihué (81) (Servicio de Impuestos Internos, 2022).

5.1.2 Provincia de Coyhaique

La provincia de Coyhaique, con capital en la ciudad de Coyhaique, se localiza en el extremo noreste de la región de Aysén y está constituida por las comunas de Lago Verde y Coyhaique, indicadas de norte a sur.

Provincia de Coyhaique: Configuración territorial.



Fuente: Dirección de Planeamiento, con información de la Dirección de Aeropuertos, Dirección de Obras Portuarias y Dirección de Vialidad (2022).

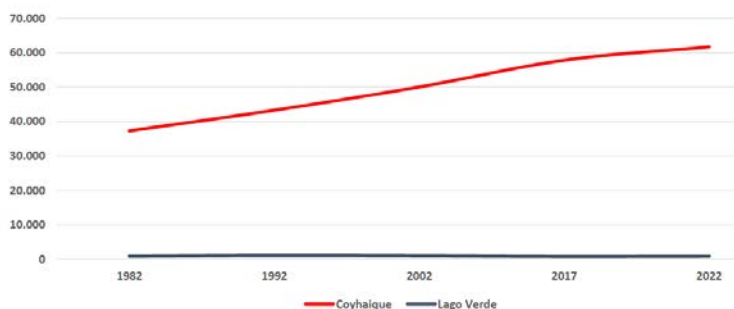
Con una superficie de 12.942,5 km² y una población estimada a 2022 de 61.705 habitantes, es la segunda provincia menos extensa y la más poblada de la región de Aysén (Instituto Nacional de Estadísticas, 2008, 2020).

En relación de su **dinámica demográfica**, la provincia de Coyhaique experimentó una tasa de crecimiento intercensal 2002-2017 de 0,92%, siendo la segunda más alta entre las provincias de la región de Aysén y por sobre la situación regional (0,8%), debido a un importante aumento de su población en dicho periodo, pasando de 51.103 habitantes censados en 2002 a contar con 58.670 habitantes censados en 2017.

Si bien este aumento demográfico es producto del aumento sostenido que ha experimentado la comuna de Coyhaique, pasando de 50.041 habitantes censados en 2002 a contar con 57.818 habitantes censados en 2017, existe en la provincia una fuerte condición de disparidad territorial entre sus comunas, ya que para el mismo período la comuna de Lago Verde experimentó el más alto decrecimiento demográfico intercensal, incluso a nivel regional, alcanzando una tasa de crecimiento intercensal 2002-2017 de -1,47%, producto de una marcada disminución de su población en dicho periodo, pasando de 1.062 habitantes censados en 2002 a contar con 852 habitantes censados en 2017 (Instituto Nacional de Estadísticas, 2003, 2018).

Su **estructura demográfica** estimada a 2022 se caracteriza por contar con una tasa de feminidad de 101 mujeres por cada 100 hombres y un índice de dependencia potencial de 48 personas en edades inactivas (0-14 años y 65 años y más) por cada 100 personas en edad de trabajar. Se encuentra en un proceso de envejecimiento avanzado, ya que el 11,2% de su población es adulta mayor, existiendo 53 adultos mayores (de 65 años y más) por cada 100 niños y jóvenes (menores de 15 años) (Instituto Nacional de Estadísticas, 2020).

Provincia de Coyhaique. Tendencia en la cantidad de población total y crecimiento intercensal comunal, según datos censales y estimaciones. Período 1982-2022.

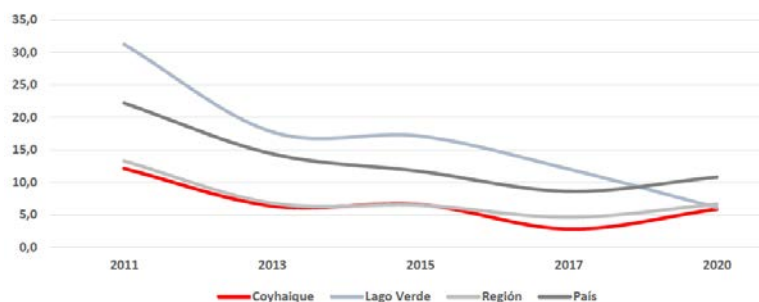


Fuente: Dirección de Planeamiento, con datos del Instituto Nacional de Estadísticas (1983, 1993, 2003, 2018, 2020).

Sobre sus condiciones socioeconómicas, entre sus dos comunas el mayor porcentaje de personas en situación de pobreza por ingresos a 2020 se observó en la comuna de Lago Verde, con 6,1%, seguido de Coyhaique, con 5,9%, aunque ambas por debajo del nivel regional (6,6%) y nacional (10,8%) (Ministerio de Desarrollo Social y Familia, 2020).

En términos de desocupación laboral, las disparidades territoriales en esta provincia se acentúan, ya que en 2017 la tasa de desocupación más desfavorable se observó en la comuna de Lago Verde, con 3,2% de su población en edad de trabajar en situación de desempleo, siendo menor en la comuna de Coyhaique, con 2,9%.

Provincia de Coyhaique. Tendencia en el porcentaje de población en situación de pobreza comunal, regional y nacional. Período 2011-2020.

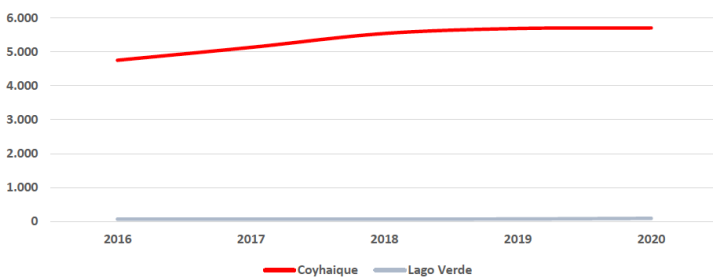


Fuente: Dirección de Planeamiento, con datos del Ministerio de Desarrollo Social y Familia (2017; 2011, 2013, 2015, 2020).

Al mismo año, la mayor tasa de desocupación femenina también se observó en la comuna de Lago Verde, donde el 3,8% de las mujeres en edad de trabajar se encontraban en situación de desempleo, siendo lógicamente menor en la comuna de Coyhaique, con 2,9% (Instituto Nacional de Estadísticas, 2018)

Finalmente, la capacidad de generación y mantención de emprendimientos locales en la provincia se refleja en que a octubre de 2021 se registraban 5.795 empresas, de las cuales 1.312 correspondían a empresas lideradas por mujeres, correspondiendo al 22,6% del total de empresas provinciales, con 69 empresas lideradas por mujeres por cada 100 empresas lideradas por hombres.

Provincia de Coyhaique. Tendencia en la cantidad de empresas locales a nivel comunal. Período 2016-2020.



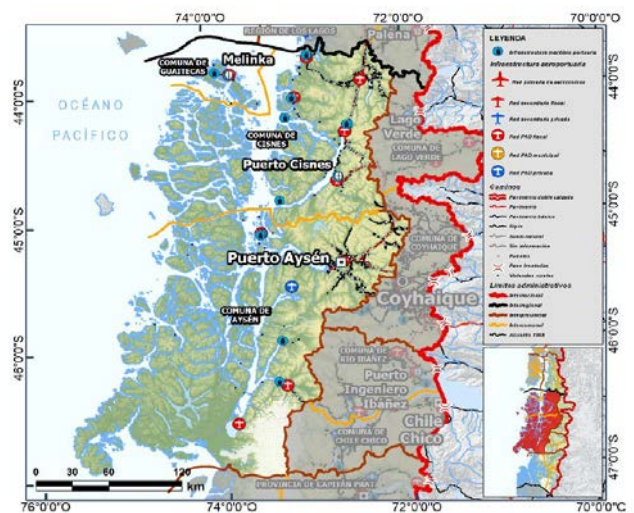
Fuente: Dirección de Planeamiento, con datos del Servicio de Impuestos Internos (2022).

A nivel comunal, la existencia de empresas locales es considerablemente mayor en la comuna de Coyhaique, con 5.702 empresas, mientras en la comuna de Lago Verde sólo hay 93 empresas locales, pero con una mayor tasa de empresariado femenino local, con 78 empresas lideradas por mujeres por cada 100 empresas lideradas por hombres, por sobre la realidad de Coyhaique (68) (Servicio de Impuestos Internos, 2022)

5.1.3 Provincia de Aysén

La provincia de Aysén, con capital en la ciudad de Puerto Aysén, se localiza en el extremo noroeste de la región de Aysén y está constituida por las comunas de Cisnes, Guaitecas y Aysén, indicadas de norte a sur.

Provincia de Aysén Configuración territorial.

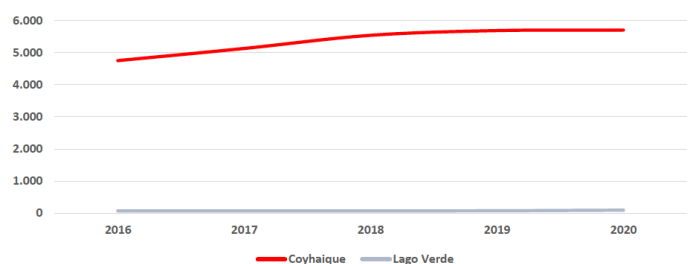


Fuente: Dirección de Planeamiento, con información de la Dirección de Aeropuertos, Dirección de Obras Portuarias y Dirección de Vialidad (2022). Provincia de Aysén Configuración territorial.

Con una superficie de 46.588,8 km² y una población estimada a 2022 de 32.602 habitantes, es la provincia más extensa y la segunda más poblada de la región de Aysén (Instituto Nacional de Estadísticas, 2008, 2020).

En relación de su dinámica demográfica, la provincia de Aysén experimentó una tasa de crecimiento intercensal 2002-2017 de 0,58%, siendo la segunda más baja experimentada entre las provincias de la región de Aysén y muy por debajo de la situación regional (0,8%), debido a un leve aumento de su población en dicho periodo, pasando de 29.631 habitantes censados en 2002 a contar con 32.319 habitantes censados en 2017.

Provincia de Coyhaique. Tendencia en la cantidad de empresas locales a nivel comunal. Período 2016-2020.

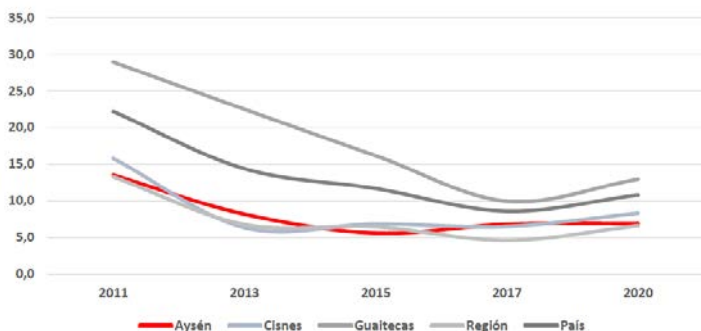


Fuente: Dirección de Planeamiento, con datos del Instituto Nacional de Estadísticas (1983, 1993, 2003, 2018, 2020).

Esta situación podría explicarse por el bajo crecimiento demográfico experimentado por la comuna de Aysén, pasando de 22.353 habitantes censados en 2002 a contar con 23.959 habitantes censados en 2017, con una tasa de 0,46%.

A pesar de ello, sus comunas más aisladas registraron un mayor crecimiento demográfico, ya que la comuna de Guaitecas pasó de 1.539 habitantes censados en 2002 a contar con 1.843 habitantes censados en 2017, con una tasa de 1,2%; mientras la comuna de Cisnes pasó de 5.739 habitantes censados en 2002 a contar con 6.517 habitantes censados en 2017, con una tasa de 0,85% (Instituto Nacional de Estadísticas, 2003, 2018).

Provincia de Aysén. Tendencia en el porcentaje de población en situación de pobreza comunal, regional y nacional. Período 2011-2020.



Fuente: Dirección de Planeamiento, con datos del Ministerio de Desarrollo Social y Familia (2017; 2011, 2013, 2015, 2020).

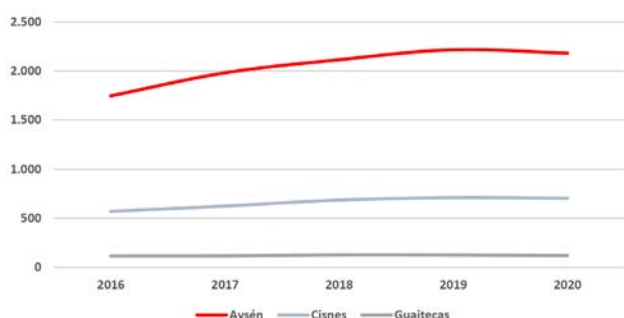
Su **estructura demográfica** estimada a 2022 se caracteriza por contar con una tasa de feminidad de 96 mujeres por cada 100 hombres y un índice de dependencia potencial de 48 personas en edades inactivas (0-14 años y 65 años y más) por cada 100 personas en edad de trabajar. Se encuentra en un proceso de envejecimiento avanzado, ya que el 10,9% de su población es adulta mayor, existiendo 51 adultos mayores (de 65 años y más) por cada 100 niños y jóvenes (menores de 15 años) (Instituto Nacional de Estadísticas, 2020).

Sobre sus **condiciones socioeconómicas**, todas sus comunas cuentan con un mayor porcentaje de personas en situación de pobreza por ingresos a 2020 que a nivel regional (6,6%), pero por debajo del nivel nacional (10,8%), observándose las condiciones más desfavorables en las comunas de Cisnes (8,3%) y Guaitecas (7,3%), por sobre la comuna de Aysén (6,9%) (Ministerio de Desarrollo Social y Familia, 2020).

En términos de **desocupación laboral**, en 2017 la tasa de desocupación más desfavorable entre las comunas de la provincia se observó en la comuna de Guaitecas, con 5,3% de su población en edad de trabajar en situación de desempleo, seguida de las comunas de Aysén (4,1%) y Cisnes (2,5%). Al mismo año, la mayor tasa de desocupación femenina también se observó en la comuna de Guaitecas, donde el 6% de las mujeres en edad de trabajar se encontraban en situación de desempleo, seguida de las comunas de Aysén (3,6%) y Cisnes (2,2%) (Instituto Nacional de Estadísticas, 2018).

Finalmente, la capacidad de **generación y mantención de emprendimientos locales** en la provincia se refleja en que a octubre de 2021 se registraban 3.010 empresas, de las cuales 943 correspondían a empresas lideradas por mujeres, correspondiendo al 31,3% del total de empresas provinciales, con 88 empresas lideradas por mujeres por cada 100 empresas lideradas por hombres.

Provincia de Aysén. Tendencia en la cantidad de empresas locales a nivel comunal. Período 2016-2020.



Fuente: Dirección de Planeamiento, con datos del Servicio de Impuestos Internos (2022).

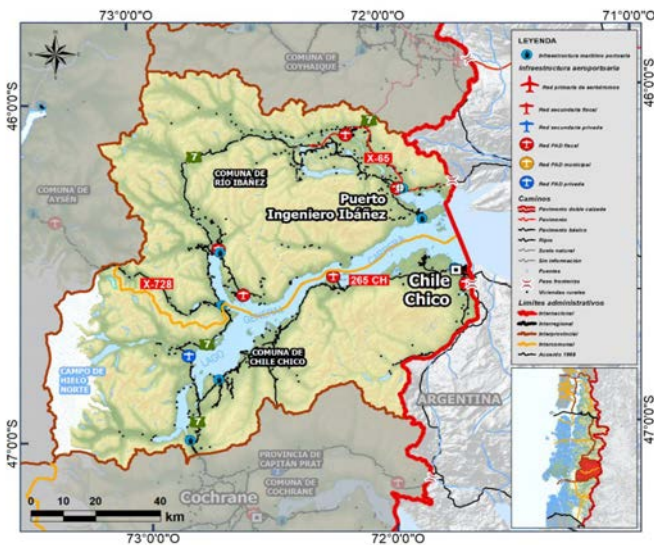


A nivel comunal, la existencia de empresas locales es mayor en la comuna de Aysén, con 2.182 empresas, seguida de las comunas de Cisnes (707) y Guaitecas (121), observándose una mayor tasa de empresariado femenino local en la comuna de Guaitecas, con 111 empresas lideradas por mujeres por cada 100 empresas lideradas por hombres, seguidas por las comunas de Cisnes (91) y Aysén (85) (Servicio de Impuestos Internos, 2022).

5.1.4 Provincia de General Carrera

La provincia de General Carrera, con capital en la ciudad de Chile Chico, se localiza en el margen centro-este de la región de Aysén y está constituida por las comunas de Río Ibáñez y Chile Chico, indicadas de norte a sur.

Provincia de General Carrera. Configuración territorial.

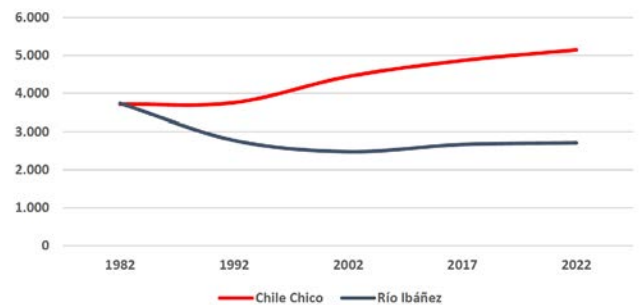


Fuente: Dirección de Planeamiento, con información de la Dirección de Aeropuertos, Dirección de Obras Portuarias y Dirección de Vialidad (2022).

Con una superficie de 11.919,5 km² y una población estimada a 2022 de 7.856 habitantes, es la provincia menos extensa y la segunda menos poblada de la región de Aysén (Instituto Nacional de Estadísticas, 2008, 2020).

En relación de su dinámica demográfica, la provincia de General Carrera experimentó una tasa de crecimiento intercensal 2002-2017 de 0,56%, siendo la más baja entre las provincias de la región de Aysén, por debajo de la situación regional (0,8%), debido a un leve aumento de su población en dicho periodo, pasando de 6.921 habitantes censados en 2002 a contar con 7.531 habitantes censados en 2017.

Provincia de General Carrera. Tendencia en la cantidad de población total y crecimiento intercensal comunal, según datos censales y estimaciones. Período 1982-2022.

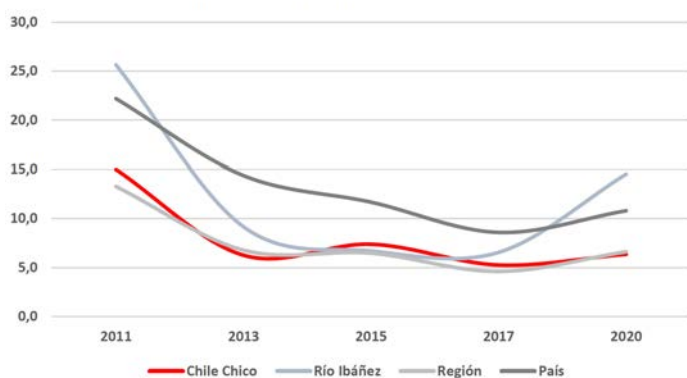


Fuente: Dirección de Planeamiento, con datos del Instituto Nacional de Estadísticas (1983, 1993, 2003, 2018, 2020).

En esta provincia no existen grandes disparidades en el comportamiento del crecimiento demográfico entre sus dos comunas, ya que la comuna de Chile Chico contaba con 4.444 habitantes censados en 2002 y registraron 4.865 habitantes censados en 2017, alcanzando una tasa de crecimiento intercensal de 0,6%.

Por su parte, la comuna de Río Ibáñez contaba con 2.477 habitantes censados en 2002 y registraron 2.666 habitantes censados en 2017, alcanzando una tasa de crecimiento intercensal de 0,49% (Instituto Nacional de Estadísticas, 2003, 2018).

Provincia de General Carrera. Tendencia en el porcentaje de población en situación de pobreza comunal, regional y nacional. Período 2011-2020.



