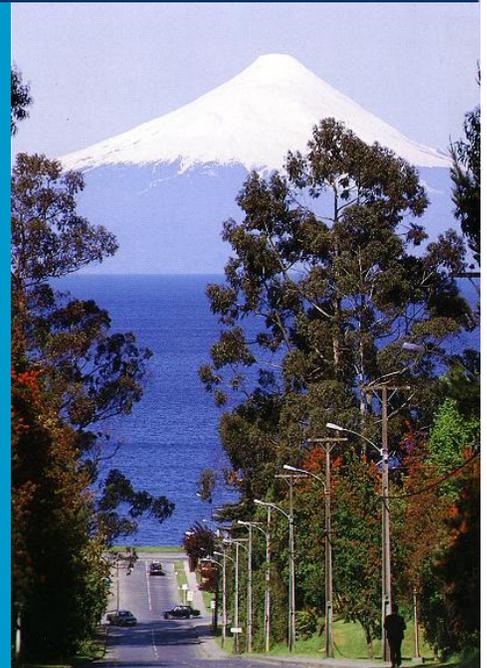




GOBIERNO DE CHILE
MOP
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS



PLAN DE INVERSIONES PARA LA RED INTERLAGOS

AGOSTO 2007

DIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO
SUBDIRECCIÓN DE ESTUDIOS

PLAN DE INVERSIONES PARA LA RED INTERLAGOS

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	3
1. DIAGNÓSTICO	4
1.1 TURISMO	4
2.1.1 Atractivos.....	5
2.1.2 Capacidad de acogida turística, principales polos de desarrollo.....	7
2.1.3 Desarrollo inmobiliario de vivienda turística.....	8
2.1.4 Infraestructura de apoyo al turismo.....	8
2.1.5 Servicios de transporte público.....	12
2.1.6 Entorno turístico de la Red Interlagos en Chile.....	14
2.1.7 Entorno turístico de la Red Interlagos en Argentina.....	15
2.1.8 Gestión y fomento de la actividad turística.....	18
2.1.9 Caracterización de la demanda.....	20
1.2 OTROS SECTORES PRODUCTIVOS	23
2.2.1 Actividad agropecuaria.....	23
2.2.2 Actividad forestal.....	24
2.2.3 Actividad acuícola.....	25
2.2.4 Actividad industrial.....	26
1.3 DESARROLLO URBANO Y TERRITORIAL.....	26
1.4 DESARROLLO HUMANO.....	28
2.4.1 Perfil sociodemográfico.....	28
2.4.2 Perfil de género y etnia.....	29
1.5 SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO	31
2. PLAN	36
2.1 OBJETIVO GENERAL	36
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	36
2.3 ACCIONES Y PROYECTOS.....	38
2.4 RECOMENDACIONES PARA LA GESTIÓN.....	48
2.5 NOTAS SOBRE ASPECTOS METODOLÓGICOS PARA LA EVALUACIÓN DE LOS IMPACTOS DEL PLAN	50
2.5.1 Introducción.....	50
2.5.2 Impacto económico del turismo.....	51
2.5.3 Marco general de los estudios en evaluación.....	58
3. ANEXOS	61
3.1 FORMULACIÓN DE PROGRAMA DE APOYO AL TURISMO EN LA VINCULACIÓN DEL ALTO BIOBIO CON LA ARAUCANÍA ANDINA.....	61
3.2 FORMULACIÓN DE PROGRAMA DE APOYO AL TURISMO EN EL CIRCUITO DEL LAGO RANCO	64

INTRODUCCIÓN

En la zona sur de Chile, a los pies de la Cordillera de los Andes de las regiones IX y X, se encuentra una vasta extensión de más de 400 km de largo, cuya combinación de clima, paisaje y recursos naturales la hacen única en el país como área turística de la más alta relevancia. El retraimiento de los glaciares 10.000 años atrás y el intenso vulcanismo a lo largo de los Andes determinaron el surgimiento de lagos y conos volcánicos, principales hitos del paisaje actual de la zona.

La cercanía del Océano Pacífico manifiesta su influencia en un clima templado lluvioso que asegura abundante pluviosidad durante gran parte del año, lo que posibilita la conservación de bosques húmedos ricos en fauna y flora endémicas, como la araucaria chilena. Estos bosques, gran parte de los cuales se localizan al interior de áreas silvestres protegidas, representan otro de los hitos turísticos de la mayor relevancia. En el verano el clima se expresa mediante agradables temperaturas, con máximas medias en torno a 23°C que invitan a realizar actividades de playa y excursionismo.

Estos atributos de clima, paisaje y recursos naturales se pueden encontrar en escasos lugares del planeta, y particularmente del hemisferio sur: al costado argentino de los Andes, en el sur de Australia (Tasmania) y en Nueva Zelanda. Sin embargo, lo que le otorga una identidad única a esta área interlacustre, en simbiosis con sus atractivos naturales, es la cultura propia del sur de Chile. Aquí se combinan las características propias de la etnia mapuche – pehuenche con el desarrollo colonizador llevado a cabo desde el siglo XIX, y que se expresa hoy en día tanto en los dinámicos centros urbanos como en el área rural agrícola.

En esta zona existe un vasto desarrollo de la industria turística con buen nivel de servicios y de acogida a los visitantes, concentrado principalmente en lugares específicos, como Pucón y Puerto Varas. No obstante, es posible potenciar fuertemente este desarrollo hacia otros sectores de este territorio, a partir de la puesta en valor de sus relevantes recursos turísticos y culturales.

Con ese fin se plantea el presente Plan de Inversiones para la Red Interlagos, concebido como un macroproyecto de infraestructura de alcance interregional y con una clara identidad territorial, para el desarrollo multisectorial de las economías locales, involucrando el fomento al turismo, al mercado inmobiliario y a la actividad agropecuaria. En ese contexto, una adecuada provisión de infraestructura, sensible al medio ambiente y acorde a las demandas de la comunidad, estimulará otros emprendimientos, tanto públicos como privados, en pos de un mayor desarrollo de este territorio.