Fuente: Dirección de Planeamiento, con datos del Ministerio de Desarrollo Social y Familia (2017; 2011, 2013, 2015, 2020).

Su **estructura demográfica** estimada a 2022 se caracteriza por contar con una tasa de feminidad de 95 mujeres por cada 100 hombres y un índice de dependencia potencial de 51 personas en edades inactivas (0-14 años y 65 años y más) por cada 100 personas en edad de trabajar. Cuenta con una población muy envejecida, ya que el 10,9% de su población es adulta mayor, existiendo 96 adultos mayores (de 65 años y más) por cada 100 niños y jóvenes (menores de 15 años) (Instituto Nacional de Estadísticas, 2020).

Sobre sus **condiciones socioeconómicas**, se presenta una notable disparidad entre sus dos comunas, ya que el mayor porcentaje de personas en situación de pobreza por ingresos a 2020 se observó en la comuna de Río Ibáñez, con 14,5%, muy por sobre el nivel regional (6,6%) y nacional (10,8%), seguido de Chile Chico, con 6,4% (Ministerio de Desarrollo Social y Familia, 2020).

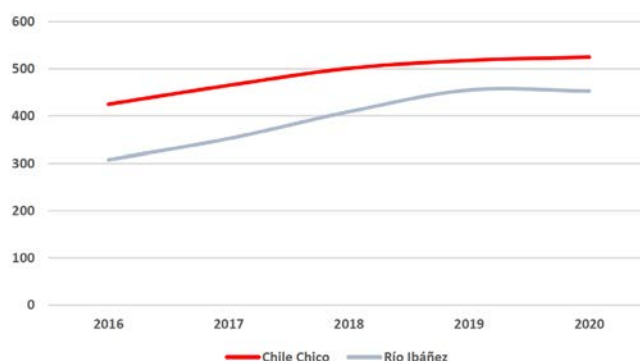
En términos de **desocupación laboral**, se da una situación muy particular en las dos comunas de la provincia, ya que ambas a 2017 observaron la misma tasa de desocupación, con 2,5% de su población en edad de trabajar en situación de desempleo. Incluso, se observó la misma tasa de desocupación femenina entre ambas comunas, con 2,5% de

las mujeres en edad de trabajar en situación de desempleo (Instituto Nacional de Estadísticas, 2018).

Finalmente, la capacidad de **generación y mantención de emprendimientos locales** en la provincia se refleja en que a octubre de 2021 se registraban 978 empresas, de las cuales 337 correspondían a empresas lideradas por mujeres, correspondiendo al 34,5% del total de empresas provinciales, con 95 empresas lideradas por mujeres por cada 100 empresas lideradas por hombres.

A nivel comunal, la existencia de empresas locales es mayor en la comuna de Chile Chico, con 525 empresas, mientras en la comuna de Río Ibáñez hay 453 empresas locales, pero con una mayor tasa de empresariado femenino local, con 96 empresas lideradas por mujeres por cada 100 empresas lideradas por hombres, por sobre la realidad de Chile Chico (94) (Servicio de Impuestos Internos, 2022).

Provincia de General Carrera. Tendencia en la cantidad de empresas locales a nivel comunal. Período 2016-2020.

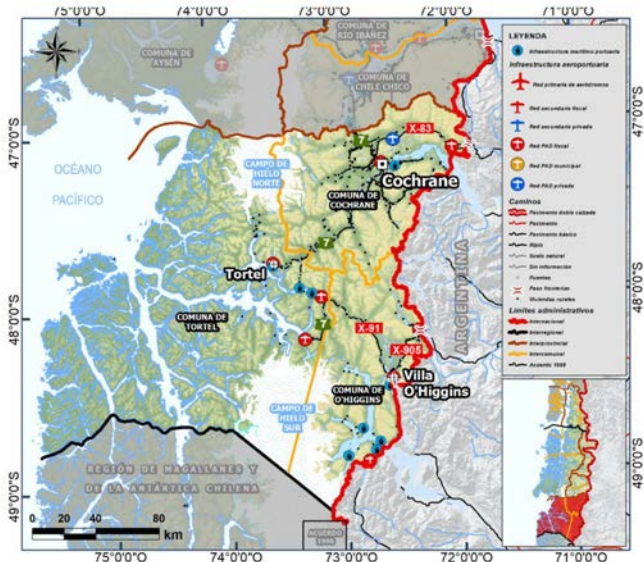


Fuente: Dirección de Planeamiento, con datos del Servicio de Impuestos Internos (2022).

5.1.5 Provincia de Capitán Prat

La provincia de Capitán Prat, con capital en la ciudad de Cochrane, se localiza en el extremo sur de la región de Aysén y está constituida por las comunas de Cochrane, Tortel y O'Higgins, indicadas de norte a sur.

Provincia de Capitán Prat. Configuración territorial.

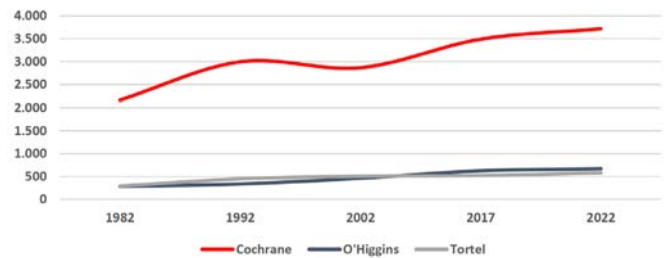


Fuente: Dirección de Planeamiento, con información de la Dirección de Aeropuertos, Dirección de Obras Portuarias y Dirección de Vialidad (2022).

Con una superficie de 37.043,6 km² y una población estimada a 2022 de 4.967 habitantes, es la segunda provincia más extensa y la menos poblada de la región de Aysén (Instituto Nacional de Estadísticas, 2008, 2020).

En relación de su **dinámica demográfica**, la provincia de Capitán Prat, siendo uno de los territorios más aislados de la región, experimentó una tasa de crecimiento intercensal 2002-2017 de 1,26%, la más alta entre las provincias de la región de Aysén, por sobre la situación regional (0,8%), debido a un fuerte aumento de la población en las comunas de Cochrane, con un tasa de 1,31%, y O'Higgins (2,0%), a pesar del bajo crecimiento obtenido por la comuna de Tortel (0,21%) (Instituto Nacional de Estadísticas, 2003, 2018).

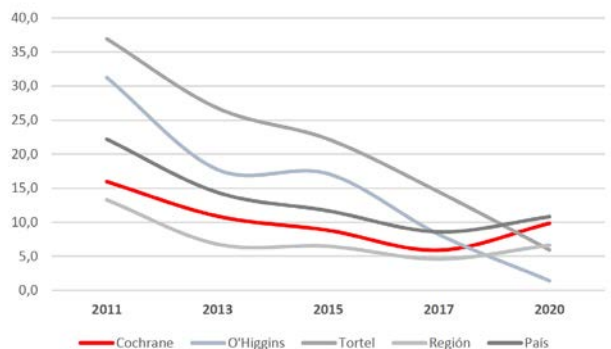
Provincia de Capitán Prat. Tendencia en la cantidad de población total y crecimiento intercensal comunal, según datos censales y estimaciones. Período 1982-2022.



Fuente: Dirección de Planeamiento, con datos del Instituto Nacional de Estadísticas (1983, 1993, 2003, 2018, 2020).

Su **estructura demográfica** estimada a 2022 se caracteriza por contar con una tasa de feminidad de 93 mujeres por cada 100 hombres y un índice de dependencia potencial de 46 personas en edades inactivas (0- 14 años y 65 años y más) por cada 100 personas en edad de trabajar. Se encuentra en un proceso de envejecimiento avanzado, ya que el 11,3% de su población es adulta mayor, existiendo 56 adultos mayores (de 65 años y más) por cada 100 niños y jóvenes (menores de 15 años) (Instituto Nacional de Estadísticas, 2020).

Provincia de Capitán Prat. Tendencia en el porcentaje de población en situación de pobreza comunal, regional y nacional. Período 2011-2020



Fuente: Dirección de Planeamiento, con datos del Ministerio de Desarrollo Social y Familia (2017; 2011, 2013, 2015, 2020).

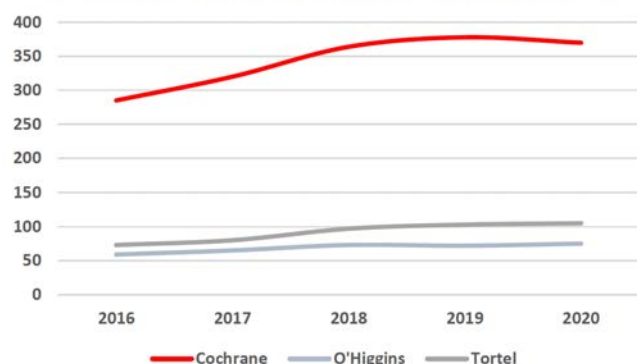


Sobre sus **condiciones socioeconómicas**, el mayor porcentaje de personas en situación de pobreza por ingresos a 2020 entre sus comunas observó en Cochrane, con 9,8% por sobre el nivel regional (6,6%), pero por debajo del nivel nacional (10,8%), observándose condiciones menos desfavorables en la comuna de Tortel, con 5,9%, y muy favorables en la comuna de O'Higgins, con 1,4% (Ministerio de Desarrollo Social y Familia, 2020).

En términos de **desocupación laboral**, en 2017 la tasa de desocupación más desfavorable entre las comunas de la provincia se observó en la comuna de O'Higgins, con 2,9% de su población en edad de trabajar en situación de desempleo, seguida de las comunas de Cochrane (2%) y Tortel (1,4%). Al mismo año, la mayor tasa de desocupación femenina también se observó acentuadamente en la comuna de O'Higgins, ya que 4,5% de las mujeres en edad de trabajar se encontraban en situación de desempleo, seguida de las comunas de Cochrane (2,6%) y Tortel (1,3%) (Instituto Nacional de Estadísticas, 2018).

Finalmente, la capacidad de **generación y mantenimiento de emprendimientos locales** en la provincia se refleja en que a octubre de 2021 se registraban 550 empresas, de las cuales 185 correspondían a empresas lideradas por mujeres, correspondiendo al 33,6% del total de empresas provinciales, con 79 empresas lideradas por mujeres por cada 100 empresas lideradas por hombres.

Provincia de Capitán Prat. Tendencia en la cantidad de empresas locales a nivel comunal. Período 2016-2020.



Fuente: elaboración propia, con datos del Servicio de Impuestos Internos (2022).

A nivel comunal, la existencia de empresas locales es mayor en la comuna de Cochrane, con 370 empresas, seguida de las comunas de Tortel (105) y O'Higgins (75), observándose una mayor tasa de empresariado femenino local en la comuna de O'Higgins, con 148 empresas lideradas por mujeres por cada 100 empresas lideradas por hombres, seguidas por las comunas de Tortel (88) y Cochrane (68) (Servicio de Impuestos Internos, 2022).

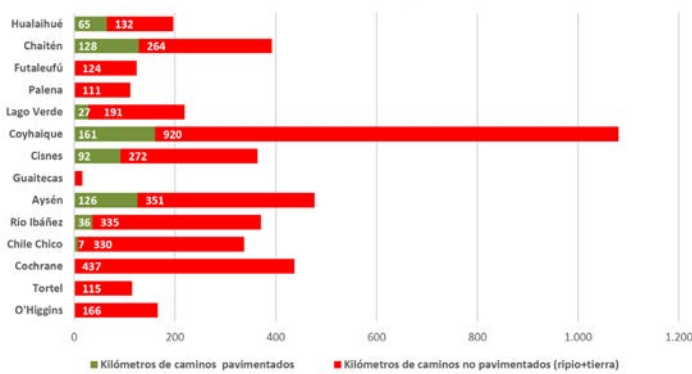
5.2 Brechas en la infraestructura de conectividad física

Para la determinación del estado actual de la infraestructura de conectividad física en el territorio de aplicación del Plan y en virtud de la información disponible, es posible establecer una línea de base relativa a la infraestructura de conectividad caminera, determinando brechas de pavimentación en la red caminera y el estado de conservación en la pavimentación lograda.

Al respecto, una de las características de la dotación de infraestructura en este territorio es la baja proporción de caminos pavimentados, debido principalmente a la baja rentabilidad social que las iniciativas de mejoramiento vial arrojan para el territorio de aplicación del Plan, como también al determinismo que impone sus condicionantes geográficas, sobre todo climatológicas, existiendo una fuerte estacionalidad que impide programas durante todo el año un mejoramiento en los estándares de la infraestructura caminera y su estado de conservación.

Al respecto, es posible determinar que a diciembre de 2021 en el territorio de aplicación del Plan existen territorios comunales que no cuentan con caminos pavimentados, como ocurre en las comunas de Futaleufú, Palena, Guaitecas, Cochrane, Tortel y O'Higgins, mientras en el resto de las comunas la brecha de caminos no pavimentados supera en toda el 60%.

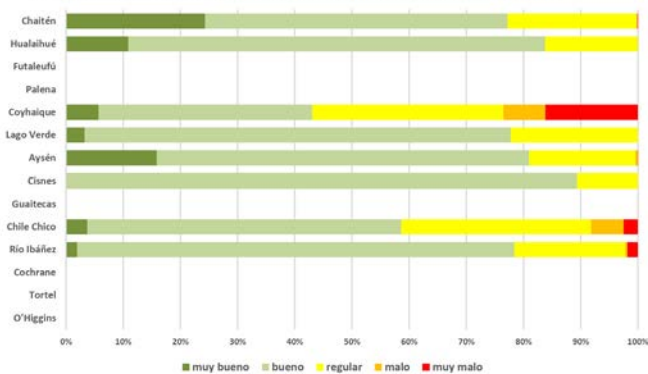
Territorio de aplicación del Plan. Kilómetros de caminos pavimentados y no pavimentados, por comuna. Año 2021.



Fuente: Dirección de Planeamiento, con datos de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas (2021a).

Mientras tanto, entre las comunas que cuentan con caminos pavimentados, existe en la comuna de Coyhaique una importante proporción de caminos pavimentados con estado de conservación “malo” o “muy malo”, siendo estos dos valores cualitativos los que ameritan una pronta conservación, ya que responden a condiciones de la pavimentación que implican una afectación y costos altos para los usuarios que los transitan.

Territorio de aplicación del Plan. Porcentaje de kilómetros de caminos pavimentados según estado de conservación, por comuna. Año 2021.



Fuente: Dirección de Planeamiento, con datos de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas (2021a).

5.3 Cambio climático: tendencias y condicionantes para la infraestructura

El riesgo de impactos relacionados con el cambio climático se deriva de la interacción entre los peligros relacionados con el clima y la vulnerabilidad y exposición de los sistemas humanos y naturales, todos ellos impulsados por los cambios tanto en el sistema climático como en los procesos socioeconómicos, entre ellos la adaptación y la mitigación. Las proyecciones realizadas en nuestro país, exponen un alza en las temperaturas y una disminución en las precipitaciones, efectos que condicionan directamente la disponibilidad del recurso hídrico. Al respecto, cambios futuros en los niveles de temperatura y precipitación podrían alterar los patrones normales de acumulación y derretimiento de nieve. Por otra parte, aunque la evidencia indica que la mayoría de los glaciares de Chile están experimentando un retroceso sistemático, la falta de conocimiento respecto al efecto que las variaciones en la temperatura y precipitación tienen sobre su evolución no permite proyectar dichas tendencias en un modelo de predicción (Ministerio del Medio Ambiente, 2016).

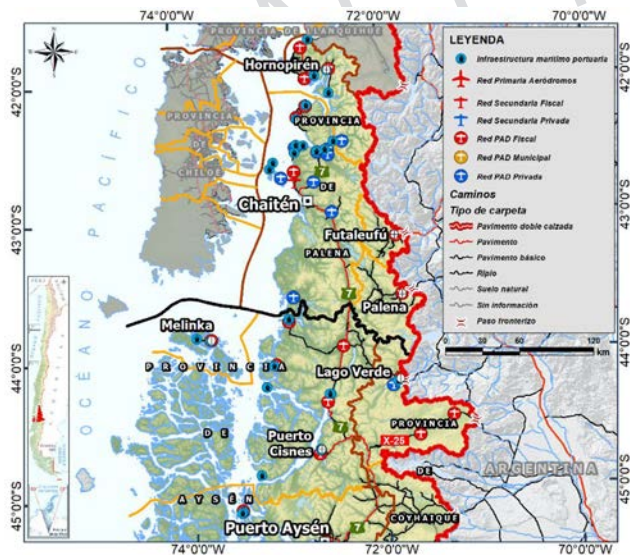
Pese a la insuficiente existencia de información de las implicancias del Cambio Climático, si se tiene un consenso en las distintas esferas, hoy estamos en presencia de fenómenos no consignados en la historia donde los eventos climáticos se caracterizan por las intensidades y alta concentración espacio-temporal, de cómo los procesos de adaptación están siendo orientados, por una parte, para que la infraestructura sea capaz de asimilar altas precipitaciones concentradas en un corto periodo de tiempo, esto lleva a replantear las curvas de diseño de las obras planificadas, lo que sin duda debe ser considerado caso a caso en los proyectos que conforman la cartera de este plan.

Diferentes estudios estiman que el costo incremental para hacer inversiones en infraestructura resiliente al clima, oscila entre el 5% y 20% de la inversión (Eichhorst, 2010). Por ejemplo, en los países de la OCDE, el costo adicional de la construcción de nuevos edificios e infraestructura resiliente

al cambio climático podría ascender a USD 15.000-150.000 millones anuales (0,05%-0,5% del PIB) (UNISRD). Se debe considerar que aun cuando se requiere invertir un monto adicional para incluir la componente de adaptación en los proyectos de infraestructura, sus beneficios son mayores que sus costos, como se evidencia en varios estudios (Stern 2007; ADB, 2005). Esto se debe a que se evitan daños, es decir, costos que habrían ocurrido en ausencia de cualquier medida de adaptación (Eichhorst, 2010)

5.4.1. Infraestructura de conectividad existente en el área de Influencia del Plan:

Territorio de aplicación del Plan. Infraestructura de conectividad física en la provincia de Palena y comunas de Cisnes, Guaitecas y Lago Verde.



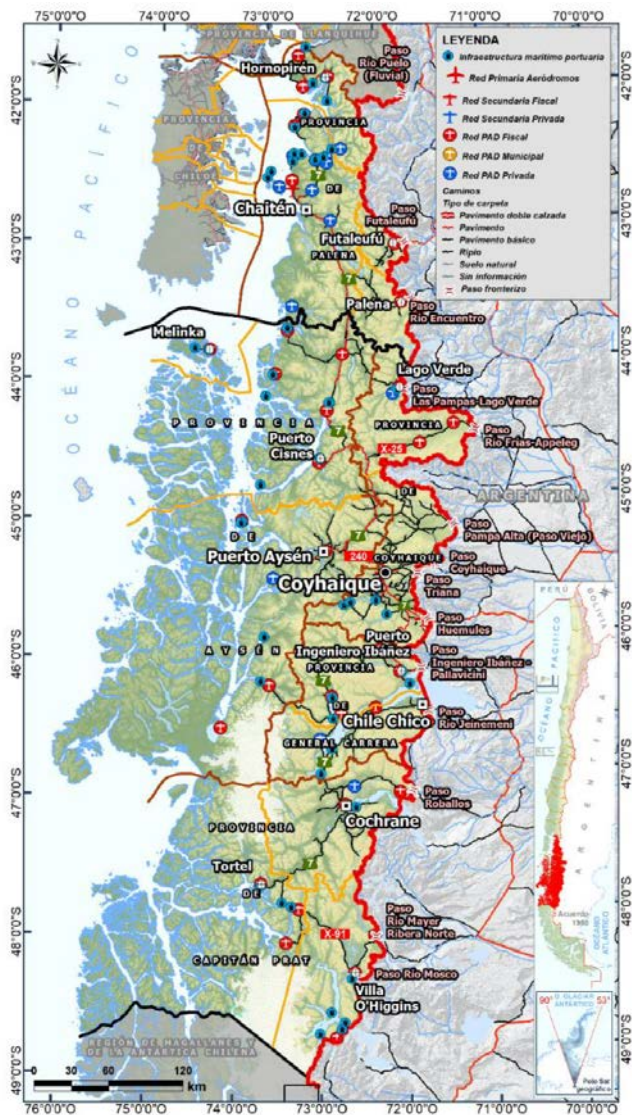
Fuente: Dirección de Planeamiento, con información de la Dirección de Aeropuertos, Dirección de Obras Portuarias y Dirección de Vialidad (2022).

Territorio de aplicación del Plan. Infraestructura de conectividad física en las comunas de Aysén y Coyhaique y en las provincias de General Carrera y Capitán Prat.



Fuente: Dirección de Planeamiento, con información de la Dirección de Aeropuertos, Dirección de Obras Portuarias y Dirección de Vialidad (2022).

Territorio de aplicación del Plan. Infraestructura de conectividad física en la Región de Aysén y la Provincia de Palena



Fuente: Dirección de Planeamiento, con información de la Dirección de Aeropuertos, Dirección de Obras Portuarias y Dirección de Vialidad (2022).

5.4.2 Infraestructura de conectividad vial

La región de Aysén, dispone de una red vial de **3.581 (km)** aproximadamente, lo que corresponde al 4,06% de la red vial nacional enrolada por la Dirección de Vialidad. Esta red está conformada por la red vial básica, caracterizada como red estructurante regional y las redes comunales primarias y secundarias.

La red vial se ha estructurado en torno a un eje Norte Sur, longitudinal, correspondiente al Camino Longitudinal Austral, enrolado como Ruta 7 y un conjunto de caminos transversales que conectan desde mar al límite internacional, siguiendo la geomorfología e hidrografía del territorio.

La red vial cuenta con 448,0 km pavimentados, lo que representa aproximadamente un 12,5% de su extensión, cifra que está por debajo de la media nacional que cuenta con un 24,5% de caminos con pavimento. En materia de estructura de puentes y otros en los diferentes caminos, sólo el camino longitudinal austral cuenta con puentes definitivos en toda su extensión. El resto de la red, cuenta con ejes consolidados parcialmente, la mayoría de los caminos presentan un estándar básico con carpetas de ripio. En la actualidad, la red vial disponible entrega conectividad y accesibilidad a todos los sectores del territorio regional (45 centros poblados) que presentan potencialidad productiva en base a recursos naturales y se requiere avanzar rápidamente con el incremento de la red secundaria, en cuanto al mejoramiento de caminos existentes y la creación de nuevos. Particularmente, los sectores productivos de la ganadería y acuícola para su etapa de agua dulce, requieren ampliar la cobertura de accesos y mejorar el estándar de la conectividad, restando en la actualidad solo a la localidad de Melimoyu.

³ Documento "Red Vial Nacional, Dimensionamiento y Características, 2022"



La red vial nacional y la clasificación de los caminos:

**Tabla 2: Caracterización de caminos (longitud en km)
Región de Aysén - Palena**

Clasificación camino	Pavimento	Soluciones Básicas	Ripio	Tierra	Total
REGIÓN DE AYSÉN					
Caminos nacionales	358,5	232,5	448,1	45,1	1.084,2
caminos regionales principales	61,4	74,1	397,2	-	532,7
caminos regionales provinciales	-	-	73,2	-	73,2
caminos regionales comunales	28,1	153,2	1.175,6	28,0	1.385,0
caminos regionales de Acceso	-	15,8	449,2	40,9	505,9
TOTAL, REGIÓN DE AYSÉN (KM)	448,0	475,5	2.543,4	114,0	3.581,0
PROVINCIA DE PALENA (KM)	193,0	78,8	551,9	0,7	824,4
TOTAL, TERRITORIO PLAN (KM)	641,0	554,3	3.095,3	114,7	4.405,4

Fuente: Dirección de Vialidad, Estadísticas Viales, información a diciembre 2022.

Los caminos en Chile se clasifican en Caminos Nacionales y Caminos Regionales, conforme se estableció en el Decreto MOP N° 556 de junio de 1969.

Administrativamente, la Dirección de Vialidad clasifica los caminos en función de la jerarquía administrativa de las ciudades o localidades que se interconectan, considerando la regionalización del país:

- o Caminos nacionales
- o Caminos regionales principales
- o Caminos regionales provinciales
- o Caminos regionales comunales
- o Caminos regionales de acceso

En la actualidad gran parte de las obras y acciones se concentran en mantener operativas bajo cualquier circunstancia la Ruta 7 de las regiones de Aysén y los Lagos. A esto se suman las conexiones o complementos con los

accesos a rutas internacionales desde y hacia Argentina es decir todas las rutas que permiten como una opción acceder entre regiones por la Ruta 40 preferentemente y/o Ruta 3 del vecino país.

5.4.3 La Infraestructura de conectividad aeroportuaria

La Región de Aysén cuenta con una vasta red de pequeños aeródromos, cuya existencia a partir de la década de los años 60 del siglo pasado permitió apoyar el poblamiento, colonización y desarrollo de la infraestructura pública y privada y la puesta en producción y en valor de los territorios australes. Este conjunto de infraestructura básica, tuvo como objetivo apoyar la consolidación de servicios por parte de aviación general, emergente en esa época, para que se iniciara el servicio del transporte aéreo para los habitantes, posibilitando la conectividad con ese territorio. En este contexto, la infraestructura inicial fue básica y rústica.

En la actualidad, mucha de esta infraestructura tiene características superiores, muchos de los pequeños aeródromos, se encuentran pavimentados (9) y algunos de ellos, cuentan con atención aeronáutica (DGAC). No obstante, definir el estándar mínimo que debe tener la infraestructura de la red de pequeños aeródromos, hace necesario desarrollar un estudio de estandarización para este tipo de infraestructura, con fin de poder garantizar una red de infraestructura acorde a los nuevos tiempos y poder definir, identificar y justificar prioridades para las inversiones que se requieren a objeto de asegurar un estándar mínimo de acuerdo a las normativas.

Red de Pequeños Aeródromos : 26 (9 pavimentados)

Red Secundaria : 1 (Tte. Vidal)

Red Primaria : 1 (Balmaceda)

Tipos de aeronaves de la aviación general

Para que el transporte aéreo se pueda realizar se necesitan dos elementos como mínimo, que son la infraestructura aérea para que se puedan realizar las operaciones de aterrizaje y despegue y las aeronaves. Por este motivo se hace necesario tener el inventario de las aeronaves que atienden la zona en que se ubican los pequeños aeródromos, para conocer sus verdaderas necesidades de infraestructura, con el fin de que todas puedan tener libre utilización de la infraestructura y poder detectar el avión crítico que cuente con la clasificación que deberían tener los aeródromos. También, es importante no dejar afuera las aeronaves institucionales de apoyo (FACH y Carabineros) que aportan en misiones sociales, de soberanía y de emergencia.

Restricciones existentes

Principalmente por las características propias de la región, donde se encuentran la mayoría de los pequeños aeródromos, muchos de ellos se ubican en sectores con restricciones, al no existir emplazamientos más adecuados en el territorio.

En cuanto al aeropuerto de Balmaceda que forma parte de la red primaria de aeropuertos en el país, se puede señalar que desde el punto de vista del nivel de servicio y de satisfacción a los usuarios, es posible establecer que existen dos miradas: en primer lugar, el nivel de prestaciones para los y las usuarias y transporte de cargas; y en segundo lugar, el servicio que se le presta a los operadores aéreos y a entidades aeronáuticas que lo utilizan, este tiene un Plan maestro propio y todo lo referido a infraestructura para pasajeros se encuentra concesionado.

5.4.4 Infraestructura Portuaria

En materia de infraestructura portuaria, actualmente se cuenta con lo siguiente:

Dentro de los desafíos principales se encuentra la realización de estudios de pre-factibilidad que permitan estudiar y cuantificar nuevos diseños de infraestructura portuaria, y de esta manera optar a más fortalecer la cantidad de rutas, propiciando la multimodalidad (Tabla 4).

Tabla 3: Infraestructura portuaria

Tipo Infraestructura	Total	%
Muelle	30	55%
Muelle (Caleta)	2	4%
Rampa	21	38%
Varadero	2	4%
Total general	55	

Fuente: Dirección de Obras Portuarias Región de Aysén, información a diciembre 2021

Tabla 4: Conectividad Intermodal

Capitales comunales	Ubicación		Carretera Austral +	Vías de acceso				
	Provincia	Comuna		Long.	Tiempos de Viaje (hr)			
					Terrestre / Tipo	Aéreo	Mar/lacustre	
A Melinka	Aysén	Guaitecas		0 km		-	1,40	
	Vía Puerto Raúl Marín Balmaceda		+ X- 12	360 km	pavimento/ripio	6,00	1,00	4,30
	vía Puerto Cisnes		+ X-24	198 km	pavimento	2,47	1,00	7,30
	Vía Puerto Chacabuco		240CH	80 km	pavimento	1,13	-	25,00
Desde Coyhaique	Coyhaique	Coyhaique	Ruta 7	0 Km		0,00	0,00	
A Chile Chico	General Carrera	Chile Chico	265 Ch	394 Km	pavimento/ripio	7,87	1,00	-
	Cruce Lago General Carrera		X- 65	118	pavimento	1,47		3,00
	Por Argentina Ruta 49		X- 65	278	pavimento/ripio	3,47		
	vía por Puerto Yungay		Ruta 7	447 km	pavimento/ripio	8,12		
	Fiordo Mitchell							0,30
	Río Bravo		Ruta 7	473 km	pavimento/ripio	8,60		
A Villa O'Higgins	Capitán Prat	O'Higgins	Ruta 7	547 km	pavimento/ripio	9,93	1,45	-

Fuente: Dirección de Planeamiento

5.5 Esfuerzos de inversión en materia de conectividad

La Región de Aysén desde el año 2018 ha tenido un crecimiento sostenido en la inversión ejecutada, se espera para el año 2022, superar los 100 mil millones de pesos⁴, los mismos valores que se alcanzaron con el Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas (2014 - 2018). Se observa que la inversión en infraestructura de transporte, en promedio es un 85% del total. La distribución promedio de un presupuesto anual de los últimos 5 años, indica que del total de inversión, un 30% está destinada al programa Red Austral (Ruta7), 35% al programa de Conservación de Infraestructura de Transporte, 15% al Mejoramiento Red Vial Secundaria, 10% a Infraestructura Portuaria y Aeroportuaria de Conectividad, y el 10% restantes en otros programas.

5.5.1 Conectividad Vial

En cuanto a conectividad vial, los esfuerzos han estado destinados a avanzar en el Proyecto de Mejoramiento (Pavimentación) de la Carretera Austral (Ruta 7, Puerto Montt - Coyhaique - Cochrane - Puerto Yungay, 1.075 Km), específicamente en 3 sectores: 1) Consolidación del sector norte, a través de la pavimentación entre las capitales regionales de Coyhaique y Puerto Montt (612 km), 2) Avanzar en el sector centro, Cruce Cabezas - Villa Ortega - Cruce Ruta 240 CH (51 Km) y 3) Avanzar en la pavimentación hacia el sector sur, entre Coyhaique y Cochrane (335 km).

⁴ Moneda 2022



Tabla 5: Avance físico a la fecha

Sector	Longitud km	Estado avance físico a septiembre 2022 (km)		
		Longitud pavimentada	%	Longitud por pavimentar
R7 Norte (Puerto Montt - Coyhaique)	612	469,44	77%	142,55
R7 Sur (Coyhaique Cochrane)	335	108,5	32%	226,5
Total Ruta 7 Puerto Montt - Cochrane	947	577,94	61%	369,05

Fuente: Dirección de Vialidad Región de Aysén.

Cabe señalar que desde marzo 2010 a septiembre 2022 se han pavimentado 307 km, en el tramo Coyhaique - Puerto Montt (612 km), pasando de 162 km (26.5%) a 469 km (76.7%), a un costo promedio (sólo pavimento) de 1.150 MM\$/km (sin efecto pandemia).

Tabla 6: Proyectos Vigentes 2018-2023

	Iniciativa:	Dist. (km)	Financiamiento
Tramos	Pavimentación Sector Norte (50 km):		
	1) Pangué - Puyuhuapi	14,0	FNDR
	2) Las Pulgas - Pte. Unión	3,5	MOP
	3) Fiordo Queulat - Pte. Chucao	17,5	FNDR
	4) Pte. Chucao - Portezuelo Queulat	6,0	MOP
	5) Portezuelo Queulat - Bif. Pto. Cisnes	9,0	MOP
	Pavimentación Sector Centro (23 km):		
	6) Villa Ortega - Cruce Mano Negra	11,0	FNDR
	7) Cruce Mano Negra - Cruce 240 CH	12,0	MOP
	Pavimentación Sector Sur (55 km)		
	8) Villa Cerro Castillo - Laguna Verde	13,5	FNDR
	9) Laguna Verde - Pte. Cascada	16,5	FNDR
10) Pte. El Belga - Pto Tranquilo	14,0	MOP	
11) Cuesta El Traro hacia el Norte	5,0	FNDR	
12) Cuesta El Traro - Cochrane - Acc. Sur Cochrane	6,0	MOP	

Fuente: Convenio de Programación Vigente entre Ministerio de Obras Públicas y el Gobierno Regional de Aysén, 2019.

Los proyectos vigentes actualmente en la Ruta 7, son los contenidos en el Convenio de Programación Vigente MOP/ Dirección de Vialidad/GORE, que establece pavimentar 128 km en el período 2018 - 2023 (Tabla 7), con una inversión de MM\$177.303 (moneda 2022).

A la fecha sólo se han pavimentado 44 km, debido a que el avance de los contratos ha sido afectado por los efectos post pandemia que sufren las empresas contratistas (quiebra y término anticipado de contratos).

Otros proyectos relevantes en materia de conectividad y accesibilidad, son los mejoramiento de los accesos Norte y Sur de la Ciudad de Coyhaique, al que se debe agregar el proyecto de Vialidad Urbana, Mejoramiento Ruta 243-CH, Sector Calle Victoria - Escuela Agrícola, en una longitud de 2,5 km.

Principales desafíos en materias de conectividad y accesibilidad vial:

■ **Reposición de Puentes Colgantes en la Ruta 7:** Palena, Rosselot y Desagüe Lago Gral. Carrera, debido a que actualmente con los avances de pavimentación constituyen una restricción crítica al transporte de carga.

■ **Consolidar la pavimentación de la Carretera Austral Norte a través de Villa Ortega.** Pavimentación del único tramo pendiente al año 2025: Cruce Cabezas - Villa Ortega (27 km).

■ **Terminar 74 km de diseños de ingeniería pendientes de la Ruta 7 Sur,** tramo: Acceso Capilla Mármol - Cruce El Maitén - Bertrand - Confluencia Río Neff/Baker.

■ **Avanzar en los diseños de ingeniería entre Acceso Sur de Cochrane y Puerto Yungay** (133 km).

■ **Avanzar en la pavimentación de la Ruta 7 Sur hacia la localidad de Cochrane,** al 2025 faltarán 182 km.

■ **Avanzar en el mejoramiento de estándar de la Ruta 265 CH,** Cruce Ruta 7 (El Maitén) - Chile Chico (114 km aprox), actualmente terminados 6 Km (Chile Chico - Acceso Bahía Jara).

■ **Pavimentación Caminos Varios en Coyhaique:** 32 km (Acceso Reserva Coyhaique (1,5 km), Tejas Verdes - Las Bandurrias (9,4 km), Pasarela Pinuer-Puente Osses (6,3 km), Puente Osses-Vado Millar (8,3 km), y Coyhaique-Cerro Negro (6,2 km). Período Ejecución Planificado 2022 - 2024.

■ **Pavimentación Caminos Varios en Puerto Aysén: 8 Km** (Camino X-560: Cruce 240 (El Salto) - Lago Riesco (0,21 Km), Camino X-550: Cruce 240 (Pto Aysén) - Río Blanco (4,96 Km), y Camino X-544: Pte. Río Turbio - Pasarela Pangal (2,79 Km). Período Ejecución Planificado 2024 - 2026.

5.5.2 Conectividad Marítima y Lacustre:

Principales proyectos de conectividad marítima:

■ Consolidación de la Ruta Cordillera a través de la ejecución de la última etapa del proyecto de mejoramiento conectividad marítima en Puerto Cisnes que consiste en la construcción de un terminal de pasajeros de 700 m² con capacidad máxima de albergar a 170 pasajeros (actualmente terminado).

Desafíos en conectividad marítima:

■ Fortalecimiento de la Conectividad Marítima Puerto Yungay - Puerto Natales, a través del proyecto Ampliación Infraestructura Portuaria de Conexión Puerto Yungay.

■ Robustecimiento Ruta Cordillera a través de la Ampliación de la Rampa en Isla Toto.

Principales proyectos de conectividad lacustre:

■ Consolidación del track de navegación que une Puerto Ibáñez - Chile Chico en el Lago General Carrera, a través de la construcción del terminal de pasajeros en Chile Chico (por licitar diciembre 2022).

■ Fortalecimiento de la conectividad lacustre en el Lago O'Higgins, a través del término del proyecto de Ampliación de la Infraestructura Portuaria en Bahía Bahamonde y la Construcción de un nuevo transbordador para operar en el lago.

Actualmente el contrato de construcción de la nave está judicializado y no hay certeza de plazos para continuar con el término de la nave.

Desafíos en conectividad lacustre

■ Fortalecimiento de la conectividad en el Lago General Carrera a través de la construcción de infraestructuras portuarias en el Avellano, Puerto Sánchez, Fachinal, Mallín Grande, Puerto Cristal, Levicán, Bahía Jara y Ampliación Muelle Tranquilo.

■ Mejorar la conectividad lacustre del Lago Cochrane.

■ Avanzar en el fortalecimiento de la conectividad del Lago O'Higgins (aún existen sectores donde no existe infraestructura, y los pobladores improvisan áreas de acceso a la embarcación).

■ Mejoramiento al sistema de gestión relacionado a la operación de las naves en conjunto con MTT. Potenciando –principalmente– lo asociado a la mantención de las naves, fiscalización e infraestructura portuaria.

5.5.3 Conectividad Aeroportuaria

■ En esta tipología de infraestructura de transporte destaca la licitación pública internacional y adjudicación del Proyecto de Concesión Red Aeroportuaria Austral, que incluye el Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo, Punta Arenas y el Aeródromo de Balmaceda. Para la Región de Aysén, la obra más significativa es la Construcción de un nuevo Terminal de Pasajeros de 12.391 m² (superficie actual de 2.570 m²). La empresa tendrá plazo de 1 año para el diseño y 4 años para la ejecución, posteriormente 25 años de operación. La concesionaria adjudicada se denomina

“Consortio Austral de Aeropuertos”, y está conformada por Cointer Chile S.A. y Concesionaria de Aeropuertos del Sur SpA.

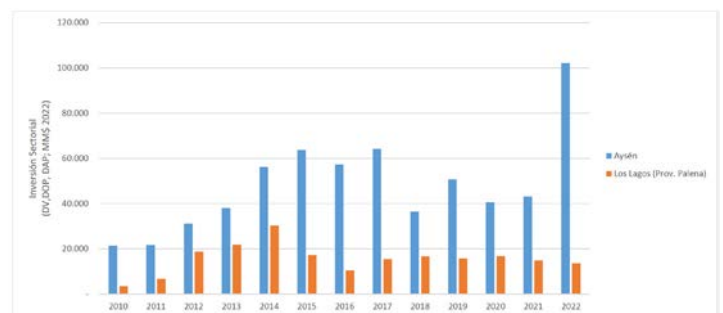
■ En materia de mejoramiento de Pequeños Aeródromos, destaca la Construcción del Terminal de Pasajeros en el Aeródromo de Caleta Andrade y la Conservación Mayor de los Aeródromos de Teniente Vidal (Coyhaique), Cabo 1° Juan Román (Puerto Aysén) y en ejecución Chile Chico.