En el presente documento se efectúa primeramente un diagnóstico, focalizado al desarrollo del turismo, al desarrollo de otros sectores productivos de relevancia local y al desarrollo humano en estas comunas, el cual finaliza en una síntesis de las principales problemáticas identificadas y su vinculación con las demandas de infraestructura y gestión. Seguidamente, a partir de esas problemáticas, se plantea el plan propiamente tal, estructurado en una secuencia lógica de objetivos, acciones y proyectos.

1. DIAGNÓSTICO

El desarrollo turístico es uno de los principales potenciales productivos del territorio precordillerano entre las regiones VIII y X, de acuerdo a lo concluido en el Marco General para el Desarrollo de la Ruta Precordillerana¹. A esto se suman la silvicultura y la tradicional actividad agropecuaria, que en gran parte es la base económica de las comunidades locales, así como los servicios privados y públicos localizados principalmente en centros urbanos.

Esta zona interlacustre y cordillerana, entendida como un área territorial de características homogéneas en el frente oriental de las regiones de la Araucanía y de los Lagos, está comprendida por 19 comunas², con una población total de 384.423 habitantes en el año 2002.

1.1 TURISMO

El turismo es una de las actividades productivas de mayor dinamismo en nuestro país, como resultado de una política de posicionamiento de Chile como destino turístico relevante en el contexto internacional. Los productos turísticos nacionales, entre los cuales el área interlacustre ha ocupado un lugar destacado en los últimos años³, han sido objeto de una creciente política de promoción diversificada hacia públicos específicos. Esta política se ha reflejado en un incremento de 73% de los turistas llegados a Chile en 2005 respecto al año 2000, con más de 3 millones de visitantes⁴.

La experiencia mundial señala que en la medida que aumentan los ingresos, el turismo se incrementa más que proporcionalmente; algunas de las variables más relevantes que explican esto son la mayor longevidad de la población y la incorporación de estratos socioeconómicos medios al mercado turístico, como consecuencia del aumento de los ingresos familiares.

La permanencia media también ha aumentado de 10,1 a 12,9 días entre 2000 y 2005, lo que ha implicado un mayor ingreso de divisas al país, cuantificado en MMUS\$ 1.067 en 2005. Este ingreso se ha mantenido en torno al 3,5% respecto al total de exportaciones de bienes y servicios, lo que demuestra la competitividad de esta actividad frente a otros rubros chilenos altamente dinámicos en el último tiempo, como la producción de cobre y de salmón. De hecho, dejando fuera el cobre, con exportaciones por sobre los MMUS\$ 18.000, en un segundo rango relativamente equiparado se encuentran los cinco siguientes rubros productivos: el sector frutícola (MMUS\$ 2.115), el forestal (MMUS\$ 1.810), la acuicultura (MMUS\$ 1.667), la celulosa y papel (MMUS\$ 1.658) y el turismo.

El desenvolvimiento de la actividad turística en la zona interlacustre, así como sus potencialidades de desarrollo, se sustentan en la existencia de una serie de componentes o recursos: en primer lugar la presencia de **atractivos turísticos**, en conjunción con una

¹ DIRPLAN, 2005. Comprende al análisis territorial de las 96 comunas ubicadas en el frente oriental del territorio chileno, entre la I Región por el norte y la provincia de Llanquihue en la X Región por el sur.

² Lonquimay, Curacautín, Melipeuco, Vilcún, Cunco, Villarrica, Curarrehue y Pucón en la IX Región; Panguipulli, Los Lagos, Futrono, Río Bueno, La Unión, Lago Ranco, Puyehue, Puerto Octay, Frutillar, Llanquihue y Puerto Varas en la X Región.

³ SERNATUR: "Agenda de Turismo 2002-2005". Propone como medida la identificación y priorización de áreas turísticas, mediante la declaración de Zonas de Interés Turístico (ZOIT), una de las cuales es Pucón – Villarrica en 2002.

⁴ SERNATUR: "Comportamiento del Turismo Receptivo", años 2000 y 2005

En cuanto al tipo de atractivos, en las comunas interlacustres destaca la presencia de:

- 21 lagos, con un perímetro costero de 1.400 km. De este perímetro, 300 km poseen aptitud de playa, con un tercio efectivamente utilizado como balnearios de acceso público⁷, principalmente en los lagos Villarrica, Calafquén, Ranco y Llanquihue, próximos a los centros urbanos turísticos. La mayor concentración territorial de lagos se da en las proximidades del volcán Villarrica en el límite regional, con diez lagos emplazados a lo largo de 100 km longitudinales, entre el Colico y Caburgua por el norte y el Riñihue por el sur. No obstante, **gran parte de los bordes lacustres están vedados al uso público como balneario**, ya sea por encontrarse dentro de predios particulares o por sus características de borde (bosques, riscos o humedales).
- 13 áreas silvestres protegidas del Estado (SNASPE): 6 parques nacionales y 7 reservas nacionales, con una superficie total de 741.260 hás., equivalente al 5,2% de las áreas protegidas por CONAF a nivel nacional. A esto se agrega la reserva privada Huilo Huilo en la comuna de Panguipulli. En el año 2005 las 13 áreas silvestres protegidas del Estado fueron visitadas por 687 mil personas, lo que representa 48% de las visitas a nivel nacional; un tercio de esas visitas fueron efectuadas por turistas extranjeros. En los últimos 6 años se han duplicado las visitas a estas áreas protegidas. Las más visitadas son los parques nacionales Puyehue y Pérez Rosales, ambos en la X Región, totalizando en conjunto 562 mil turistas anuales. Al interior de los parques existen instalaciones de equipamiento turístico de estándar variable, con cabañas en Conguillío y Puyehue y áreas de camping en los diferentes parques. Existe **alto potencial de desarrollo turístico al interior de las áreas silvestres protegidas**.
- 33 centros termales, desde los altamente equipados a simples termas rústicas, con gran concentración en el área cordillerana de Panguipulli (13) y Pucón – Curarrehue (9). Salvo excepciones, el acceso a los centros termales está dado por vialidad de ripio o tierra.
- 7 centros invernales para práctica de esquí, en torno a los volcanes Lonquimay, Llaima, Villarrica, Choshuenco, Antillanca y Osorno. Esto representa 43% de los centros invernales existentes en Chile.
- Paisajes naturales de alto valor escénico coronados por la presencia de al menos 17 conos volcánicos. Las mayores alturas están en los volcanes limítrofes con Argentina: Lanín (3.747 msnm) y Tronador (3.451 msnm). Dos de los cuatro volcanes más activos de Sudamérica se localizan en esta zona: el Llaima y el Villarrica, cada uno con diez erupciones durante el siglo XX.
- 2 casinos de juego, en funcionamiento desde la segunda mitad del siglo XX en Pucón y Puerto Varas.
- Múltiples lugares que permiten la práctica de deportes como el montañismo, la pesca deportiva, rafting, ciclismo, excursionismo, caminata, etc.