Desafíos en materia de Conectividad Aeroportuaria

■ Mejoramiento del Aeródromo de Puerto Cisnes, Melimoyu y Villa O'Higgins y Conservación Mayor Pista Aeródromo Balmaceda. Un desafío mayor en el largo plazo es una infraestructura redundante (respaldo) para Balmaceda.

En resumen, durante los últimos 13 años la inversión en infraestructura pública de las direcciones de Vialidad, Obras Portuarias y Aeropuertos en la Región de Aysén y la Provincia de Palena, en términos económicos, se ha distribuido de la siguiente forma.

Distribución de la inversión sectorial MOP en la Región de Aysén y la Provincia de Palena en los últimos 13 años



Fuente: Dirección de Planeamiento.



5.6 Ejes estratégicos del plan

En relación a lo detallado en todos los puntos anteriores del Análisis Territorial, y considerando las contingencias y desafíos en materia de conectividad, el plan se enfocará en tres ejes estratégicos principalmente:

1. Infraestructura de transporte ((Dirección de Vialidad (DV), Dirección de Obras Portuarias (DOP), Dirección de Aeropuertos (DAP))

2. Naves públicas

3. Sistema de Gestión (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), DOP, Delegación Presidencial Regional (DPR)).

En base a estos, se definirán los proyectos y estudios a través de una cartera inicial, que podrá ir considerando nuevas iniciativas en la medida que el plan se ejecute (a través de bajadas locales). Para desarrollar las líneas de acción (ejes estratégicos) se precisaron los siguientes ámbitos de acción:

Ámbitos de acción Vialidad

■ Red Estructurante nacional y regional (Mejoramiento de Estándar y Puentes)

■ Red regional provincial (Pasarelas y Puentes)

■ Fortalecimiento de intervención oportuna: conservación, mejoramiento de servicio, maquinaria y equipamiento

Ámbitos de acción Aeropuertos

■ Mantener el estándar del área de movimiento

■ Cumplir normativa vigente, dar mayor seguridad operacional, Otorgar al usuario protección y resguardo ante las condiciones climáticas propias de cada localidad

■ Dotar de infraestructura para asegurar conectividad ante emergencias

Ámbitos de acción Obras Portuarias

■ Fiscalización, Mantenimientos y Nuevos Diseños (Creación Unidad de Naves Regional

■ Foco en generación de propuestas de mejora al Modelo de Gestión y Gobernanza. (MTT/DOP)

■ Avanzar en alternativas: naves complementarias y prefactibilidad para nueva infraestructura portuaria (largo plazo).

Ámbitos de acción Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

■ Mejoras al Sistema de Gestión

Es fundamental mejorar el sistema de gestión administrativa interna del servicio entregado, para contar con respuestas más ágiles a las necesidades de las personas. De manera paulatina las unidades regionales del Departamento de Transporte Público Regional irán descentralizando su gestión para dotar a las regiones de mayor autonomía. En esta misma línea en el año 2023 se proyecta fortalecer al equipo Aysén con la contratación de tres nuevos/as funcionarios/as quienes junto a la coordinación regional lideraran los procesos de planificación y ejecución de los subsidios de conectividad en todas las modalidades.

Articuladamente con la DOP del Ministerio de Obras Públicas, se iniciará un proceso de revisión y actualización del sistema de gestión de convenios tripartitos con la finalidad de agilizar la tramitación de estos y además desarrollar una mayor coordinación entre ambos sectores en cuanto a la mantención de las naves. Para el año 2023 se proyecta la firma de un Convenio de Colaboración con el fin de comprometer y fortalecer el trabajo interinstitucional para la mantención de las naves de propiedad fiscal, a fin de asegurar la continuidad de Servicios como Lacustre Lago General Carrera y Fiordo Mitchell.

Para el año 2024 se proyecta, en conjunto con la Dirección Regional de Obras Portuarias, modificar el Sistema de

Gestión en la mantención de naves.

■ Aumento subsidios de conectividad marítima y lacustre **Ruta Litoral Norte:** Debido a la alta demanda de viajes de transporte de carga vía marítima a la región de Aysén, es necesario aumentar la cantidad de viajes semanales que se realizan a través de la ruta corta que une Quellón con la comuna de Cisnes. Para suplir esta creciente demanda se proyecta la contratación de una cuarta frecuencia para el año 2024 y el levantamiento de una licitación a largo

plazo que permita aumentar la cantidad de metros lineales disponibles para esta ruta, como un plan complementario al trabajo que desarrollará el Ministerio de Obras públicas en el avance de la ruta terrestre que conectará definitivamente a la Región de Aysén con la Región de Los Lagos.

Lago General Carrera: Es necesario mejorar y ampliar el convenio de operación de esta ruta, debido principalmente a la necesidad de la población por contar con mayor conectividad en toda época del año. Por lo cual el Ministerio de Obras Públicas se encuentra trabajando para poder contar con una nueva nave⁵, que permitirá la operación de las dos embarcaciones principales en el servicio y el aumento de viajes semanales.

Fiordo Mitchell: A raíz de la importante explosión de la demanda y la creciente necesidad de conectividad de los habitantes de la comuna de O´Higgins, sobre todo en temporada estival es importante aumentar la capacidad ofertada de la nave que realiza el servicio actual, así como poder contar con una segunda embarcación que complemente la operación del servicio en el fiordo. Estas modificaciones se proyectan realizar en el periodo 2024-2025.

Incorporación rampas a convenio EMPORCHA-MTT

Se proyecta la incorporación de tres nuevas rampas y terminales portuarios al convenio MTT con Empresa Portuaria de Chacabuco.

Durante el año 2023 se espera poder incorporar la administración del Muelle de Puerto Ingeniero Ibáñez, fundado en mejorar la conectividad del Lago General Carrera y la calidad del servicio subsidiados.

Para los años 2024 y 2025 se proyecta la incorporación de los recintos portuarios de Yungay y Río Bravo y en el futuro también el de Chile Chico.

⁵ Revisar iniciativa en cartera de proyectos.

5.7 Instrumentos de planificación

A continuación, se entregará un breve apartado de los planes vigentes con los que se relaciona el presente plan y que se articulan con la estrategia declarada.

5.7.1 Plan de Gobierno 2022-2026

Si bien el plan de gobierno no menciona lineamientos específicos para la Región, sí plantea mejorar la conectividad y cobertura de salud en zonas extremas.

En cuanto a los Lineamientos Generales del Programa que son de interés para el plan de conectividad de la Región, se plantea asegurar la calidad y seguridad en la conectividad mayor interregional con énfasis en el desarrollo territorial justo y la resiliencia, promoviendo la elaboración de planes de conectividad nacional, inter e intrarregional de alto estándar. Se desarrollarán obras para optimizar el sistema logístico nacional, potenciando el ferrocarril de carga, centros de integración intermodal, mejoramiento de accesos a los puertos y pasos internacionales. En el borde costero, se promete aumentar la inversión en infraestructura y tecnología para la pesca artesanal, las pequeñas embarcaciones, caletas y el transporte náutico en localidades donde sus condiciones lo permitan. Se pretende avanzar también en una ruralidad con una conectividad física y digital justa y garantizada.

Se invertirá en infraestructura de apoyo al turismo de manera descentralizada (senderos, servicios sanitarios, señalización, alumbrado, miradores, entre otros), promoviendo activamente destinos y emprendimientos locales, potenciando los proyectos de eficiencia energética y energías renovables para las MYPEs del sector, entre otras. En línea con las políticas para una reactivación económica sostenible, se priorizará una inversión en infraestructura que permita adaptar los sistemas rurales y urbanos a los efectos del cambio climático.

Para asegurar la robustez, resiliencia y capacidad de

adaptación, se incorporarán criterios de enfoque de cuenca y el nexo agua-energía-alimentos a las inversiones que se materialicen en el marco de la Estrategia de Adaptación a la Crisis Climática y de las obras de infraestructura pública verde como parte del Plan de Reactivación Económica.

Se plantea impulsar obras públicas desde una nueva institucionalidad de planeamiento, con una mirada interministerial, descentralizada y participativa para el desarrollo, financiamiento y administración de las necesidades territoriales, dentro de un nuevo marco de acción que traslade a la ciudadanía y los territorios los beneficios económicos de la inversión en infraestructura. A su vez, se propone mecanismos para un mejor desarrollo de las zonas rurales, con igualdad de servicios, conectividad integral y fomento de la agricultura para la soberanía y seguridad alimentaria como parte de este esfuerzo descentralizador transversal.

Para enfrentar desigualdades históricas en acceso a servicios que enfrentan quienes habitan en zonas rurales, se fomentará la inversión en servicios rurales: agua potable, energía, caminos, conectividad digital, servicios financieros y coordinación efectiva de transporte público; y se apoyará el desarrollo de las actividades económicas no agrícolas del sector rural, tales como los productos madereros no forestales, recolección artesanal, turismo rural, actividades culturales, artesanías y otros productos tradicionales.

5.7.2 Plan Director de Infraestructura 2010-2025 a Junio de 2022

El Plan Director de Infraestructura 2010-2025 (PDI) es un producto final que integra el proceso de planificación que realiza el Ministerio de Obras Públicas (MOP) siguiendo la óptica de planificación a nivel de macrozonas, reconociendo que un gran conjunto de necesidades de infraestructura obedece a fenómenos y problemas cuyas soluciones trascienden muchas veces los ámbitos regionales. De ahí que no sólo se consideró relevante actualizar y mejorar el instrumento de planificación del MOP, sino que además incorporó dimensiones de tipo territorial en el proceso de elaboración del PDI, de modo de establecer las plataformas de análisis que le permitieron a este Ministerio contar con los estudios y antecedentes para aportar a los Instrumentos de Planificación Territorial de carácter normativo.

El Plan tiene como objetivo general el aumento de la competitividad del país y la mejoría de la calidad de vida de la población. El aspecto central de su desarrollo, lo constituye la identificación de planes de inversión en infraestructura para establecer un conjunto de inversiones tendientes a contribuir de manera relevante a alcanzar el potencial de desarrollo del territorio o superar deficiencias de infraestructura.

Para ello se han tenido presente los proyectos que se originan desde tres perspectivas de análisis:

- Inversión/proyectos en cartera (escenario tendencial o base).
- Inversión/proyectos para superar déficits o brechas de infraestructura.
- Inversión/proyectos para contribuir a alcanzar el potencial de desarrollo del territorio.

Algunas de las ideas y proyectos de infraestructura que contemplaba el plan se muestran a continuación:

- Mejoramiento Ruta 7, límite regional-Villa O'Higgins
- Mejoramiento Pasos de Frontera (Las Pampas, Río Frías, Roballo, Entrada Mayer, Jeinimeni, Dos Lagunas)
- Mejoramiento Acceso a Puerto Raúl Marín Balmaceda
- Mejoramiento Acceso a Puerto Sánchez
- Mejoramiento Acceso a Caleta Tortel
- Construcción Variante a Puerto Chacabuco
- Mejoramiento Aeródromo Melimoyu
- Mejoramiento Aeródromo Lago Verde
- Mejoramiento Aeródromo Estancia Río Cisnes
- Construcción de refugio para pasajeros en Rampa Fiscal de Puerto Aguirre
- Construcción de atracadero en ribera norte-occidental de Lago Cochrane
- Mejoramiento de infraestructura portuaria de Bahía Bahamonde, Candelario Mancilla y de Ventisquero Chico.

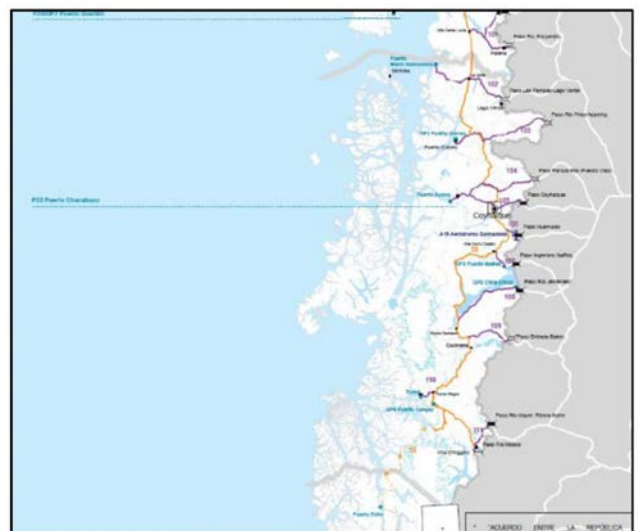
5.7.3 Plan Nacional de Infraestructura para la Movilidad 2020 - 2050

El Plan Nacional de Infraestructura para la Movilidad 2020 - 2050 (PNIM 2020 - 2050) es un plan de carácter nacional y estratégico que aborda la conectividad y movilidad interurbana, que se caracteriza por desarrollar un modelo de transporte vinculado a las actividades económicas y al crecimiento de la población a lo largo de tres décadas. De esta manera evalúa bajo un prisma de sostenibilidad (en sus dimensiones económica, social y medioambiental) la provisión de infraestructura de transporte asociada a una visión objetivo de largo plazo, que responde a criterios territoriales, de redundancia y resiliencia de una red multimodal de transporte.

Los tipos de infraestructura y proyectos abarcados incluyen vialidad interurbana estratégica, conectividad vial a través de obras portuarias, infraestructura aeroportuaria, puertos y ferrocarriles de carga y pasajeros y suman en conjunto alrededor de 50.000 millones de dólares (año 2020):

- Mejoramiento Ruta 7, Puerto Montt-Villa O'Higgins (2020-2050).
- Conectividad Aysén-Magallanes (Chile por Chile) (2020-2050).
- Pavimentación Paso Ingeniero Ibáñez (2020-2030).
- Pavimentación Paso Río Jeinimeni (2020-2040).
- Pavimentación Paso Coyhaique Alto (2020-2030).
- Pavimentación Paso Las Pampas (2040-2050).
- Pavimentación Paso Río Frías (2040-2050).
- Pavimentación Paso Pampa Alta (2040-2050).
- Pavimentación Paso Roballos (2030-2040).
- Pavimentación Paso Entrada Mayer (2030-2040).
- Pavimentación Acceso a Caleta Tortel (2020-2030).
- Mejoramiento Ampliación Aeródromo de Balmaceda (2020-2030).
- Mejoramiento de rampas, terminales y transbordadores en Puerto Cisnes, Lago General Carrera y Puerto Yungay (2020-2030).
- Ampliación Puerto de Chacabuco (2030-2040).

Proyectos involucrados en el Plan de Infraestructura para la Movilidad 2020-2050



Fuente: Dirección de Planeamiento, Plan Nacional de Infraestructura para la Movilidad 2020 - 2050

5.7.4 Política Nacional para Zonas Rezagadas en Materia Social

Plan de Desarrollo: Territorio Provincia de Los Glaciares

Este plan fue elaborado el año 2020 por el Gobierno Regional de Aysén y es el primero que se elabora en el marco de la política nacional para zonas rezagadas, fijada por el DL 975/2019, el cual deberá ser ejecutado en un horizonte de 8 años, entre los años 2020 y 2027.

El territorio de rezago, se ha denominado Territorio Provincia de Los Glaciares. Las comunas que componen el territorio de rezago corresponden a Cochrane, Tortel y O'Higgins en la Provincia de Capitán Prat. Estas comunas presentan los mayores índices de aislamiento de la Región más aislada del país, la que se deriva principalmente de los ámbitos de la conectividad física y virtual, así como de la inversión pública. El objetivo general del plan es mejorar la calidad de vida de la población que habita las zonas de rezago, mediante el desarrollo de infraestructura básica y/o habilitante, considerando sus identidades locales tanto en lo cultural, como en su geografía determinada por la presencia de glaciares, ríos, fiordos y canales, la estepa patagónica, y los cordones montañosos; relevando sus potencialidades productivas en el ámbito del turismo y las actividades silvoagropecuarias, que permitan establecerla como un destino sustentable de nivel mundial y producción de calidad con valor agregado; incorporando la identificación de riesgos naturales y la planificación integral de su territorio, disminuyendo su condición de aislamiento y brechas sociales que han definido obstáculos estructurales en su desarrollo.

Así, este Plan busca disminuir la situación de rezago del territorio por medio de la inversión en los ejes de Conectividad, Infraestructura, Fomento Productivo y Capital Humano, Riesgos Naturales; y Ordenamiento Territorial. Con el objetivo fundamental de promover la equidad territorial en la Región que presenta mayores niveles de aislamiento a nivel nacional, y en el territorio más aislado y con mayores brechas en pobreza multidimensional de la región.

Contempla la ejecución de 66 iniciativas de inversión, de las cuales un 12% corresponden a Estudios, 23% a programas y 65% a proyectos, en las distintas etapas del ciclo de vida de la inversión pública (prefactibilidad, diseño o ejecución). En la siguiente tabla, se detalla la distribución de fuentes de financiamiento asociadas a cada eje de desarrollo, destacando que el mayor porcentaje de fondos regionales o Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR) y de la Provisión de Convergencia para Territorios Rezagados se encuentran en el eje de Infraestructura, siendo esta la mayor brecha existente en el territorio al año 2020.

Tabla 7: Fuentes de financiamiento por eje

Moneda: millones de pesos

Eje	Cantidad Iniciativas	Sectorial	Convergencia	FNDR	Inversión
Conectividad	5	1.203	-	6.977	8.180
Infraestructura	32	49.761	16.422	32.818	99.001
Fomento Productivo y Capital Humano	21	3.818	6.093	2.268	12.179
Recursos Naturales	3	-	700	2.725	3.425
Ordenamiento Territorial	5	133	459	-	592
Total	66	54.916	44.788	23.673	123.377

Fuente: Plan de Desarrollo "Territorio Provincia de Los Glaciares", Gobierno Regional de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, 2020.

La cartera de inversión asociada al Plan de Desarrollo, tiene un monto total de inversión de MM\$123.377, el que tiene como fuente de financiamiento un 45% de aporte sectorial, 36% Provisión de Convergencia para Territorios Rezagados y 19% FNDR.

El Plan de Desarrollo Territorio Provincia de Los Glaciares junto a su cartera de inversiones, fue validado por los Concejos Municipales y comunidades locales durante el mes de marzo de 2020, y aprobado por el Consejo Regional de Aysén el 29 de abril de 2020.

5.7.5 Plan de Conectividad Austral (2007 - 2021)

El Plan de Conectividad Austral (PCA), fue una iniciativa del Gobierno de Chile comprometido por S.E. la Presidenta de la República, Michelle Bachelet, en Noviembre del año 2007 y elaborado por el Ministerio de Obras Públicas en coordinación con el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y los Gobiernos Regionales de Los Ríos, Los Lagos, Aysén y de Magallanes. Este instrumento se enfocó en consolidar y/o abrir nuevas opciones para la integración nacional en la zona austral de Chile, colaborando así a objetivos de desarrollo geopolítico, social y productivo.

Este Plan, contempló un programa de obras de Infraestructura y servicios para las regiones de la zona austral del país, considerando iniciativas bajo distintas modalidades de transporte, especialmente servicios integrales de transporte marítimo, fluvial y lacustre, tanto de pasajeros como de vehículos, con mejor calidad de servicio y frecuencias garantizadas y, asegurando la adecuada mantención y conservación de la infraestructura portuaria pública y también de las naves que el Estado de Chile proporcionó para estos efectos.

Al finalizar el año 2015, la meta de este Plan era tener operativo un sistema multimodal, que permitiera conectar longitudinalmente la zona austral, sin perjuicio de los avances en los proyectos de las vías transversales y otras redes específicas del Plan, los que se consolidarían en una segunda etapa.