SERNATUR ha identificado en esta área una amplia Zona de Interés Turístico que abarca los lagos Villarrica y Caburgua, además del entorno del volcán Villarrica.

⁷ Elaboración propia en base a cartografía IGM, e información de imágenes satelitales y Turistel

2.1.2 Capacidad de acogida turística, principales polos de desarrollo

En las 19 comunas interlacustres se contabilizan **15.974 camas para alojamiento turístico**, equivalente al 13% del total nacional⁸. Este equipamiento se concentra en dos polos turísticos de alta consolidación: el primero en la ribera sur del lago Villarrica, en donde Villarrica y Pucón concentran 6.476 camas (39,3% del total de comunas consideradas); el segundo polo se ubica en la ribera poniente del lago Llanquihue, en donde Puerto Varas, Llanquihue y Frutillar poseen 4.520 camas (27,5% del total consultado).

A la vez, en estas comunas se dispone un registro de **2.257 sitios para camping**, correspondiente al 16,5% del total nacional en el año 2004. La comuna con más sitios es Panguipulli, con 407. Por otra parte, las comunas de Cunco y Los Lagos disponen casi igual proporción de sitios en relación a camas para alojamiento turístico.

Villarrica, Pucón y Puerto Varas cuentan con el mayor nivel de servicios complementarios al turismo, de tipo comercial (supermercados, comercio minorista, centros de artesanía), financiero (bancos y entidades crediticias), de entretención (restaurantes, casinos de juegos, etc.) y de apoyo al viajero (agencias de viaje, información turística, casas de cambio, cajeros automáticos, aprovisionamiento de combustible). Estos centros actúan, a su vez, como **principales nodos desde donde se distribuyen los viajantes para recorrer los atractivos de su entorno**.

Tanto Pucón – Villarrica como Puerto Varas – Frutillar experimentaron una paulatina consolidación como enclaves relevantes para la acogida turística, y en ambos fue altamente incidente la acción del Estado para la generación de equipamiento e infraestructura. En el caso específico de Pucón, desde su fundación en 1883 como parte de la ocupación militar de la Araucanía, y tras décadas de ser un pequeño villorrio dedicado a la extracción maderera, esta localidad fue incorporada a la Política de Estado para el impulso del turismo. Esto se manifestó con el ramal ferroviario a Villarrica y con la inauguración del Gran Hotel Pucón en 1930, administrado por la empresa estatal Hotelera Nacional S.A. –HONSA– en las décadas siguientes, hasta su privatización. Sin embargo, recién con la pavimentación del camino Freire – Villarrica – Pucón entre 1967-1969 se detonó un auge en loteos y hotelería en la ribera sur del lago Villarrica, consolidado posteriormente en la década de 1980-90 con un boom turístico-inmobiliario, con el funcionamiento del casino de juegos y con la llegada de vuelos comerciales directos al aeródromo de Pucón.

En el caso de Puerto Varas, su fundación como puerto lacustre se remonta a 1853, formando parte de la acción estatal para colonizar los territorios deshabitados del sur de Chile. En 1960 se construye la Ruta 5 que conecta esta zona con el resto de Chile, y desde entonces comienza su posicionamiento como centro turístico de relevancia.

No obstante la consolidación de estos centros turísticos, en general **las ciudades de esta área adolecen de espacios públicos de calidad para uso y goce de residentes y turistas**. Excepcionalmente, la ribera lacustre en Frutillar (lago Llanquihue) y en menor medida en Puerto Varas se caracterizan por conformar espacios públicos integrados a la ciudad, mediante una costanera para tránsito local, con amplias áreas verdes y senderos

⁸ SERNATUR, 2003

peatonales, vinculado a edificación pública (por ejemplo, el Auditorio del Lago, sede de las Semanas Musicales de Frutillar).

2.1.3 Desarrollo inmobiliario de vivienda turística

Dada la dificultad para determinar con exactitud el número de segunda vivienda turística, se ha estimado esta cifra con el desarrollo de la siguiente metodología:

Considerando que a nivel nacional las comunas poseen en promedio 10% de viviendas urbanas desocupadas, de acuerdo al Censo del año 2002, y que este porcentaje es considerablemente más alto en las zonas de mayor raigambre turística, como en las comunas costeras (19%)⁹, es posible inferir las comunas que tienen connotación de vivienda turística, ya sea para arriendo o para uso familiar como “segunda vivienda”. En el caso de las 19 comunas interlacustres, el promedio de viviendas desocupadas por comuna asciende a 14,1% respecto al total de viviendas, es decir superior al referido promedio de 10% a nivel nacional.

Al restar el referido piso de 10%, estimado como viviendas desocupadas por razones ajenas al turismo (morador ausente, arriendo, en venta, etc.), se obtiene una estimación de 8.822 segundas viviendas turísticas en el área lacustre.