En materia de recursos, el Plan incorporó inversiones de los Ministerios de Obras Públicas, de Transportes y Telecomunicaciones, y de los Gobiernos Regionales, en instrumentos tales como los Convenios de Programación y Subsidios a la oferta y demanda de transporte de pasajeros, que permitieron planificar y dar sustentabilidad a las inversiones a lo largo del tiempo.

El Plan planteó resolver las condiciones de aislamiento de un conjunto de localidades comprendidas entre las

regiones de Los Ríos y Magallanes, y la conectividad longitudinal del territorio entre la regiones de Los Lagos y Aysén, considerando como objetivo general, el desarrollo de la infraestructura y servicios de transporte a fin de potenciar las actividades socioeconómicas, la soberanía y los asentamientos humanos; y facilitar la accesibilidad a localidades en situación de aislamiento extremo, crítico y alto en la zona Austral de Chile.

A la fecha, las iniciativas del Plan aún pendientes de ejecutar para el caso de la Región de Aysén son:

- Mejoramiento Aeródromo Enrique Meyer Soto, Caleta Tortel.
- Mejoramiento Aeródromo Puerto Cisnes.
- Ampliación Infraestructura Portuaria De Conexión Puerto Yungay.
- Construcción Camino Puerto Cisnes - Fiordo Queulat.
- Mejoramiento Camino La Junta - Puerto Raul Marín Balmaceda.
- Mejoramiento Camino Puerto Río Tranquilo - Bahía Exploradores.
- Construcción CBE (Camino De Bajo Estándar) Cruce Palena - Melimoyu - Seno Gala.
- Construcción Puente Pinuer.

5.7.6 Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 (PRIGRH) - Región de Aysén.

Este Plan, lanzado el año 2011, tuvo como fin principal generar un instrumento de planificación ministerial con horizonte al año 2021, definiendo las acciones y los proyectos estratégicos en materia de infraestructura y gestión de los recursos hídricos, orientando y promoviendo las actividades públicas y privadas en la región, con un mejor uso y mayor protección de los recursos naturales de modo de apoyar el desarrollo regional con más oportunidades para sus habitantes.

De esta forma, se pretendió contribuir eficaz y eficientemente al desarrollo sostenible de la Región, a través de la provisión de servicios de infraestructura y gestión del

recurso hídrico, mejorando la conectividad y accesibilidad intra e interregional, así como internacional; fortaleciendo el desarrollo del transporte multimodal y el establecimiento de plataformas logísticas para las actividades productivas de la región; mejorando las condiciones de habitabilidad de los asentamientos humanos y localidades, con énfasis en la pertenencia e identidad cultural.

La aplicación de este Plan, permite apreciar el alto grado de alineación entre lo programado y lo ejecutado, aún con los ajustes presupuestarios aplicados por situaciones de contingencia (terremoto y maremoto) y limitaciones para la elegibilidad de proyectos, derivados de las metodologías de Evaluación exigidas en los procesos de postulación a financiamiento por MDSF. En términos de número de iniciativas, se tuvo un porcentaje de avance del 50% aproximadamente al año 2021, cifra que sube al 70% si se consideran también las iniciativas en ejecución al 2021.

En términos de recursos financieros, se ejecutó alrededor del 82% del presupuesto.

Es necesario señalar que ciertas iniciativas importantes pudieron haber quedado fuera de lo ejecutado, como por ejemplo, lo relacionado con los mejoramientos de estándar de la red vial y su pavimentación, así como la mayoría de las obras portuarias multipropósito. Si esto no ocurrió, se debió a que durante la Administración de Gobierno 2014-2017, se definieron Planes especiales para Zonas Extremas (PEDZE), que estableció exigencias distintas para proyectos de inversión en la regiones extremas del país, como fue la definición de la evaluación costo-eficiencia, con lo cual fue posible que estos proyectos pudieran materializarse, aun cuando, se produjo la postergación en el inicio de los programas, parte de lo cual, quedó reformulado en los ajustes incorporados el año 2015 al Plan.

En relación a proyectos inicialmente programados y posteriormente no efectuados, en su gran mayoría corresponden a iniciativas relacionadas con infraestructura

de edificación pública, materia en su mayoría programada con recursos Extra MOP que no se determinaron ni se canalizaron en los procesos de elaboración de los presupuestos, quedando postergados o bien eliminados, por decisiones de las autoridades regionales competentes.

Proyectos importantes no ejecutados y programados en el mediano y corto plazo del PRIGRH.

Se puede mencionar que algunos tramos del mejoramiento de la Ruta 7 y la infraestructura portuaria multipropósito, sufrieron postergaciones; así mismo, el desarrollo de las obras de mejoramiento y ampliación del aeropuerto de Balmaceda para el período de transición previo a la Concesión del nuevo terminal. No obstante, el desarrollo y sus ejecuciones han seguido en marcha y el cumplimiento de estas metas será el resultado de los programas en desarrollo y por desarrollar en el corto y mediano plazo.

En otras materias, en la edificación pública, las postergaciones no prevén una programación cercana, materia que deberá ser reanalizada, nuevamente validada y priorizada para integrarse o no en futuros Planes.

Conclusiones generales del PRIGRH

De los resultados de la elaboración del Plan, se puede concluir que fue un proceso positivo, demostró que existen las capacidades profesionales e institucionales del MOP y de la Dirección de Planeamiento para desarrollar este tipo de instrumentos, que es posible validar su desarrollo a través de procesos participativos e integradores territorialmente, como también alcanzar consensos regionales para escuchar, analizar, aprobar y priorizar propuestas de respuestas a los requerimientos identificados en cada uno de los territorios regionales. Aplicado el instrumento, se pudo observar el grado de coherencia y sintonía con las prioridades territoriales y alcanzar coincidencias en la asignación de recursos para las inversiones, de manera de ajustar el cumplimiento de lo planificado y programado con lo ejecutado en el período de aplicación.



5.7.7 Plan Patagonia Verde

El Plan Patagonia Verde fue desarrollado durante 2014 por el Gobierno Regional de Los Lagos y estuvo enfocado en abordar la problemática de las zonas extremas de la región, tales como: Cochamó, Hualaihué, Chaitén, Futaleufú y Palena, afectadas por una serie de déficits que hacen imposible propender al tipo de desarrollo al que sus habitantes aspiran para ellos y para las futuras generaciones. Recoge los múltiples factores que inciden en las condiciones de rezago de estos territorios, a través de una serie de acciones, que consideran un plan de inversiones públicas, pero por sobre todo una propuesta de solución integral capaz de asumir la multidimensionalidad del problema, garantizando a cada uno de los habitantes de la región condiciones para un desarrollo integral y equitativo.

El objetivo general es contribuir a reducir las inequidades existentes en los estándares de vida de las Personas del Territorio Patagonia Verde, el resto de la región y el país, así como también reducir las inequidades territoriales internas de la Región con el fin de impulsar un mayor crecimiento y desarrollo integral de la Región de Los Lagos.

Los objetivos específicos en materia de conectividad del plan son:

- Conectar a Patagonia Verde física y virtualmente, bajo una lógica de conexión interna y externa; a escala regional, local, interregional, internacional potenciando su desarrollo territorial y su inserción nacional e internacional.
- Consolidar la infraestructura habilitante para el desarrollo de los asentamientos humanos sustentables.

Asociado a estos objetivos se postula el Lineamiento Estratégico “Conectividad para el Desarrollo de las Personas de Patagonia Verde” que incluye las siguientes áreas de acción:

La conectividad a través de la Ruta 7 es una acción continua en el tiempo y su desarrollo va en su propia línea. Tiene por objeto unir al país de Norte a Sur, dando cuenta de la Integración Nacional y Soberana de Chile. El Plan Patagonia

Verde, reconoce su fuerte e innegable relación con el Territorio de Aysén, en cuanto a relaciones ancestrales como futuras. Esta fuerte relación, debe ser reforzada y promovida.

Promover los estudios pertinentes para el desarrollo de una Ruta entre el Lago Palena y el Lago Verde en la Región de Aysén, dan cuenta de la fuerte vocación turística del Territorio y la profunda relación entre las regiones.

La conectividad con el Territorio Argentino es de fuerte arraigo y dependencia, las relaciones comerciales, sociales y de acceso a los servicios son de larga data y a futuro se irán fortaleciendo. Por ello, la promoción del mejoramiento de la conectividad asociada a la ruta fronteriza con la Provincia de Chubut es requerida y necesaria para tal efecto.

El desarrollo de los caminos costeros asociados a la Península de Ayacará, la Península de Huequi, y Borde Costero de Santa Bárbara, infraestructuras de conectividad para Villa Vanguardia, serán prioridades a desarrollar, así como aquellas infraestructuras de conectividad marítima que complementen la conectividad con las Islas o las Rutas Marítimas.

Requerimientos puntuales de conectividad asociada a nuevas infraestructuras de conectividad como puentes (Río Tranquilo por ejemplo), pasarelas (aeródromo de Hornopirén), embarcaderos (Chaitén) con mejores y más rápidos transbordadores son también necesarios.

5.7.8 Zonas de Interés Turístico (ZOIT)

Un territorio puede ser declarado Zona de Interés Turístico cuando posee condiciones especiales para la atracción turística y se requieren medidas de conservación y de una planificación integrada para focalizar las inversiones del sector público y/o promover las inversiones del sector privado en dicho territorio.

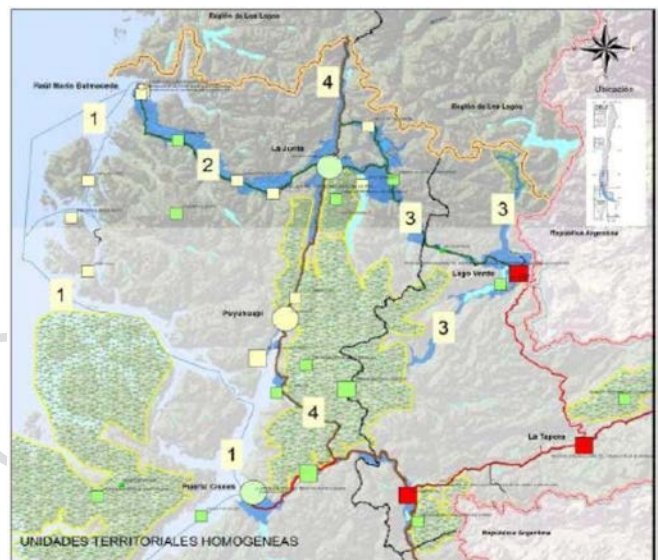
El artículo 8 numeral 7) de la ley N° 20.423, asigna al Comité de Ministros del Turismo declarar las Zonas de Interés Turístico.

Mediante decreto N° 3, de 5 de enero de 2018, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, se declaró como Zona de Interés Turístico el territorio denominado "Aysén Patagonia Queulat".

Mediante decreto N° 4, de 5 de enero de 2018, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, se actualizó la Zona de Interés Turístico "Lago General Carrera" denominándola "Chelenko".

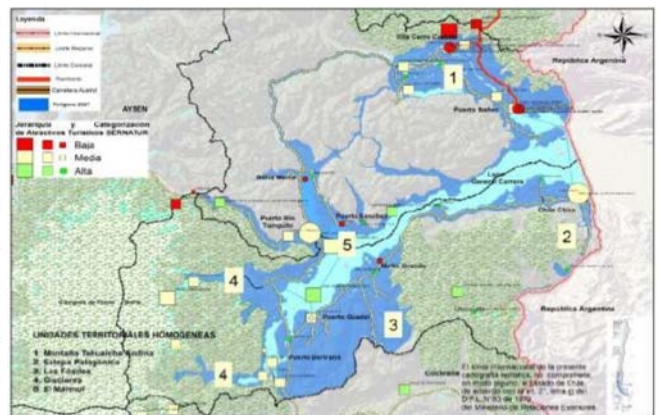
Mediante Decreto N° 94, de 21 de Febrero de 2018, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, se declaró como Zona de Interés Turístico (ZOIT) "Provincia de los Glaciares" al territorio conformado por parte de las comunas de Tortel, Cochrane y O'Higgins.

Localización ZOIT Queulat



Fuente: Subsecretaría de Turismo, ZOIT declaradas, 2022

Localización ZOIT Chelenko

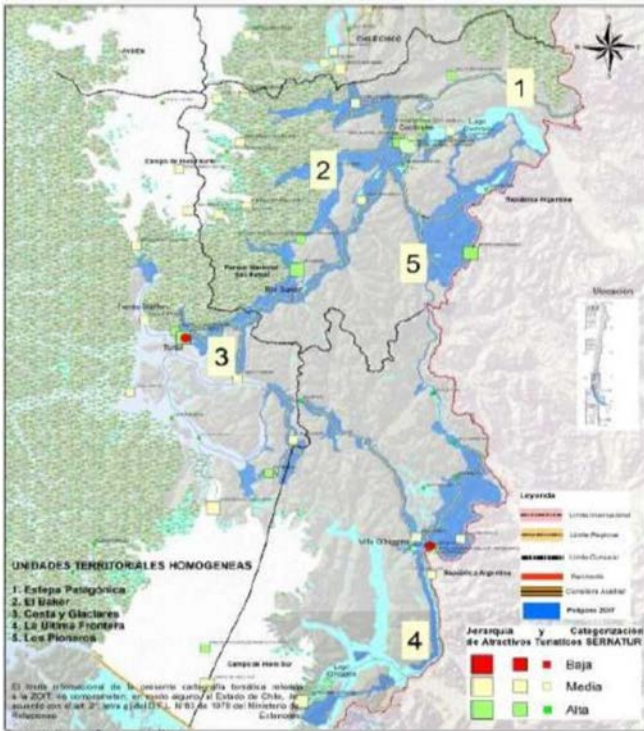


Fuente: Subsecretaría de Turismo, ZOIT declaradas, 2022

ZOIT y Unidades territoriales homogéneas:

ZOIT Territorio Queulat	Litoral	Rio Palena - La Junta
		La Junta - Lago Verde - Rutas Troperas
		Carretera Austral
ZOIT Territorio Chelenko	Montaña Tehuelche Andina	Estepa Patagónica
		Los Fósiles
		Glaciares
		El Mármol
ZOIT Territorio Los Glaciares	Estepa Patagónica	El Baker
		Costa y Glaciares
		Última Frontera
		Los Pioneros

Localización ZOIT Los Glaciares



Fuente: Subsecretaría de Turismo, ZOIT declaradas, 2022



6. IMAGEN OBJETIVO

Para el año 2030, la Región de Aysén y la Provincia de Palena dispondrán de una red de transporte más completa, con sectores de mayor estándar y de mejores aportes a la integración territorial, ofreciendo mayores niveles de servicio para favorecer la conectividad, el confort y la seguridad en traslados, teniéndose como resultado una mejor experiencia de viaje en los distintos modos de transporte.

Para el año 2030, estará en plena operación un modelo de gobernanza para la prestación del servicio de transporte marítimo y lacustre, en el cual quedarán incorporados la infraestructura (muelles, rampas y servicios en tierra), las naves (servicios a los pasajeros y el sistema de mantenimiento y conservación de las naves) y la gestión que se llevará entre el sector Público (MOP/DOP y el MTT) y el sector privado según corresponda.

Para el año 2030, se consolidará la accesibilidad entre Puerto Montt y Coyhaique con la pavimentación completa de todos los tramos existentes de la Ruta 7 y acompañado de servicios marítimos de a lo menos dos frecuencias diarias, para favorecer la conectividad junto con un modelo de gestión que permita la competencia de los operadores de las rutas.

7. ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN

7.1 Proyectos y estudios

A continuación se presenta la tabla con las iniciativas que componen este Plan. Para facilitar la ubicación temporal, se han coloreado las tablas según el horizonte de ejecución, de acuerdo al esquema de colores indicado en la sección 4.2:

Tabla 8: Iniciativas planificadas en lo Urgente (2022-2023)

Región	Nombre Iniciativa	Financiamiento	Servicio	Etapas MDSF	Total
AYSÉN	CONSERVACION MAYOR AERÓDROMO VILLA O'HIGGINS	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS	EJECUCIÓN	1.943.500
AYSÉN	CONSERVACIÓN RED VIAL REGIÓN AYSÉN 2020	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	3.063.089
AYSÉN	MEJORAR CONECTIVIDAD DE SERVICIO DE ITINERARIOS REGULARES	SECTORIAL	MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES	N/A	0
AYSÉN	NAVE COMPLEMENTARIA DE CONECTIVIDAD LACUSTRE PUERTO IBAÑEZ - CHILE CHICO	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	DISEÑO	55.000
AYSÉN	REPOSICION PUENTE PALENA Y PUENTE ROSSELOT, RUTA 7, XIR	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	280.000
AYSÉN	SERVICIO DE CARENA A FLOTE PARA EL TRANSBORDADOR LA TEHUELCHÉ	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	1.120.000
AYSÉN	SERVICIOS DE CARENA PARA LA NAVE PADRE ANTONIO RONCHI DE LA REGION DE AYSÉN	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	350.000
LOS LAGOS	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR, SECTOR: CALETA GONZALO-SANTA BÁRBARA, TRAMO 1: CALETA GONZALO-PUENTE GENERAL MANUEL FELIÚ, DM. 143.152 A DM. 157.081,842	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	18.850.634
				Total general	25.662.223

Fuente: Dirección de Planeamiento, 2022

Tabla 9: Iniciativas planificadas en el Corto Plazo (2023-2024)

Región	Nombre Iniciativa	Financiamiento	Servicio	Etapas MDSF	Total
AYSÉN	ADQUISICIÓN DE EQUIPOS INVERNALES	FNDR	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	2.500.000
AYSÉN	ADQUISICION DE EQUIPOS Y EQUIPAMIENTO DE SOPORTE AL PLAN DE MEJORAMIENTO	FNDR	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	245.000
AYSÉN	ADQUISICIÓN DE MAQUINARIAS Y EQUIPOS PARA SELLOS ASFÁLTICOS	FNDR	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	2.270.000
AYSÉN	AMPLIACIÓN INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN PUERTO YUNGAY	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	DISEÑO	103.000
AYSÉN	AMPLIACIÓN INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN PUERTO YUNGAY	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	1.500.000
AYSÉN	AMPLIACION RAMPA ISLA TOTO, CISNES	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	5.000.000
AYSÉN	AUMENTO DE DISPOSICIÓN DE METROS LINEALES SERVICIO MARÍTIMO LITORAL NORTE (TRAMO QUELLÓN-PUERTO CISNES)	SECTORIAL	MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES	N/A	4.900.000
AYSÉN	CONSERVACION MUELLE PUERTO GUADAL	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	400.000
AYSÉN	CONSERVACION NAVES REGIÓN DE AYSÉN	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	530.000
AYSÉN	CONSERVACIÓN RAMPA CALETA TORTEL	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	138.000
AYSÉN	CONSERVACION RAMPA RIO BRAVO	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	285.000
AYSÉN	CONSERVACIÓN TERMINALES PORTUARIOS DE CONECTIVIDAD DE PUERTO IBAÑEZ Y CHILE CHICO	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	475.000
AYSÉN	CONSTRUCCION CAMINO PENETRACION RUTA 7-RUTA X-91 PTO YUNGAY -R BRAVO	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	DISEÑO	700.000
AYSÉN	CONSTRUCCION DEFENSAS EN ZONA DE RODADOS EN RUTA 265-CH	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	6.690.000
AYSÉN	CONSTRUCCION HELIPUERTO ÑIREHUAO	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS	EJECUCIÓN	553.500
AYSÉN	CONSTRUCCION INFRAEST. MANTENCIONES Y/O REPARACIONES EMB. LAGO GENERAL CARRERA	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	DISEÑO	150.000
AYSÉN	CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL AVELLANO, RÍO IBAÑEZ	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	DISEÑO	200.000
AYSÉN	CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA LAGO COCHRANE	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	DISEÑO	200.000
AYSÉN	CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA LAGO O'HIGGINS	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	DISEÑO	500.000
AYSÉN	CONSTRUCCION INFRAESTRUCTURA PORTUARIA RIO AYSÉN, SECTOR PUERTO AYSÉN	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	5.400.000

Región	Nombre Iniciativa	Financiamiento	Servicio	Etapa MDSF	Total
AYSÉN	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO INFRAESTRUCTURA PORTUARIA LAGO GENERAL CARRERA: CHILE CHICO FASE 2	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	1.600.000
AYSÉN	REPOSICIÓN/REPARACIÓN DE UN TRANSBORDADOR PARA OPERAR EN EL LAGO O'HIGGINS.	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	3.000.000
AYSÉN	IMPLEMENTACIÓN PROCESO DE LICITACIÓN COMPETITIVA	SECTORIAL	MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES	N/A	0
AYSÉN	MEJORAMIENTO INFRAESTRUCTURA PORTUARIA AL INTERIOR DEL LGC	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	PREFACTIBILIDAD	150.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO AERÓDROMO PUERTO CISNES. XI REGIÓN.	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS	EJECUCIÓN	120.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 265 SECTOR GUADAL-PASO LAS LLAVES (VARIOS SECTORES)	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	DISEÑO	1.200.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 265: CRUCE EL MAITÉN-GUADAL	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	16.215.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 7 NORTE: SECTOR FIORDO QUEULAT-PUENTE CHUCAO	FNDR	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	18.890.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR SECTOR:MURTA-PUERTO TRANQUILO	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	51.958.632
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR. SECTOR: CERRO CASTILLO-ALCANTARILLA CASCADA	FNDR	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	21.150.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR. SECTOR: EL MANZANO-COCHRANE	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	18.280.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 7, SECTOR LAS PULGAS - QUEULAT - BIFURCACION CISNES	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	6.080.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 7, SECTOR VILLA ORTEGA - PUENTE EMPERADOR GUILLERMO 3	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	110.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 7,ALCANTARILLA CASCADA-PTE LAS OVEJAS,RIO IBAÑEZ	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	10.770.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 7: SECTOR CRUCE RUTA 240 VILLA ORTEGA	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	9.859.295
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR EL MANZANO-COCHRANE, SECTOR CUESTA EL TRARO - ACCESO SUR COCHRANE	FNDR	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	18.685.000
AYSÉN	MEJORAS EN EL ÁMBITO CONTRACTUAL A LAS BASES Y CONTRATOS DE LICITACIÓN	SECTORIAL	MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES	N/A	0
AYSÉN	MEJORAS EN LA OFERTA PARA LAS OPERACIÓN DEL SERVICIO	SECTORIAL	MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES	N/A	0
AYSÉN	NAVE COMPLEMENTARIA DE CONECTIVIDAD LACUSTRE PUERTO IBAÑEZ - CHILE CHICO	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	15.000.000
AYSÉN	REPOSICIÓN/REPARACIÓN NAVE COMPLEMENTARIA DE CONECTIVIDAD PARA FIORDO MITCHELL	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	5.000.000

Región	Nombre Iniciativa	Financiamiento	Servicio	Etapa MDSF	Total
AYSÉN	REPOSICION INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN CALETA TORTEL	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	DISEÑO	162.000
AYSÉN	REPOSICION MAQUINARIAS REGIONAL	FNDR	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	4.780.000
AYSÉN	REPOSICION PUENTE GRAN PANGAL RUTA X-544, PUERTO AYSÉN	FNDR	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	DISEÑO	400.000
AYSÉN	REPOSICION PUENTE PALENA Y PUENTE ROSSELOT, RUTA 7, XIR	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	19.390.000
AYSÉN	REPOSICION PUENTE PINUER EN CAMINO X-614, COMUNA DE COYHAIQUE	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	DISEÑO	600.000
LOS LAGOS	AMPLIACION AERÓDROMO ALTO PALENA	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS	EJECUCIÓN	1.527.834
LOS LAGOS	CONSTRUCCION CAMINO RUTA W-807, SECTOR: PTE. NEGRO- PTE. AQUELLAS, CHAITÉN	FNDR	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	7.487.263
LOS LAGOS	CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA DE CONECTIVIDAD MAYOR EN BUILL, COMUNA DE CHAITÉN	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	DISEÑO	650.000
LOS LAGOS	CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA DE CONECTIVIDAD MAYOR EN PUNTA GRUESA, COMUNA DE CHAITÉN	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	DISEÑO	650.000
LOS LAGOS	CONSTRUCCION INFRAESTRUCTURA PORTUARIA POYO COMUNA DE CHAITEN	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	2.211.248
LOS LAGOS	MEJORAMIENTO RUTA 7 SECTOR: HORNOPIREN-PICHANCO. COMUNA DE HUALAIHUE	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	25.015.433
LOS LAGOS	MEJORAMIENTO RUTA 7, SECTOR LAGO NEGRO (PUENTE MANUEL FELIU)- PUENTE BONITO, CHAITÉN.	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	26.887.959
LOS LAGOS	REPOSICION PUENTE YELCHO EN RUTA 7, COMUNA DE CHAITEN	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	DISEÑO	1.250.000
LOS LAGOS	REPOSICION PUENTES MAYORES RUTA 7. GRUPO 1 REGION DE LOS LAGOS	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	DISEÑO	800.000
				Total general	322.618.664

Fuente: Dirección de Planeamiento, 2022

Tabla 10: Iniciativas planificadas en el Mediano Plazo (2025-2027)

Región	Nombre Iniciativa	Financiamiento	Servicio	Etapa MDSF	Total
AYSÉN	CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL AVELLANO, RÍO IBÁÑEZ	FNDR	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	2.000.000
AYSÉN	CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN LAGO VERDE	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	DISEÑO	1.050.000
AYSÉN	CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA LAGO COCHRANE	FNDR	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	3.000.000
AYSÉN	CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA LAGO O'HIGGINS	FNDR	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	4.000.000
AYSÉN	CONSTRUCCION PUENTE DESAGÜE LAGO GRAL CARRERA	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	18.570.000
AYSÉN	CONSTRUCCION PUENTE RAUL MARIN BALMACEDA, COMUNA DE CISNES	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	14.130.000
AYSÉN	CONSTRUCCION REFUGIO AERÓDROMO PUERTO CISNES	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS	EJECUCIÓN	1.203.500
AYSÉN	DIAGNOSTICO NUEVO EMPLAZAMIENTO AERODROMO VILLA O'HIGGINS	FNDR	DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS	ESTUDIO	300.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO INFRAESTRUCTURA PORTUARIA AL INTERIOR DEL LGC	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	DISEÑO	400.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO INFRAESTRUCTURA PORTUARIA AL INTERIOR DEL LGC	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	6.000.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 7 NORTE, SECTOR LAS PULGAS-PUENTE UNIÓN, COMUNA DE CISNES	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	8.710.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO AERÓDROMO LAGO VERDE	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS	EJECUCIÓN	1.743.500
AYSÉN	MEJORAMIENTO AERÓDROMO MELIMOYU	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS	EJECUCIÓN	1.946.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO AERÓDROMO PUERTO CISNES. XI REGIÓN.	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS	EJECUCIÓN	1.470.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO EN RIPIO RUTA 7 SECTORES RESTRINGIDOS	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	5.870.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR EL MANZANO-COCHRANE, SECTOR PUENTE CHACABUCO- CUESTA EL TRARO	FNDR	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	5.968.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR EL MANZANO-COCHRANE, SECTOR PUENTE CHACABUCO- CUESTA EL TRARO	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	9.052.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR, ALCANTARILLA CASCADA-SAN SEBASTIAN	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	23.630.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR, SAN SEBASTIAN-PUENTE LAS OVEJAS	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	23.630.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 7, SECTOR LAS PULGAS - QUEULAT - BIFURCACION CISNES	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	12.950.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 7, SECTOR PUENTE EMPERADOR GUILLERMO 3-CRUCÉ CABEZAS	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	DISEÑO	1.000.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 7, SECTOR VILLA ORTEGA - PUENTE EMPERADOR GUILLERMO 3	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	12.890.000
AYSÉN	REPOSICION INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN CALETA TORTEL	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	3.000.000
AYSÉN	REPOSICIÓN PASARELAS REGIÓN DE AYSÉN, GRUPO 1	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	DISEÑO	1.000.000
LOS LAGOS	CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA DE CONECTIVIDAD MAYOR EN BUILL, COMUNA DE CHAITÉN	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	5.000.000
LOS LAGOS	CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA DE CONECTIVIDAD MAYOR EN PUNTA GRUESA, COMUNA DE CHAITÉN	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	5.000.000
LOS LAGOS	CONSTRUCCION RIPIO RUTA 7. S: FIORDO LARGO (PILLAN) - CALETA GONZALO	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	42.500.000
LOS LAGOS	MEJORAMIENTO RED VIAL RUTA W-863 Y W-813 PUNTA GRUESA - BUILL. 37 Km total.	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	DISEÑO	1.200.000
LOS LAGOS	REPOSICION PUENTE EL BLANCO RUTA 7 CHAITEN	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	11.795.000
LOS LAGOS	REPOSICION PUENTES MAYORES RUTA 7. GRUPO 2 REGION DE LOS LAGOS	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	DISEÑO	600.000
LOS LAGOS	REPOSICION PUENTES MAYORES RUTA 7. GRUPO 3 REGION DE LOS LAGOS	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	DISEÑO	700.000
				Total general	230.327.000

Fuente: Dirección de Planeamiento, 2022

Tabla 11: Iniciativas planificadas en el Largo Plazo (2028-2030)

Región	Nombre Iniciativa	Financiamiento	Servicio	Etapa MDSF	Total
AYSÉN	CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN LAGO VERDE	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	EJECUCIÓN	1.500.000
AYSÉN	MEJORAMIENTO RUTA 7 NORTE, SECTOR PUENTE CHUCAO-PORTEZUELO QUEULAT, COMUNA CISNES	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	EJECUCIÓN	8.060.000
AYSÉN	REPOSICIÓN PASARELAS REGIÓN DE AYSÉN, GRUPO 2	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	DISEÑO	1.000.000
AYSÉN	REPOSICIÓN PASARELAS REGIÓN DE AYSÉN, GRUPO 3	SECTORIAL	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	DISEÑO	1.000.000
				Total general	11.560.000

Fuente: Dirección de Planeamiento, 2022

EN PROCESO

7.1.1 Ubicación Dirección de Aeropuertos Región de Aysén



RESUMEN DE INTERVENCIONES

Dirección de Aeropuertos

- 1 CONSERVACIÓN MAYOR
Aeródromo Villa O'Higgins
- 2 CONSTRUCCIÓN
Helipuerto Ñirehuao
- 3 MEJORAMIENTO
Aeródromo Puerto Cisnes
- 4 MEJORAMIENTO
Aeródromo Lago Verde
- 5 CONSTRUCCIÓN REFUGIO
Aeródromo Puerto Cisnes
- 6 MEJORAMIENTO
Aeródromo Melimoyu
- 7 DIAGNOSTICO Nuevo Emplazamiento
Aeródromo Villa O'Higgins



Ubicación de las iniciativas de la Dirección de Aeropuertos en la Región de Provincia de Palena



RESUMEN DE INTERVENCIONES

Dirección de Obras Portuarias / Dirección de Aeropuertos



Dirección de Aeropuertos

1 AMPLIACIÓN
Aeródromo Alto Palena



Dirección de Obras Portuarias

2 CONSTRUCCIÓN
Infraestructura Portuaria apoyo
Comuna de Chaitén

3 CONSTRUCCIÓN
Infraestructura de conectividad mayor en
Punta Gruesa, Chaitén

4 CONSTRUCCIÓN
Infraestructura de conectividad mayor en
Buill, Chaitén

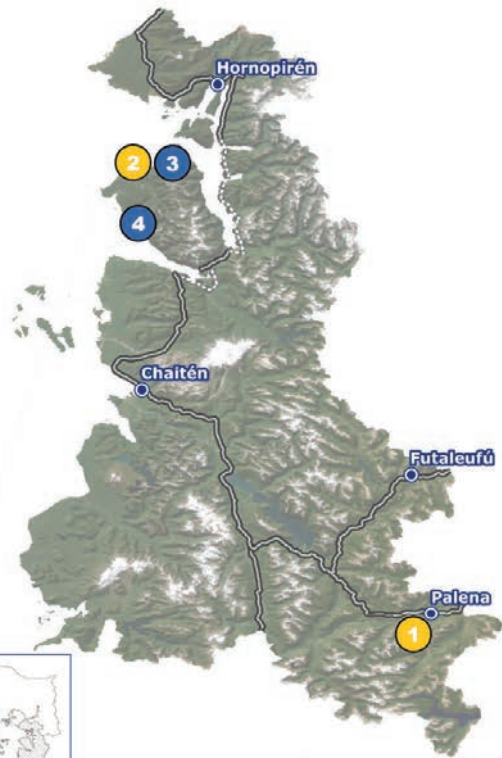


CORTO PLAZO
2023/2024

MEDIANO PLAZO
2025/2027



PLAN DE
MEJORAMIENTO PARA
LA INTEGRACIÓN Y
CONECTIVIDAD
2022/2030
Región de Aysén y la Provincia de Palena



7.1.2 Dirección de Obras Portuarias

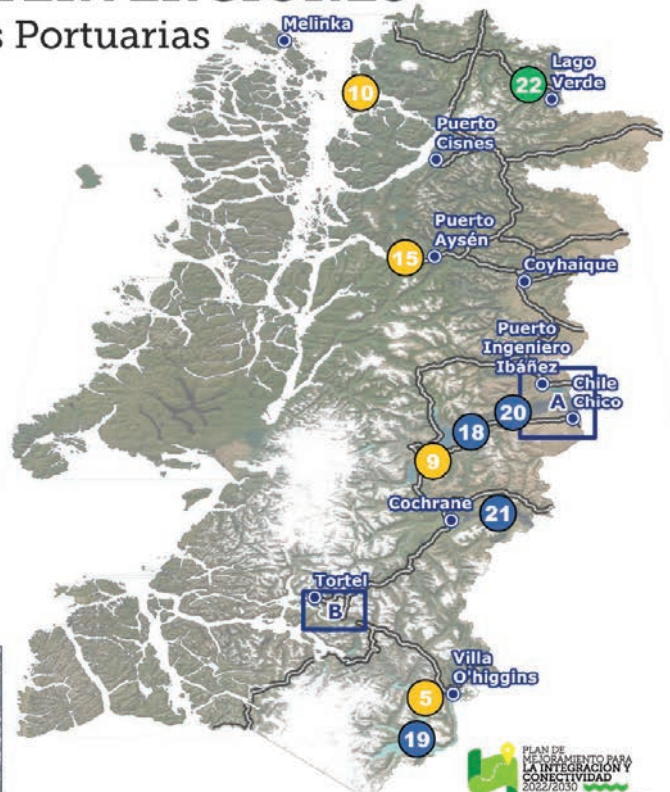
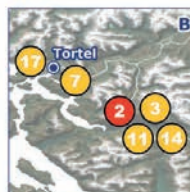
Ubicación de las iniciativas de la Dirección de Obras Portuarias en la Región de Aysén



RESUMEN DE INTERVENCIONES

Dirección de Obras Portuarias

- 1 SERVICIO DE CARENA A FLOTE para el Transbordador La Tehuelche
- 2 SERVICIO DE CARENA para la nave Padre Antonio Ronchi de la Región de Aysén
- 3 NAVE COMPLEMENTARIA de conectividad para Fiordo Mitchell
- 4 NAVE COMPLEMENTARIA de conectividad lacustre Puerto Ibañez / Chile Chico
- 5 CONSTRUCCIÓN REPOSICIÓN de un transbordador para operar en Lago O'Higgins
- 6 CONSERVACIÓN de Naves Región de Aysén
- 7 CONSERVACIÓN Rampa Caleta Tortel
- 8 CONSTRUCCIÓN Infraestructura mantenencias /reparaciones Emb. Lago General Carrera
- 9 CONSERVACIÓN Muelle Puerto Guadal
- 10 AMPLIACIÓN Rampa Isla Toto, Cisnes
- 11 AMPLIACIÓN Infraestructura de conexión Puerto Yungay
- 12 CONSERVACIÓN Terminal Portuario de conectividad de Puerto Ibañez
- 13 CONSERVACIÓN Terminal Portuario de conectividad de Chile Chico
- 14 CONSERVACIÓN Rampa Río Bravo
- 15 CONSTRUCCIÓN de Infraestructura Portuaria Río Aysén, sector Puerto Aysén
- 16 CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO Infraestructura Portuaria Lago General Carrera Chile Chico Fase 2
- 17 REPOSICIÓN Infraestructura Portuaria en Caleta Tortel
- 18 MEJORAMIENTO Infraestructura Portuaria al interior del LGC
- 19 CONSTRUCCIÓN Infraestructura Portuaria en Lago O'Higgins
- 20 CONSTRUCCIÓN Infraestructura Portuaria en Avellano, Río Ibañez
- 21 CONSTRUCCIÓN Infraestructura Portuaria en Lago Cochrane
- 22 CONSTRUCCIÓN Infraestructura Portuaria en Lago Verde



URGENTE	CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
2022/2023	2023/2024	2025/2027	2028/2030



7.1.3 Dirección de Vialidad

Ubicación de las iniciativas de la Dirección de Vialidad en la Región de Aysén

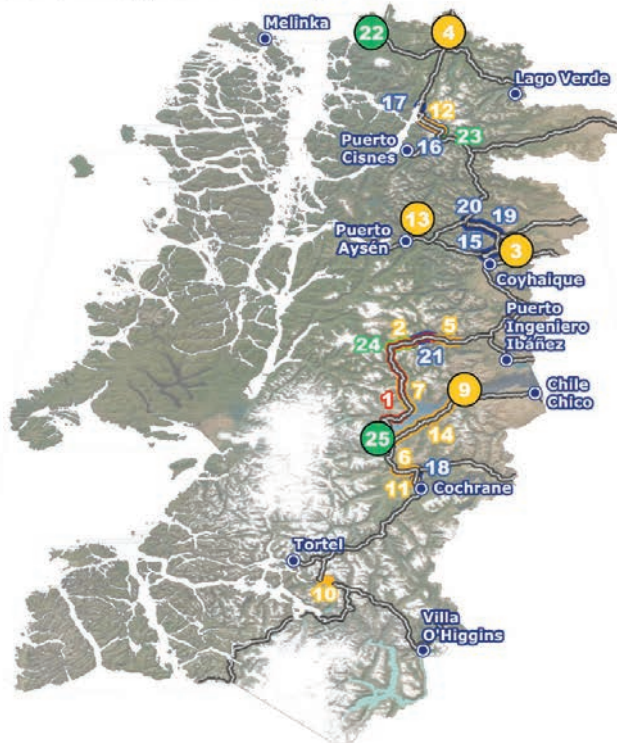


RESUMEN DE INTERVENCIONES



Dirección de Vialidad / Región de Aysén

- 1 CONSERVACIÓN Red Vial Región de Aysén 2020 (Plan de Recuperación)
- 2 MEJORAMIENTO Ruta 7 Alcantarilla Cascada, Puente Las Ovejas-Río Ibáñez
- 3 REPOSICIÓN Puente Pinuer en camino X-614- Coyhaique
- 4 REPOSICIÓN Puente Palena y Puente Rossetot, Ruta 7- XI R
- 5 MEJORAMIENTO Ruta 7 Sur Sector: Cerro Castillo-Alcantarilla Cascada
- 6 MEJORAMIENTO Ruta 7 Sur Sector: El Manzano-Cochrane
- 7 MEJORAMIENTO Ruta 7 Sur Sector: Murta- Puerto Tranquiño
- 8 MEJORAMIENTO Ruta 256 CH Cruce El Maltén-Guadal
- 9 CONSTRUCCIÓN Defensas en zona de rodados en Ruta 265- CH
- 10 CONSTRUCCIÓN Camino penetración Ruta 7, Ruta X- 91, Puerto Yungay- Río Bravo
- 11 MEJORAMIENTO Ruta 7 Sur El Manzano, Cochrane Sector: Cuesta El Traro- Acceso Sur Cochrane
- 12 MEJORAMIENTO Ruta 7 Norte Sector: Fiordo Queulat- Puente Chucao
- 13 REPOSICIÓN Puente Gran Pangal Ruta X- 544- Puerto Aysén
- 14 MEJORAMIENTO Ruta 265 CH Sector Guadal- Paso Las Llavas (varios sectores)
- 15 MEJORAMIENTO Ruta 7 Sector: Cruce Ruta 240 Villa Ortega
- 16 MEJORAMIENTO Ruta 7 Sector: Las Pulgas, Queulat, Bifurcación Cisnes
- 17 MEJORAMIENTO Ruta 7 Sector Norte: Las Pulgas- Puente Unión
- 18 MEJORAMIENTO Ruta 7 Sur El Manzano Cochrane Sector: Puente Chacabuco Cuesta El Traro
- 19 MEJORAMIENTO Ruta 7 Sector: Villa Ortega, Puente Emperador Guillermo III
- 20 MEJORAMIENTO Ruta 7 Sector: Puente Emperador Guillermo III- Cruce Cabezas
- 21 MEJORAMIENTO Ruta 7 Sur Alcantarilla Cascada- San Sebastián
- 22 CONSTRUCCIÓN Puente Raul Marin Balmaceda
- 23 MEJORAMIENTO Ruta 7 Norte: Puente Chucao- Portezuela Queulat
- 24 MEJORAMIENTO Ruta 7 Sur San Sebastián- Puente Las Ovejas
- 25 CONSTRUCCIÓN Puente Desagüe Lago General Carrera