En general, existe mayor predominio de segunda vivienda en las comunas interlacustres de la IX región (6.711 viviendas) en comparación con las de la X región (2.211 viviendas), lo que se explica en la mayor cercanía de la IX Región a las zonas metropolitanas del centro de Chile y en el mayor desarrollo turístico alcanzado por la zona lacustre de Villarrica – Pucón. En efecto, la mayor concentración se da en Villarrica, concentrando 33,9% de este tipo de vivienda respecto al total de comunas analizadas, seguido de Pucón, con 29,3%.

2.1.4 Infraestructura de apoyo al turismo

A. Vialidad

La vialidad es la principal infraestructura de apoyo al turismo, al posibilitar el acceso y recorrido de los atractivos y su interrelación con centros de equipamiento y alojamiento.

Para ello desde hace aproximadamente diez años el Gobierno de Chile ha impulsado la iniciativa de ejecutar la Ruta Interlagos como un programa vial, formando parte de la Ruta Precordillerana. El concepto manejado en ese entonces fue el de “ensanchamiento” de Chile mediante tres ejes viales paralelos entre las regiones I y X, fomentando así una mayor ocupación y desarrollo del territorio. Desde hace cinco años se definió el programa Ruta Interlagos como un proyecto Bicentenario, compuesto por un eje vial en el sentido norte-sur entre la comuna de Victoria (IX Región) por el norte y la comuna de Puerto Varas (X Región) por el sur, vinculado a caminos transversales (principalmente hacia pasos fronterizos) y complementarios. La Ruta Interlagos se concibe no como un trazado nuevo, si no principalmente más bien como un mejoramiento del estándar de la vialidad

⁹ DIRPLAN – DOP: Plan Nacional de Infraestructura para el Mejoramiento del Borde Costero, 2006

existente. En la actualidad se exhiben mejoramientos de tramos específicos en las regiones IX y X; por ej. Futrono – Llifén en ribera norte del Lago Ranco.

En los años precedentes el desarrollo de este programa se ha efectuado a través de mesas regionales de trabajo presididas por los Secretarios Regionales Ministeriales de Obras Públicas y coordinadas por la Dirección de Vialidad. En particular, en la IX Región se efectuó bajo la modalidad de talleres integrados de análisis territorial para la definición de áreas de influencia, potenciales de desarrollo, coordinación de recursos públicos y definición de una imagen consensuada de la infraestructura “con identidad”. En estos talleres, con la participación de los niveles regionales del MOP, SERNATUR, CONAMA, CONAF, CONADI, Bienes Nacionales, Monumentos Nacionales y Asociación de Municipalidades, se definió, entre otras cosas, un Protocolo de Acuerdo de Cooperación Interinstitucional en Noviembre de 2003 referido a la Red de Rutas Andino - Lacustres. De esta acción se concluyó la concepción de la Ruta Interlagos de la IX Región como una “ruta turística con identidad paisajística y cultural”, lo que se ha materializado en el diseño y construcción de obras complementarias a la vialidad para apoyo al turismo, emplazados en puntos específicos del trazado. Entre estas obras se cuentan: miradores, refugios, información y señalización turística y seguridad vial con pertinencia paisajística.

FIG. 1-2: AVANCES EN OBRAS COMPLEMENTARIAS A RUTA INTERLAGOS, IX REGIÓN



Fuente: SEREMI MOP IX Región

Al concebir la Red Interlagos como circuitos integrados de recorrido turístico, y no sólo como un eje vial, se deduce que las rutas pavimentadas (incluyendo asfalto y hormigón) alcanzan cerca del 38%, y se concentran principalmente en ejes transversales. En la IX Región son las rutas internacionales 181-CH Victoria - Curacautín – Lonquimay y 199-CH Villarrica – Pucón – Curarrehue, además de los caminos S-61 Cunco – Melipeuco y S-95-T Villarrica – Lican Ray - Coñaripe. En la X Región, se incluyen tramos de las rutas 203 CH y T-39 en los accesos a Panguipulli desde Lanco y Los Lagos, respectivamente; accesos transversales a los lagos Ríñihue (ruta T-45) y Ranco (T-55 y T-85); las rutas

En tanto, los caminos de bajo estándar obedecen principalmente a la conectividad longitudinal entre lagos y/o centros poblados. A lo anterior se agrega la falta de conexión costera y turística entre Puerto Varas y Llanquihue, en el margen occidental del lago Llanquihue, ya que la circunvalación lacustre se cierra en ese tramo mediante el uso de la Ruta 5, autopista de carácter expreso y segregado.

B. Obras portuarias

Por otra parte, la infraestructura portuaria dependiente de la Dirección de Obras Portuarias en esta zona se localiza en sólo seis lagos, y su disposición se ha orientado preferentemente a dar conectividad a localidades aisladas, servir de conectividad a pasos internacionales y excepcionalmente para ser utilizadas con fines turísticos para la navegabilidad lacustre:

- Lago Caburga (IX Región): en la ribera sur existe una rampa, en mal estado.
- Lago Villarrica (IX Región): existe un muelle de pontones en Pucón para uso turístico.
- Lago Pihueico (X Región): existen dos rampas en regular estado en los extremos occidental y oriental del lago, en Puerto Fuy y Puerto Pihueico respectivamente, que sirven al flujo internacional vía paso Huahum.
- Lago Ranco (X Región): existe un muelle y una rampa en Futrono (Puerto Las Rosas), ambos en regular estado, y una rampa en buen estado en la isla Huape. Esta infraestructura permite la conectividad habitual de las comunidades indígenas de la isla Huape.
- Lago Maihue (X Región): próxima construcción de rampas en Puerto Maqueo y Rupumeica para el acceso de población aislada.
- Lago Todos Los Santos: existe un muelle flotante en Petrohué y un muelle de madera en mal estado en Peulla, en los extremos occidental y oriental del lago, respectivamente, que sirven al flujo internacional vía paso Pérez Rosales. Además, existe una rampa privada en Peulla, construida por Andina del Sur, operador del programa turístico Cruce de Lagos y propietario del Hotel Peulla.