URGENTE
2022/2023

CORTO PLAZO
2023/2024

MEDIANO PLAZO
2025/2027

LARGO PLAZO
2028/2030

Resumen de las iniciativas de la Dirección de Vialidad en la Provincia de Palena

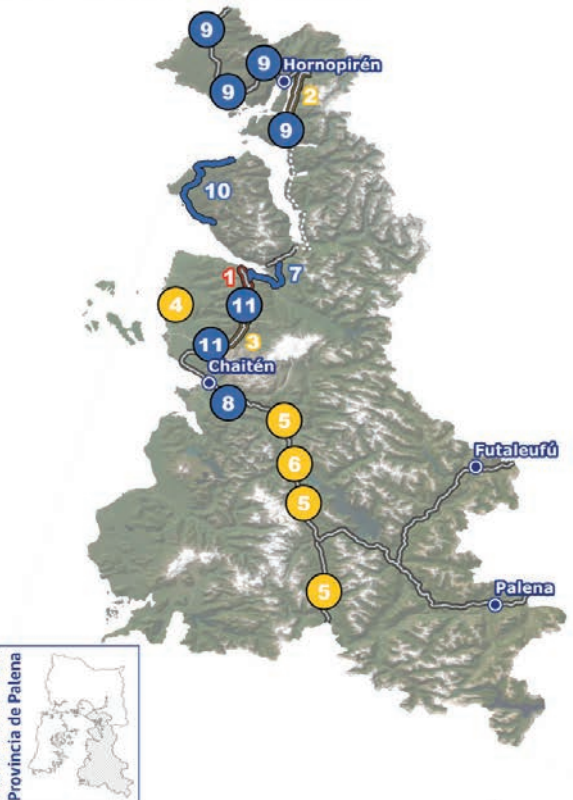


RESUMEN DE INTERVENCIONES

Dirección de Vialidad / Provincia de Palena

- 1 MEJORAMIENTO Ruta 7 Sur Sector: Caleta Gonzalo, Santa Bárbara Tramo 1: Caleta Gonzalo, Puente General Manuel Feliú
- 2 MEJORAMIENTO Ruta 7 Sector: Hornopirén, Pichanco
- 3 MEJORAMIENTO Ruta 7 Sector: Lago Negro (Puente Manuel Feliú) Puente Bonito
- 4 CONSTRUCCIÓN camino ruta W-807 Sector Puente Negro- Puente Aquellas
- 5 REPOSICIÓN Puentes mayores Ruta 7 Grupo 1 Región de Los Lagos
- 6 REPOSICIÓN Puente Yelcho en Ruta 7
- 7 CONSTRUCCIÓN Ripio Ruta 7 Sector: Fiordo Largo, Pillán, Caleta Gonzalo
- 8 REPOSICIÓN Puente El Blanco Ruta 7 Chaitén
- 9 REPOSICIÓN Puentes Mayores Ruta 7 Grupo 3 Región de Los Lagos
- 10 MEJORAMIENTO Red Vial Ruta W-863 y W-813 Punta Gruesa, Bulli
- 11 REPOSICIÓN Puentes Mayores Ruta 7, Grupo 2 Región de Los Lagos

Calendario	URGENTE 2022/2023	CORTO PLAZO 2023/2024	MEDIANO PLAZO 2025/2027
	1	2	10



7.2 Rol de la Región de Aysén en la construcción de la red complementaria.

La Asociación de Municipios de Aysén (AREMU), entregó una propuesta (29 octubre 2022), en el marco de la elaboración del presente Plan, en la cual expone un diagnóstico general sobre las necesidades de accesibilidad en el territorio, identificando prioridades para cada una de las comunas que representan. En el documento, se deja establecido el compromiso e interés por participar en la búsqueda de estrategias y soluciones para 1) construir caminos de bajo estándar que pasarían a ser parte de la red complementaria de región, 2) Mantenimiento de los caminos de la red complementaria existente, 3) Habilitación de infraestructura portuaria menor y 4) Construcción de estructuras menores tales como pasarelas y puentes menores.

En los últimos 6 años, los Municipios han adquirido maquinarias y equipos para poder hacer directamente trabajos de habilitación y mantenimiento de caminos, los cuales van conformando la red complementaria de la región de Aysén.

Esta red proporciona accesibilidad terrestre a pobladores dispersos, para lo cual se construyen tramos menores y/o se habilitan sendas para permitir el paso de equipos, camiones y vehículos menores particularmente. Los emplazamientos normalmente dicen relación con áreas silvo-agropecuarias. La accesibilidad que se construye, proporciona una mayor y/o mejor accesibilidad para atender asuntos de los pobladores relacionados con la salud, la educación y la asistencia técnica.

En el ámbito señalado, el MOP ha cooperado en el desarrollo e implementación de estrategias para atender la necesidad comunal expuesta, generando programas al interior de la Dirección de Vialidad. El último programa creado se denominó "Conectividad Interior", programa a través del cual se habilitaron plataformas llevándolas a un estándar que posibilitan el tránsito.

Se ha identificado para este plan la necesidad de abordar del orden de 100 km de caminos nuevos en el período de 2023 - 2030.

Por lo anterior, las iniciativas se pondrán a disposición de los municipios para un trabajo en conjunto y articulado, identificando brechas y oportunidades en la medida que se avance con la cartera de proyectos definida para los territorios que representan.

Se constata que la propuesta fue revisada y que gran parte de la propuesta, está contenida en esta estrategia.

8. GOBERNANZA DEL PLAN

8.1 Modelo de gestión

En consideración a lo establecido por la guía metodológica, se debe tener en consideración que para la materialización del plan los servicios ejecutores serán los responsables de la ejecución de las iniciativas declaradas en las estrategias de intervención.

La coordinación general del presente plan recaerá en la Dirección de Planeamiento, en particular en la Dirección Regional de Planeamiento de la región de Aysén y la Dirección Regional de Planeamiento de la región de Los Lagos, así como también el monitoreo y seguimiento.

Cada servicio ejecutor será responsable del ingreso de los proyectos y/o estudios al Ministerio de Desarrollo Social y Familia para obtener RATE según corresponda.

El modelo de gobernanza del plan es una parte esencial para el logro de los objetivos definidos en el horizonte de ejecución a 8 años (2030), para avanzar hacia la imagen objetivo es imperante la coordinación entre los distintos niveles.

El presente plan especial interrelaciona las áreas de los tres niveles de gobierno: Nivel Nacional -Secretarías Regionales Ministeriales- bajo la coordinación de la Delegación Presidencial Regional; Nivel Regional, a través del Gobierno Regional de Aysén; y nivel local, a través de los municipios.

Nacional: a través de las SEREMIs MOP (Los Lagos y Aysén) y MTT, se liderará la ejecución del plan y se entregarán los reportes pertinentes a la Delegación Presidencial Regional y a las autoridades que lo requieran. El trabajo articulado MOP-MTT pondrá especial énfasis en las líneas estratégicas de naves y sistema de gestión, con el objetivo de monitorear la operación de las embarcaciones y avanzar en la propuesta declarada.

Regional: El Gobierno Regional de Aysén, participará transversalmente en la medida que avancen las iniciativas,

y se podrá establecer Convenios de Programación, para el cofinanciamiento del Plan, en coordinación con el Ministerio que corresponda, apoyando el seguimiento y avance de lo comprometido.

Local: Con las Municipalidades, se fortalecerá el vínculo para revisar el avance del plan e ir recogiendo propuestas para hacer bajadas locales del presente instrumento, generando planes más focalizados a comunas o territorios específicos. Secretaría técnica: coordinación general del plan quedará bajo el alero de la Dirección de Planeamiento.

8.2 Estrategia de financiamiento

La inversión total del plan asciende a **M\$590.167.887**.⁶

La Región de Aysén representa un 74% del total, y la Provincia de Palena (Región de Los Lagos), un 26% M\$152.125.371.

Se proyecta financiar -principalmente- a través de fondos sectoriales, en concordancia con la programación financiera definida en la cartera de proyectos estimativa, que inicialmente queda de la siguiente manera:

Tabla 15: Inversión total del plan

REGIÓN	MINISTERIO	SERVICIO	TOTAL M\$	%
AYSÉN	MOP	DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS	9.298.500	2%
		DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	62.268.000	11%
		DIRECCIÓN DE VIALIDAD	361.576.016	61%
	MTT	SEREMI MTT	4.900.000	1%
Total AYSÉN			438.042.516	74%
LOS LAGOS	MOP	DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS	1.527.834	0,3%
		DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	13.511.248	2%
		DIRECCIÓN DE VIALIDAD	137.086.289	23%
TOTAL LOS LAGOS			152.125.371	26%
TOTAL PLAN M\$			590.167.887	100%

⁶ Valor moneda 2022

⁶ Los montos de inversión pueden variar en relación a la variación de los precios y a la evaluación intermedia del plan, que podría generar cambios a la programación inicial.

Cabe señalar que también existe inversión por parte del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT), destinada principalmente en ampliar la disposición de metros lineales de carga en el tramo marítimo Quellón - Puerto Cisnes.

El financiamiento de la cartera de inversiones que compone el Plan se compone principalmente de fondos sectoriales, que representan un 84% del total, y un 16% con fondos regionales (FNDR), como se detalla en la tabla siguiente:

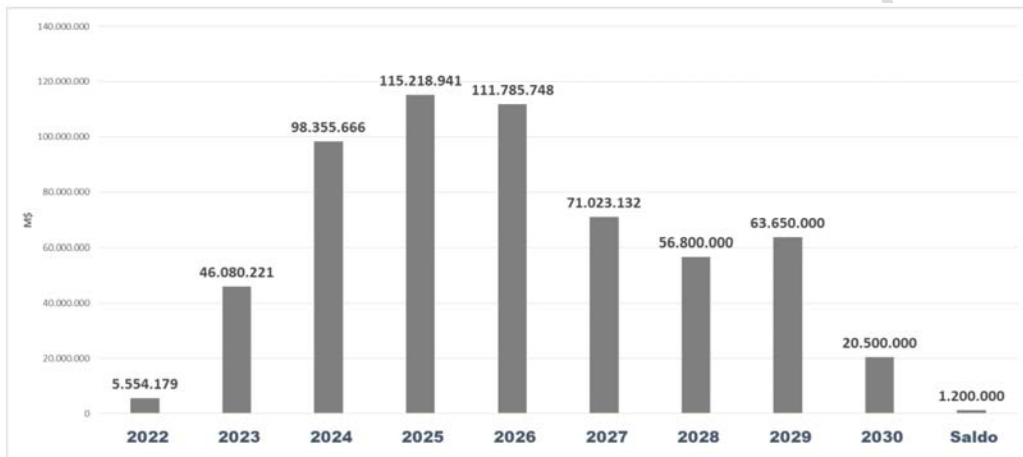
Tabla 15: Fuente de financiamiento del plan

REGIÓN	SERIVICIO	FUENTE FINANCIAMIENTO		TOTAL M\$
		FNDR	SECTORIAL	
AYSÉN	DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS	318.000	8.980.500	9.298.500
	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	9.000.000	53.268.000	62.268.000
	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	74.888.000	286.688.016	361.576.016
	SEREMI MTT	-	4.900.000	4.900.000
Total AYSÉN		84.206.000	353.836.516	438.042.516
LOS LAGOS	DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS	-	1.527.834	1.527.834
	DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS	-	13.511.248	13.511.248
	DIRECCIÓN DE VIALIDAD	7.487.263	129.599.026	137.086.289
Total LOS LAGOS		7.487.263	144.638.108	152.125.371
Total PLAN M\$		91.693.263	498.474.624	590.167.887
%		16%	84%	100%

Es preciso indicar que la cartera de inversiones se gestó regionalmente en coordinación con los servicios nacionales correspondientes, para su validación, programación y priorización.

La programación financiera del Plan en el período de ejecución definido, 2022- 2030 se refleja en el siguiente gráfico y tabla⁸:

Tabla 16: Programación financiera del plan



SERVICIO- MINISTERIO	Monto Total (M\$)	2022	2023	2024
OBRAS PORTUARIAS - MOP	75.779.248	1.224.000	10.164.000	17.090.000
AEROPUERTOS - MOP	10.826.334	-	2.109.834	1.648.500
VIALIDAD - MOP	498.662.305	4.330.179	33.806.387	79.617.166
SEREMI - MTT	4.900.000	-	-	-
Total PLAN (M\$)	590.167.887	5.554.179	46.080.221	98.355.666

⁸ Los montos pueden variar en relación a la variación de los precios y a la evaluación intermedia del plan, que podría generar cambios a la programación inicial

El programa de inversiones sectorial se abordará con los marcos regulares de presupuesto asignados en la ley de presupuestos de cada año.

Las iniciativas financiadas con fondos sectoriales se identificaron en los sistemas de gestión de inversiones interno del MOP, de manera que sean parte de los procesos de construcción de los presupuestos de cada año (ARI) y de la cartera quinquenal de los servicios. Lo anterior, con la finalidad que tenga prioridad por los servicios en los procesos de construcción del Anteproyecto Regional de Inversiones de cada año, en correlación con la programación financiera definida en el Plan.

Para el caso de proyectos propuestos financiar con fondos FNDR, se deberán establecer las coordinaciones con el GORE y en función de sus marcos presupuestarios anuales, validar la aprobación del financiamiento y convenir la programación tentativa.

Adicionalmente, para iniciativas estratégicas y de interés para el GORE, se proyecta la elaboración de un **Convenio de Programación** con el Gobierno Regional de Aysén para financiar algunas de las iniciativas con recursos FNDR, lo anterior, siempre y cuando existan los acuerdos respectivos entre las instituciones participantes. **Dentro del eventual convenio de programación no se consideran los proyectos de la Ruta 7**, ya que estos forman parte de un compromiso adquirido por el Ministerio de Obras Públicas, por lo tanto, todos los tramos declarados serán financiados con fondo sectorial regular.

8.3 Seguimiento del plan con participación ciudadana

Para el desarrollo del Seguimiento se utilizará la Guía: "Gestión y Monitoreo de Planes de Obras Públicas, 2012".

El seguimiento comprende las etapas de Control y Consolidación de información relevante de un Plan. Los elementos que deben considerarse para este fin son:

- La programación físico - financiera de cada una de las etapas de los proyectos contenidos en el Plan, así como los indicadores físico, económico y sociales de los proyectos.
- El sistema de seguimiento físico, financiero y de indicadores, a través del cual se monitoreará la ejecución de las inversiones contenidos en un plan determinado.
- El análisis periódico de la información del Plan, comparando la línea base del Plan y la ejecución real.
- La elaboración de informes periódicos que consolidan la información recolectada.

Se contemplan los siguientes Informes de Seguimiento:

a) Informe de Seguimiento Anual: corresponde a un informe periódico de seguimiento y contempla el control de la ejecución física de proyectos; y el control financiero. La evaluación del logro de los objetivos considera una evaluación cualitativa respecto del impacto que va alcanzando el Plan, a objeto de establecer las recomendaciones que correspondan.

b) Informe de Evaluación de medio término: comprende el control de la ejecución física de proyectos; y el control financiero; y el control del sistema de indicadores y la evaluación de los indicadores de resultado. La evaluación del logro de los objetivos considera un análisis de resultados a través de los indicadores respectivos y su relación con las observaciones cualitativas respecto del impacto que va alcanzando el Plan, a objeto de establecer las recomendaciones que correspondan.

Para el desarrollo de los informes, se diseñarán procesos participativos que serán incidentes en los resultados de avance.

La siguiente tabla señala el Programa de Acciones para el Monitoreo del Plan Especial de Mejoramiento para la Integración y Conectividad 2022-2030.

Tabla 18: Programa de Acciones para el Monitoreo del Plan

Año	Tipo de Acción	Acción Específica	Resultado	Medio de Verificación
2022	Ingreso del Plan en el Módulo de Planes del Sistema Exploratorio	Plan Ingresado en el Exploratorio y vinculado a proyectos	Plan en reportería	Reporte de Planes Especiales
2023	Levantamiento de indicadores físicos y de resultado (metas).	Definición por proyecto de indicadores físicos y de resultado	Indicadores físicos y de resultados.	Anexo del Plan con Indicadores físicos y de resultados.
2023 -2025	Monitoreo Anual: Seguimiento de Proyectos, indicadores física, y gestión financiera del Plan Mesa Interregional de seguimiento del Plan funcionando	Elaboración del Primer Informe anual de Seguimiento con recomendaciones. Activar la Mesa de Monitoreo, con funcionamiento regular (identificar periodicidad)	Entrega de Informe a las autoridades para su análisis y propuesta para abordar las recomendaciones Mesa de Monitoreo empoderada	Informe de Monitoreo Actas de funcionamiento de la Mesa de Monitoreo
Febrero 2026	Evaluación de medio termino	Elaboración de Informe medio término con recomendaciones para el periodo final del Plan	Entrega de Informe a las autoridades con el avance al 31/12/2025 y recomendaciones para el periodo final del Plan	Informe de Evaluación de medio termino
2026 -2029	Monitoreo Anual: Seguimiento de Proyectos, indicadores física, y gestión financiera del Plan Mesa de seguimiento del Plan funcionando	Elaboración del Primer Informe anual de Seguimiento con recomendaciones. Activar la Mesa de Monitoreo, con funcionamiento regular (identificar periodicidad)	Entrega de Informe a las autoridades para su análisis y propuesta para abordar las recomendaciones Mesa de Monitoreo empoderada	Informe de Monitoreo Actas de funcionamiento de la Mesa de Monitoreo
2030	Monitoreo Final del plan al 2021 (Evaluación ex post)	Informe Final del Plan con evaluación de indicadores, cumplimiento de metas y logro de los objetivos del Plan.	Entrega Informe Final	Informe Final

Fuente: Dirección de Planeamiento.

ACRÓNIMOS

AREMU: Asociación Regional de Municipalidades	PRIGRH: Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico
BCN: Biblioteca del Congreso Nacional	RATE: Resultado de análisis técnico económico
BID: Banco Interamericano de Desarrollo	SAG: Servicio Agrícola y Ganadero
CAPP: Centro de Análisis en Políticas Públicas	SEREMIS: Secretarías Regionales Ministeriales
CDP: Centro de Detención Preventiva	SERVIU: Servicio de Vivienda y Urbanismo
CIGIDEN: Centro Nacional de Investigación para la Gestión Integrada de Desastres Naturales	SUBDERE: Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo
CNID: Consejo Nacional de Innovación para el Desarrollo	UNESCO: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura
CONAF: Corporación Nacional Forestal	USD: dólares estadounidenses
DAP: Dirección de Aeropuertos	
DGA: Dirección General de Aguas	
DGAC: Dirección General de Aeronáutica Civil	
DIRPLAN: Dirección de Planeamiento	
DOP: Dirección de Obras Portuarias	
DPR: Dirección de Planeamiento Regional	
DV: Dirección de Vialidad	
FACH: Fuerza Aérea de Chile	
FNDR: Fondo Nacional de Desarrollo Regional	
Gt: giga toneladas	
INAP: Instituto de Asuntos Públicos	
INDAP: Instituto de Desarrollo Agropecuario	
INE: Instituto Nacional de Estadísticas	
Km: kilómetros	
I+D: Investigación y Desarrollo	
MDSF: Ministerio de Desarrollo Social y Familia	
MM\$: millones de pesos	
MOP: Ministerio de Obras Públicas	
MTT: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	
MYPEs: Micros y Pequeñas Empresas	
N/A: No Aplica	
OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos	
ONEMI: Oficina Nacional de Emergencia	
PCA: Plan de Conectividad Austral	
PEDZE: Planes especiales para Zonas Extremas	
PIB: Producto Interno Bruto	
PIRDT: Programa de Infraestructura Rural para el Desarrollo Territorial	
PLADECO: Plan de desarrollo comunal	
PNIM: Plan Nacional de Infraestructura para la Movilidad	

ANEXOS

Análisis Plan de Acción ZOIT Queulat

PROGRAMAS	INFRAESTRUCTURA ZOIT	PLAN MOP DE INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE AL 2030	PLAN DE CONECTIVIDAD MOP
Infraestructura apoyo al desarrollo turístico de la localidad de Melimoyu	Construcción camino río Palena Melimoyu. Habilitar terminal portuario / refugio en Melimoyu.		
Seguimiento iniciativas "Plan Especial de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable al año 2030, Región de Aysén", en territorio Queulat, y otras iniciativas afines	<p>Mejoramiento de Ruta escénica, X-12 y X-13, entre La Junta y Lago Verde.</p> <p>Mejoramiento ruta 7, sector Las Pulgas - Queulat - Bifurcación Cisnes.</p> <p>Diseño e implementación proyecto de Mejoramiento acceso y muelle Lago Rosselot.</p> <p>Construcción Terminal portuario de Pasajeros Puerto Cisnes, Áreas de Estacionamiento.</p> <p>Ejecución 3era etapa</p> <p>Mejoramiento borde costero Pto Cisnes.</p> <p>Proyecto embarcadero y acceso Río Rosselot, estudio básico.</p>	<p>Construcción de centro de interpretación de cetáceos - Raúl Marín Balmaceda.</p> <p>Construcción de centro de servicios e información al turista - La Junta.</p> <p>Construcción embarcadero turístico en Lago Rosselot.</p> <p>Mejoramiento a Ribera recreativa del río Palena, Raúl Marín Balmaceda.</p> <p>Mejoramiento a ruta escénica - Ruta X-12, entre La Junta (Ruta 7) y Raúl Marín Balmaceda.</p> <p>Mejoramiento a ruta escénica - Ruta X-13, entre La Junta (Ruta 7) y Paso Las Pampas - Lago Verde.</p> <p>Ampliación rampa Ferry en Isla Toto.</p> <p>Construcción de área de respaldo portuaria /Infraestructura - Raúl Marín Balmaceda.</p> <p>Mejoramiento aeródromo – Puerto Cisnes.</p> <p>Construcción de borde costero de Puyuhuapi.</p> <p>Construcción obras zona de abrigo para embarcaciones en río San Luis- Puerto Cisnes.</p> <p>Construcción de varadero en Puyuhuapi.</p> <p>Construcción de varadero y</p>	<p>Ampliación Rampa Isla Toto (2023).</p> <p>Reposición de Puentes Palena Y Rosselot en Ruta 7 (2022-2023).</p> <p>Mejoramiento y pavimentación Ruta 7, Las Pulgas-Bifurcación Cisnes (2023-2025).</p> <p>Mejoramiento y pavimentación Ruta 7, Fiordo Queulat-Puente Chucao (2024).</p> <p>Mejoramiento aeródromo de Puerto Cisnes, prolongación y pavimentación pista y construcción de refugio para pasajeros (2024-2025).</p> <p>Mejoramiento y pavimentación Ruta 7, Las Pulgas-Puente Unión, (2025).</p> <p>Mejoramiento aeródromo de Lago Verde, pista (2025).</p> <p>Infraestructura Portuaria en Lago Verde (2026-2028).</p> <p>Pavimentación Ruta 7, Portezuelo Queulat, (2028).</p>

		<p>explanada en Puerto Gaviota. Mejoramiento Ruta 7, sector Las Pulgas-Queulat-bifurcación a Puerto Cisnes. Mejoramiento Ruta 7, sector La Junta-Límite regional Norte</p>	
<p>Infraestructura apoyo al desarrollo turístico de la localidad de Raúl Marín Balmaceda.</p>	<p>Reactivar Proyecto de explanada, salas de embarque con servicios de baños y cafetería en Puerto Raúl Marín Balmaceda. Diseño del proyecto Mejoramiento Borde Marítimo Raúl Marín Balmaceda. Contemplar acceso al puerto a través de By Pass y no por Borde Costero. Contemplar construcción de bajada para botes al mar (con carros y vehículos) Creación de centro de Interpretación de Cetáceos, Raúl Marín Balmaceda.(Existiría diseño Proyecto FIC realizado porUMAG.) Miradores en Punta Remolinos.</p>		<p>Construcción Puente sobre río Palena en camino de acceso a Puerto Raúl Marín Balmaceda (2026-2027).</p>
<p>Diseño Terminal de buses de Puyuhuapi, La Junta y Cisnes</p>	<p>Diseño Terminal de buses de Puyuhuapi. Diseño participativo terminal y construcción T. de buses de La Junta y Cisnes.</p>		

Análisis Plan de Acción ZOIT Chelenko

PROGRAMAS	INFRAESTRUCTURA ZOIT	PLAN DE INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO	PLAN DE CONECTIVIDAD MOP 2022-2025
Seguimiento iniciativas "Plan Especial de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable al año 2030, Región de Aysén", en territorio Chelenko, y otras iniciativas afines.	Mejoramiento ruta 265, El Maitén-Chile Chico-frontera con la R.A. Mejoramiento ruta 7 Sur. Sector Cerro Castillo-Alcántarilla Cascada. Mejoramiento Camino Pto. Tranquilo - Exploradores (Diseño y participación ciudadana). Construcción Camino Bahía Murta - Bahía Erasmo Puerto Bonito (CMT). Mejoramiento en ripio ruta 7 Sur. Alcántarilla Cascada Puente Las Ovejas. Mejoramiento/ampliación de pista aeródromo Chile Chico con objeto de contar con ella como apoyo a la actividad turística. Construcción Paseo Costanera en Puerto Tranquilo. Construcción etapas II y III Costanera urbana en Chile Chico. Mejoramiento borde lacustre y Construcción Costanera Bertrand. Ampliación muelle Puerto Tranquilo. Construcción infraestructura portuaria en Puerto Sánchez. Construcción Terminal portuaria Chile Chico. Mejoramiento ruta Cruce Bahía Jara/Guadal. Diseño de Costanera Pto Guadal.	Mejoramiento Ruta 7 Sur, cruce a Bahía Murta- El Maitén. Ampliación muelle Puerto Tranquilo. Mejoramiento Ruta 7. Construcción de Infraestructura portuaria en Puerto Sanchez. Construcción paseo Costanera, Etapa II en Puerto Ibañez. Construcción de Paseo Costanera y ribera recreativa en Río tranquilo. Construcción camino por Sector río Resbalón al Manso. Mejoramiento ruta escénica, Ruta x-65, entre Ruta 7 y Puerto Ibañez. Mejoramiento ruta escénica, Ruta x-728, Puerto tranquilo-Exploradores. Mejoramiento ruta escénica, Ruta X-731, entre Bahía Murta-Puerto Sanchez. Mejoramiento a rutas escénicas, Rutas x-723, X-725 y X-727. Mejoramiento Camino Río Tranquilo-Exploradores. Reposición de Rampa para barcasas en Bahía Murta. Construcción de Camino transversal, Bahía Murta- Bahía Erasmo-Cupquellán-Puerto Bonito. Mejoramiento infraestructura portuaria y track de navegación de río Exploradores. Mejoramiento a ruta escénica, Ruta 265 CH, entre El Maitén (Cruce ruta 7) y Paso Río Jeinimeni. Mejoramiento a ruta escénica Ruta X-753, Chile Chico- Lago Jeinimeni. Mejoramiento a ruta escénica Ruta 7 en toda su extensión. Mejoramiento Ruta 7 Sur, Cerro Castillo-Cochrane.	Carenado de Ferry Tehuelche (2022). Suministro de nave (ferry) complementaria para conectividad Lago General Carrera (2022-2023). Pavimentación Ruta 265 CH, El Maitén (cruce con Ruta 7)-Guadal (2023). Mejoramiento Terminal Portuario en Lago General Carrera, Fase 2, ciudad de Chile Chico (2023). Conservación de Terminales portuarios en Lago General Carrera, Puerto Ibañez, Chile Chico (2023). Conservación muelle portuaria en Lago General Carrera, Puerto Guadal (2023). Construcción de Infraestructura para el mantenimiento de naves de conectividad del Lago General Carrera (2023) Pavimentación Ruta 7, Villa Cerro Castillo-Alcántarilla La Cascada (2023). Pavimentación Ruta 7, Cruce acceso a Bahía Murta- Río Tranquilo (2023-2024). Mejoramiento Ruta 265 CH en sector Las Llaves (2024). Mejoramiento Ruta 7, Alcántarilla La Cascada-Puente Las Ovejas (2024). Construcción de infraestructura portuaria en Lago General Carrera, sector El Avellano (2024-2026). Pavimentación Ruta 7, Alcántarilla La Cascada-San Sebastián (2025). Reposición Puente en Desagüe Lago general Carrera (2025-2027). Mejoramiento en ripio, Ruta 7, El Maitén-Las Llaves Chicas (2026). Pavimentación Ruta 7, San Sebastián-Puente Las ovejas (2027).
Programa Infraestructura para la puesta en valor de ASP en territorio Chelenko	Acceso a Parque Nacional Cerro Castillo.	Construcción de camino escénico a Reserva Nacional de Cerro Castillo por Estero el Bosque. Mejoramiento a ruta escénica mixta, Ruta 7 en tramo Reserva Nacional Cerro Castillo.	
Programa miradores, ciclovías, paseos y señalética de apoyo al turismo territorio Chelenko	Construcción de Miradores turísticos (Territorio Chelenko). Diseño Parador Villa Cerro Castillo y Diseño Terminales de buses Pto. Río Tranquilo. Levantamiento de necesidades de señalética turística territorial, propuestas de diseño nueva señalética para el destino y cambio Señalética desactualizadas o en mal estado. (Asociado a red vial, accesos atractivos turísticos de la ZOIT e impulsar coordinación intercomunal, conocer otros casos ej: Ruta José Joaquín). Nuevos miradores ruta Chile Chico – Guadal. Proyecto mejora de infraestructura portuaria e itinerancia de barcaza por las localidades del Lago General Carrera. Readequación y habilitación Barcaza Pilchero (u otra embarcación) para uso turístico. Proceso de Declaratoria Carretera Austral como Ruta escénica.	Construcción de Centro de interpretación de recursos geológicos de la Patagonia en Puerto Sanchez. Restauración Monumento Nacional, Bodegas Portuarias de Puerto Ibañez. Mejoramiento ribera recreativa entre Escuela antigua de Villa Cerro Castillo y Ruta 7, en el río Ibañez. Habilitación de Complejo fronterizo ruta x-65, Paso Ibañez.	

Análisis Plan de Acción ZOIT Los Glaciares

PROGRAMAS	INFRAESTRUCTURA ZOIT	PLAN DE INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO	PLAN DE CONECTIVIDAD MOP 2022-2025
Seguimiento iniciativas "Plan Especial de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable al año 2030, Región de Aysén", en territorio Glaciares, y otras iniciativas afines.	<p>Construcción camino penetración ruta 7-ruta x-91 Pto Yungay - Río Bravo (<i>diseño</i>).</p> <p>Ampliación pista Aeródromo Villa O'Higgins.</p> <p>Estudio Prefactibilidad - Construcción senda de penetración, acceso ventisquero O'Higgins, por Candelario Mancilla-Lago Chico.</p> <p>Diseños Mejoramiento ruta 7 sur: El Maitén - Cochrane</p> <p>Mejoramiento ruta 7 sur, sector: Cochrane - Puerto Yungay (<i>diseño</i>).</p> <p>Mejoramiento Ruta 7 Sur Sector: Alcantarilla Cascada - Cochrane.</p>	<p>Mejoramiento Ruta 7 Sur, El Maitén-Cochrane.</p> <p>Mejoramiento Ruta 7 Sur, Cochrane-Puerto Yungay.</p> <p>Mejoramiento Ruta 7 Sur, Villa Cerro Castillo-Cochrane</p> <p>Construcción de Muelle en río Baker, Caleta Tortel.</p> <p>Mejoramiento borde lacustre en Lago Cochrane.</p> <p>Mejoramiento ribera recreativa entre cruce ruta x-899 en puente río Cochrane y embarcadero lago Cochrane.</p> <p>Mejoramiento a ruta escénica ruta x-893 entre Cochrane y embarcadero Lago Cochrane.</p> <p>Construcción de ruta básica por el Valle del río Avilés, entre Lago Jeinimeri en ruta X-753 y Valle Chacabuco ruta x-83.</p> <p>Construcción de nuevo aeródromo en Villa O'Higgins (relocalizando pista aérea).</p> <p>Construcción de Camino entre Candelario Mansilla -Lago Chico-Mirador Ventisquero O'Higgins.</p>	<p>Conservación Rampa Río Bravo (Fiordo Mitchell) (2022).</p> <p>Carenado Barcaza A. Ronchi (2022)</p> <p>Suministro de nave complementaria para conexión vial en fiordo Mitchell (Puerto Yungay-Río Bravo) (2023).</p> <p>Mejoramiento Ruta 7, El Manzano-Cochrane (2023).</p> <p>Pavimentación Ruta 7, El Traro-Acceso Sur a Cochrane (2023).</p> <p>Conservación integral de aeródromo de Villa O'Higgins (2023).</p> <p>Conservación Rampa Caleta Tortel (2023).</p> <p>Obras de reposición Infraestructura portuaria en Caleta Tortel (2023-2025).</p> <p>Construcción de Barcaza para conectividad en Lago O'Higgins (2024).</p> <p>Construcción Infraestructura portuaria para ampliación de Puerto Yungay (2024).</p> <p>Programa de Construcción de Infraestructura portuaria en Lago O'Higgins (2024-2026).</p> <p>Estudio aeródromo en nuevo emplazamiento en Villa O'Higgins (2025).</p> <p>Pavimentación Ruta 7, Puente río Chacabuco-El Traro (2025-2026).</p>
Programa Infraestructura para la puesta en valor de Áreas Silvestres Protegidas, Rutas Patrimoniales y Monumentos Territorio Glaciares	<p>Construcción Infraestructura Turística Parque Nacional Laguna San Rafael, sector Steffen. Considerar zona decamping y reposición envaralado.</p> <p>Centro de visitantes (Área urbana Tortel).</p> <p>Diseño Restauración Monumento Histórico Corte San Carlos.</p> <p>Creación de centro de Interpretación y acogida al visitante, en Parque Nacional Patagonia - sector Tamango.</p> <p>Mejoramiento equipamiento e infraestructura Ruta Patrimonial Glaciares Lago Chico (Señalética, embarcadero, etc.)</p>		
Programa mejoramiento Equipamiento turístico ZOIT Glaciares	<p>Diseño y Construcción Mirador Confluencia Río Baker con Río Nef.</p> <p>Gestiones Desarrollo de patrones de diseño para infraestructura de uso público que incorpore criterios de Identidad territorial.</p> <p>Mejoramiento embarcadero en Lago Cochrane (<i>diseño</i>).</p> <p>Proyecto de infraestructura habitante en Campos de Hielo Sur y San Lorenzo (domos, refugios).</p> <p>Plan de inversión mejoramiento ribera recreativa río Cochrane y embarcadero lago Cochrane.</p>	<p>Construcción de Infraestructura de Información y servicios turísticos y Mejoramiento embarcadero Lago Cochrane.</p>	<p>Construcción de Infraestructura portuaria en Lago Cochrane (2024-2026).</p>
Otras acciones	<p>Estudio Prefactibilidad para Construcción camino de penetración, acceso a mirador de ventisquero O'Higgins, por Candelario Mancilla, Lago Chico.</p> <p>Seguimiento y apoyo para la implementación Plan de Rezago 2020-2027.</p>	<p>Construcción de Biblioteca, Museo en Caleta Tortel.</p>	

BIBLIOGRAFÍA

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (2022). Sistema Integrado de Información Territorial. <https://www.bcn.cl/siit>

CAF Banco de Desarrollo de América Latina. (2015). IDEAL 2014. Infraestructura en el desarrollo de América Latina. Infraestructuraycambioclimático(CAF(ed.)).https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/748/2014_asp_cambio_climatico.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Instituto Nacional de Estadísticas. (1983). XV Censo Nacional de Población y IV de Vivienda, 1982. Microdatos en formato Redatam.

Instituto Nacional de Estadísticas. (1993). XVI Censo Nacional de Población y V de Vivienda, 1992. Microdatos en formato Redatam.

Instituto Nacional de Estadísticas. (2003). XVII Censo Nacional de Población y VI de Vivienda, 2002. Microdatos en formato Redatam.

Instituto Nacional de Estadísticas. (2008). División Político Administrativa y Censal 2007.

Instituto Nacional de Estadísticas. (2018). XVIII Censo Nacional de Población y VII de Vivienda, 2017. Microdatos en formato CSV. Total País - Región - Comuna - Manzana.

Instituto Nacional de Estadísticas. (2020). Estimaciones y proyecciones 2002-2035, comunas. <https://www.ine.cl/estadisticas/sociales/demografia-y-vitales/proyecciones-de-poblacion>

Ministerio de Desarrollo Social. (2017). Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional, CASEN 2017.

Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (2011). Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional, CASEN 2011.

Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (2013). Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional, CASEN 2013.

Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (2015). Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional, CASEN 2015.

Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (2020). Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional en pandemia, CASEN 2020. <http://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/encuesta-casen-en-pandemia-2020>

Ministerio de Obras Públicas. (2021a). Base de sectorización vial 2021.

Ministerio de Obras Públicas. (2021b). Proposiciones de acciones de mantenimiento (PAM) y estado de la calzada y bermas para caminos pavimentados de la red vial nacional.

Moraga, P. (2020). La no regulación de los glaciares en Chile. <https://www.gestionhidricamapochoalto.cl/archivos/2020/09/Pilar-Moraga-Glaciares.pdf>

Sánchez, R. (2008). Infraestructura, productividad y competitividad. http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/cap_santiago08_ricardo_sanchez_dia1.pdf

Servicio de Impuestos Internos. (2022). Estadísticas de empresas. http://www.sii.cl/sobre_el_sii/estadisticas_de_empresas.html

EN PROCESO



PLAN DE
MEJORAMIENTO PARA
**LA INTEGRACION Y
CONECTIVIDAD**
2022/2030

Región de Aysén y la Provincia de Palena