Además, existen otros embarcaderos públicos municipales en los diversos lagos, como la marina deportiva en Villarrica; muelles en Licán Ray y Coñaripe en el lago Calafquén; muelles en las localidades de Panguipulli y Riñihue, en los lagos respectivos; y muelles en diversos enclaves, ya sea en el lago Llanquihue (Frutillar, Puerto Varas) como en otros lagos.

C. Red ferroviaria

La red ferroviaria en el área interlacustre está conformada por la vía longitudinal estructurante de Chile, con una trocha ancha de 1,67 m, que en la actualidad llega hasta el sector alto de Puerto Montt, pasando por el borde del lago Llanquihue en un sector de alto valor escénico por sus vistas al lago y al conjunto de volcanes presidido por el Osorno. Las estaciones operativas en esta zona lacustre son: Frutillar, los Pellines, Llanquihue y Puerto Varas.

A su vez, existen antiguos ramales ferroviarios hoy en desuso o con sus líneas levantadas:

- Ramal al oriente hasta Lonquimay pasando por el túnel Las Raíces

- Ramal al poniente desde Púa (al norte de Temuco) hasta Lebu, pasando por Traiguén, Los Sauces, Purén, Contulmo y Cañete. En el tramo de mayor realce turístico bordea el lago Lanalhue. Este ramal se empalma con otro que proviene desde Angol, capital de la provincia de Malleco, el cual tiene su inicio en Renaico.
- Ramal al oriente desde Cajón (al norte de Temuco) hasta Cherquenco, a los pies del volcán Llaima
- Ramal al oriente desde Freire (al sur de Temuco) hasta Cunco
- Ramal al oriente desde Loncoche hasta Villarrica
- Ramal a Riñihue desde Los Lagos y que hacia el poniente conecta con Valdivia, bordeando en gran parte el río Calle Calle.
- Ramal a Lago Ranco desde La Unión.

D. Ciclovías

En el área analizada no existe una red que permita el recorrido turístico por parte de ciclistas. Se identifica sólo un corto tramo en la zona urbana oriente de Pucón hacia Caburga.

E. Senderos peatonales

Existe una red de senderos peatonales, cuyo potenciamiento territorial se está desarrollando a través del programa Sendero de Chile. Este programa, primeramente coordinado por CONAMA y actualmente dependiente de un Directorio Nacional, consiste en un proyecto Bicentenario que conformará la ruta de caminata más extensa del mundo, con un eje longitudinal que al 2010 tendrá una extensión proyectada superior a los 8 mil 500 kilómetros de sendero habilitado. En el área interlacustre se denomina “Sendero de Lagos y Volcanes”, y en él se destacan los tramos actualmente operativos:

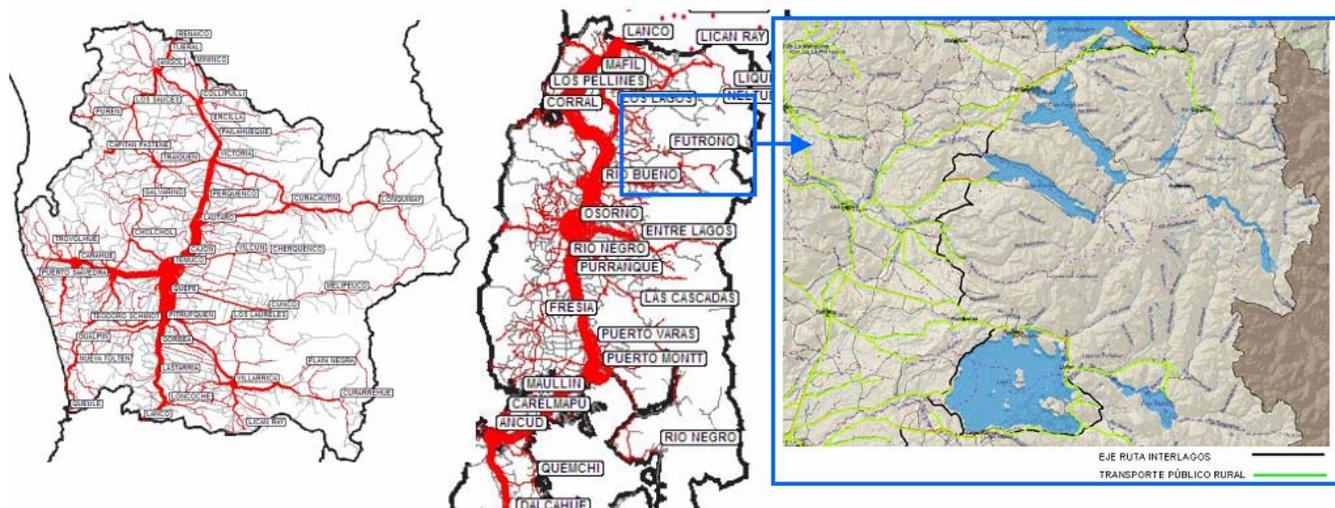
- Reserva Nacional Malalcahuello: tramo Piedra Santa – Laguna Blanca (20 km)
- Parque Nacional Conguillío: tramos Los Escoriales (17,8 km), Triful Triful (7 km), Los Carpinteros (8 km), Contrabandista (15 km) y Alpehue.
- Parque Nacional Villarrica: tramos Challupén – Chinay (13 km), Los Venados (22 km) y Las Avutardas (17 km)
- Coñaripe (4 km)
- Anticura – Antillanca (50 km)
- Antillanca – Santa Elvira (25 km)

2.1.5 Servicios de transporte público

La red de transporte público caminero tiene cobertura en gran parte del territorio interlacustre, con mayor primacía en el corredor longitudinal conformado por la Ruta 5. Hacia el oriente, en general posee menor frecuencia de transporte y un servicio de menor calidad, cuyo objetivo primordial es el acceso a los centros poblados y zonas rurales, y que por lo tanto no cuenta con un diseño de recorridos integrado a la industria del turismo. Los principales terminales de buses están ubicados en las capitales provinciales o regionales fuera del área interlacustre: Temuco, Valdivia, Osorno, Puerto Montt; y en las principales ciudades de esta área: Villarrica, Pucón, Panguipulli, Frutillar y Puerto Varas.

Los corredores transversales de transporte más relevantes son: Curacautín y Villarrica – Pucón en la IX región, y Panguipulli y Osorno – Puyehue – Bariloche en la X Región. En la siguiente imagen se esquematiza la relevancia de los corredores de transporte público rural e interurbano, en que el grosor de las líneas rojas señala el número de servicios catastrados¹⁰.

FIG. 1-4: COBERTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO VIAL EN REGIONES IX Y X, Y DETALLE EN X REGIÓN NORTE



Fuente: Subsecretaría de Transporte MTT / Habiterra Ltda

En la ferrovía troncal longitudinal está operativo desde el año 2005 un servicio de transporte de pasajeros entre Victoria (IX Región) y Puerto Montt (X Región), con una frecuencia diaria para todo el trayecto, y a partir de 2006 se ha agregado una nueva frecuencia para los tramos Victoria – Gorbea y Osorno – Puerto Montt. En el área interlacustre este servicio, viniendo desde el norte, se detiene en Frutillar, Los Pellines, Llanquihue y Puerto Varas, para continuar hasta Alerce y Puerto Varas. A su vez, el ramal Antihue – Valdivia, de alto valor escénico por ir bordeando el río Calle Calle, está operativo aunque sin servicios para pasajeros, con la excepción del funcionamiento ocasional de un “tren del recuerdo” de tipo turístico. Otro tren ocasional de tipo turístico ha funcionado entre Temuco, Curacautín y Malalcahuello. No existen servicios de tipo turístico en el troncal longitudinal.

Finalmente, de acuerdo al catastro de embarcaciones menores de Directemar, efectuado en 2005, en el área interlacustre operan 138 embarcaciones para transporte de pasajeros con fines turísticos y/o de conectividad local, principalmente concentrados en el Lago Todos Los Santos (94 embarcaciones), seguido por los lagos Llanquihue (29), Maihue (5) y Ranco y Rupanco (3).

No obstante, la oferta permanente de servicios de navegación turística menor es restringida, identificándose la navegación del lago Villarrica desde Pucón (vapor Chucao), la navegación del lago Llanquihue en el entorno de Puerto Varas, y la embarcación que ofrece el transporte turístico entre Petrohué y Peulla en el lago Todos los Santos. A esto

¹⁰ Subsecretaría de Transporte MTT / Habiterra Ltda.: “Diagnóstico de una Metodología de Identificación de Zonas Aisladas para el Otorgamiento de Subsidios al Transporte”, 2004-2005

se agrega el transbordador de la Dirección de Vialidad que presta servicios entre Puerto Fuy y Puerto Pirihueico en el lago Pirihueico para dar continuidad a la ruta internacional 205 CH, utilizado en gran medida por público turista.

2.1.6 Entorno turístico de la Red Interlagos en Chile

En el entorno del área interlacustre, a una distancia inferior a 100 km, se localizan al menos cuatro destinos turísticos de alta relevancia, ya sea potenciales o consolidados. Sus principales atributos son los siguientes:

- **Zona de los lagos costeros de la VIII Región:** comprende los lagos Lanalhue y Lleulleu, el Área de Desarrollo Indígena (ADI) de Lleulleu y, en cuanto a área silvestre protegida el Monumento Natural Contulmo. Además, se encuentra colindante a la Ruta Costera.
- **Zona del Alto Biobío de la VIII Región:** comprende las nuevas represas fluviales de Pangué y Ralco, el Área de Desarrollo Indígena de Alto Biobío y, en cuanto a Área Silvestre Protegida: la Reserva Nacional Ralco.
- **Zona de Valdivia:** comprende el estuario del río Valdivia, las ciudades turísticas de Valdivia, Niebla y Corral, además de balnearios en el borde marítimo, el Santuario de la Naturaleza Carlos Anwandter y el parque privado Oncol.
- **Zona de Puelo y Ruta 7:** en la comuna de Cochamó se emplaza la conexión hacia el valle del río Puelo, con gran atractivo como lugar de pesca y como potencial paso fronterizo hacia El Bolsón en Argentina. Esta zona se vincula además con la Ruta 7 (Camino Longitudinal Austral) en las comunas de Puerto Montt y Hualaihué, desde donde se estructura la conexión marítima hacia el tramo de la Ruta 7 desde Chaitén al sur. En cuanto a áreas silvestres protegidas, se encuentra el Parque Nacional Hornopirén en Hualaihué y el Parque Nacional Alerce Andino en la comuna de Puerto Montt.

Estos cuatro destinos y sus conexiones desde el área interlacustre involucran a doce comunas¹¹, con 461 mil habitantes según el Censo de 2002, entre las que destacan los centros urbanos de Valdivia y Puerto Montt como lugares de alta capacidad de acogida turística. En tanto, en las comunas que albergan a los lagos costeros de Lanalhue y Lleulleu se registran 968 sitios para camping, casi el doble que camas para alojamiento turístico, dando cuenta así de un menor nivel de equipamiento y de un potencial desarrollo como destino ecoturístico.

La vialidad de conexión a estos destinos turísticos posee estándares disímiles. La vialidad pavimentada alcanza el 47%, y está conformada por el acceso a Ralco desde Santa Bárbara en el Alto Biobío de la VIII Región; la ruta de interconexión transversal hacia los lagos costeros (pasando por Contulmo, Purén, Traiguén y Victoria), por la Ruta Costera P-70 que bordea los lagos Lanalhue y Lleulleu por su margen occidental y, finalmente, por el camino pavimentado desde Ensenada hacia Ralún en la X Región.

¹¹ Comunas de Contulmo, Tirúa, Cañete, Purén, Los Sauces, Traiguén y Victoria en relación a los lagos costeros de la VIII Región; Santa Bárbara y Alto Biobío en la zona del Alto Biobío de la VIII Región; comuna de Valdivia en relación a la zona de Valdivia; y comunas de Cochamó y Puerto Montt en relación a la zona de Puelo y Ruta 7.

Finalmente, los caminos de menor estándar corresponden a la circunvalación oriental a los lagos Lanalhue y Lleulleu, a la conexión interregional del Alto Biobío, al camino de borde fluvial que interconecta el área lacustre con Valdivia, y a la conexión desde Ralún hacia Puelo, Paso El Bolsón y la Ruta 7.

TABLA 1-2: ESTÁNDAR VIAL ACTUAL DESDE RED INTERLAGOS A DESTINOS TURÍSTICOS PRÓXIMOS

REGION	CARPETA ACTUAL	LONGITUD (km)	%
8	Asfalto u hormigón	223	29,0
	Ripio	32,1	4,2
	Tierra	85	11,1
Total 8		340,1	44,2
9	Asfalto	106	13,8
	Ripio	59,7	7,8
	Tierra	2,9	0,4
	Huella	8,9	1,2
Total 9		177,5	23,1
10	Asfalto	34	4,4
	Ripio	179	23,3
	Huella	38,0	4,9
Total 10		251	32,7
Total general		768,6	100,0

Fuente: Dirección de Vialidad, Dirección de Planeamiento

2.1.7 Entorno turístico de la Red Interlagos en Argentina

En el área cordillerana de la República Argentina se identifican **diversos destinos turísticos con alta demanda de visitantes**. De norte a sur se pueden sintetizar en: Villa Pehuenia¹²; San Martín de los Andes; la Ruta de los Siete Lagos; el lago Nahuel Huapi con los centros urbano-turísticos de Villa La Angostura y San Carlos de Bariloche; y El Bolsón.

La consolidación de esos destinos ha sido fomentada con una política de desarrollo turístico lacustre en Argentina, basada en un impulso estatal al desarrollo de San Carlos de Bariloche y posteriormente de San Martín de Los Andes y Villa La Angostura como centros vacacionales para el turismo interno, posicionándose también como centros de llegada de visitantes extranjeros. A fines de 1990 la provincia de Neuquén efectuó la pavimentación parcial de la Ruta de los Siete Lagos entre San Martín y Bariloche, paralela a la ruta estructurante interprovincial (Ruta 40), con un fuerte programa de difusión turística, y con alto impacto en afluencia de turistas veraniegos, principalmente chilenos.

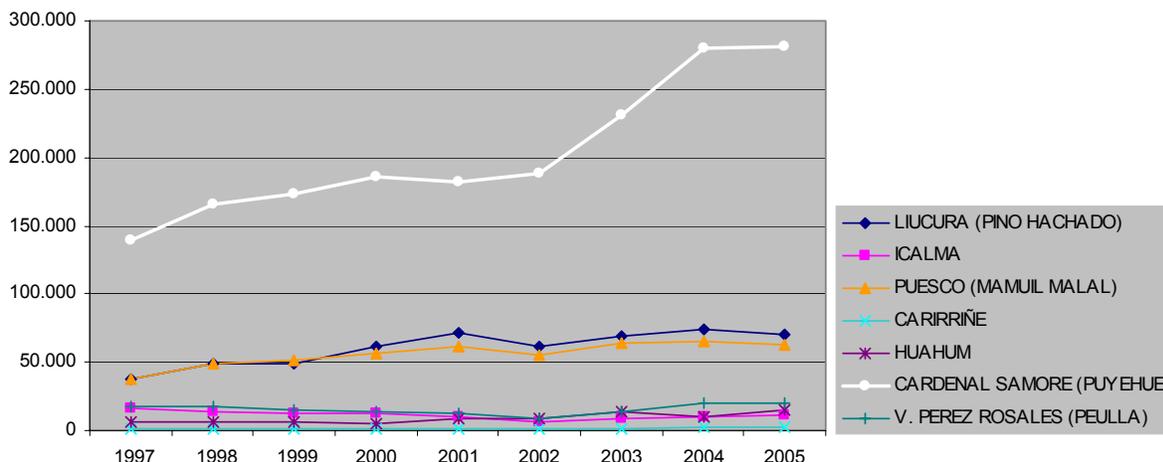
En la práctica, los **destinos turísticos interlacustres de ambos países son complementarios entre sí** en cuanto a características y cercanía, formando parte de una red de atractivos enlazados por circuitos binacionales. El mejoramiento de los diversos cruces del principal escollo geográfico (la cordillera) fortalece las opciones de complementariedad entre ambos países, potenciando el desarrollo de la industria del turismo.

¹² Corresponde a uno de los centros turísticos de mayor desarrollo en los últimos años, próximo al paso Icalma, capital municipal del territorio donde están los lagos Aluminé, Moquegua, Quillén, Tromén y Huechulafquén, con variada infraestructura turística.

TABLA 1-3: CANTIDAD, VARIACIÓN Y PORCENTAJE DE INGRESOS Y SALIDAS EN PASOS INTERNACIONALES EN ZONA INTERLACUSTRE

REG.	AVANZADAS	CONTROL	1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005		
			PERS.	%	PERS.	%	PERS.	%	PERS.	%	PERS.	%	PERS.	%	PERS.	%	PERS.	%	PERS.	%	
9	LIUCURA (PINO HACHADO)	ADUANA	INGRESO	38.110	49	49.054	49	49.578	49	61.345	50	72.159	50	61.285	49	66.609	50	73.973	50	70.450	51
			SALIDA	39.844	51	52.022	51	51.414	51	61.742	50	71.115	50	64.018	51	69.819	50	72.983	50	68.507	49
			SUBTOTAL	77.954	100	101.076	100	100.992	100	123.087	100	143.274	100	125.303	100	138.428	100	146.956	100	138.957	100
			VAR. ANUAL			29,7%		-0,1%		21,9%		16,4%		-12,5%		10,5%		6,2%		-5,4%	
9	ICALMA	ADUANA	INGRESO	15.794	59	13.551	62	12.241	60	12.887	56	10.455	58	6.660	60	8.255	61	9.574	52	11.121	51
			SALIDA	10.952	41	8.272	38	8.283	40	10.049	44	7.644	42	4.482	40	5.243	39	8.838	48	10.639	49
			SUBTOTAL	26.746	100	21.823	100	20.524	100	22.936	100	18.099	100	11.142	100	13.498	100	18.412	100	21.760	100
			VAR. ANUAL			-18,4%		-6,0%		11,8%		-21,1%		-38,4%		21,1%		36,4%		18,2%	
9	PUESCO (MAMUIL MALAL)	ADUANA	INGRESO	37.811	47	48.408	49	51.241	49	56.399	49	61.948	48	55.153	48	63.584	49	64.693	49	62.205	48
			SALIDA	42.600	53	49.537	51	53.031	51	59.266	51	66.031	52	59.888	52	68.707	52	68.661	51	67.056	52
			SUBTOTAL	80.411	100	97.945	100	104.272	100	115.665	100	127.979	100	115.041	100	132.291	100	133.354	100	129.261	100
			VAR. ANUAL			21,8%		6,5%		10,9%		10,6%		-10,1%		15,0%		0,8%		-3,1%	
10	CARIRRIÑE	CARAB.	INGRESO	1.333	37	1.393	31	1.256	37	1.767	53	1.462	44	1.184	52	1.701	57	2.656	75	2.349	67
			SALIDA	2.296	63	3.036	69	2.152	63	1.960	47	1.862	56	1.103	48	1.305	43	867	25	1.171	33
			SUBTOTAL	3.629	100	4.431	100	3.408	100	3.727	100	3.324	100	3.287	100	3.006	100	3.523	100	3.520	100
			VAR. ANUAL			22,1%		-23,1%		-2,4%		-0,1%		-31,2%		31,4%		17,2%		-0,1%	
10	HUAHUM	ADUANA	INGRESO	6.851	59	5.983	56	6.655	55	5.648	51	9.020	53	8.947	48	13.799	48	10.537	44	15.473	48
			SALIDA	4.668	41	4.656	44	5.542	45	5.493	49	8.036	47	9.732	52	14.921	52	13.490	56	16.936	52
			SUBTOTAL	11.519	100	10.639	100	12.197	100	11.141	100	17.056	100	18.679	100	28.720	100	24.027	100	32.409	100
			VAR. ANUAL			-7,8%		14,6%		-8,7%		53,1%		9,5%		-16,3%		34,9%			
10	CARDENAL SAMORE (PUYEHUE)	ADUANA	INGRESO	139.028	49	166.227	50	173.059	50	185.736	50	182.519	50	188.540	51	231.552	50	279.489	50	281.708	49
			SALIDA	142.322	51	167.893	50	172.570	50	184.798	50	183.167	50	231.804	49	277.384	50	288.184	51		
			SUBTOTAL	281.350	100	334.120	100	345.629	100	370.534	100	365.686	100	371.854	100	463.356	100	566.873	100	569.892	100
			VAR. ANUAL			18,8%		3,4%		7,2%		-1,3%		1,7%		24,6%		20,2%		2,3%	
10	V. PEREZ ROSALES (PEULLA)	ADUANA	INGRESO	17.422	41	18.171	41	14.493	42	13.421	41	12.086	41	8.323	34	14.269	34	20.591	37	20.416	33
			SALIDA	25.032	59	26.657	59	19.732	58	19.619	59	17.256	59	15.956	66	27.477	66	35.755	63	40.912	67
			SUBTOTAL	42.454	100	44.828	100	34.225	100	33.040	100	29.342	100	24.279	100	41.746	100	56.346	100	61.328	100
			VAR. ANUAL			5,6%		-23,7%		-3,5%		-11,2%		-17,3%		71,9%		35,0%		8,8%	
TOTAL INTERLAGOS			524.063		614.862		621.247		679.730		704.760		668.585		821.045		939.491		957.127	1,83	
					17,3%		1,0%		9,4%		3,7%		-5,1%		22,8%		14,4%		1,9%		

FIG 1-5: SERIE HISTÓRICA DE INGRESOS Y SALIDAS EN PASOS INTERNACIONALES EN ZONA INTERLACUSTRE



Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

Para esta interconexión funcional existen **siete pasos fronterizos habilitados**, tres de ellos en la IX Región y cuatro en la X Región. Entre ellos suman 957 mil llegadas y salidas de personas en 2005, con un crecimiento de 83% en 8 años. El principal auge se dio en 2003, con un incremento anual de 22,8%, explicado en la favorable relación cambiaria y bajos precios que disponía Argentina en ese momento.

De ellos, el principal en cuanto a flujo y tasa de crecimiento, es el paso Cardenal Samoré, en la comuna de Puyehue (X Región), el cual permite el acceso directo a San Carlos de Bariloche y, además, conecta la zona centro-sur de Chile con nuestras regiones de Aysén y Magallanes. Por lo tanto, este paso asume un rol de conectividad estratégica y corredor de carga, además de la relevante funcionalidad turística. En 2005 por este paso se trasladaron 570 mil personas, es decir 60% del total del flujo de personas sumados en los siete pasos interlacustres; este paso representa 7% del flujo total de personas a nivel

nacional. Le siguen de lejos los pasos Pino Hachado, con cerca de 140 mil personas en 2005, y Mamuil Malal en la IX Región, con 129 mil.

En cuanto al atractivo turístico de los pasos internacionales, de 19 pasos internacionales oficiales con categoría principal o secundaria que posee Chile, 5 poseen una jerarquía turística de nivel alto¹³. De ellos, **el principal en cuanto a atractivo turístico es el paso Cardenal Samoré.**

En un segundo nivel a nivel nacional, se encuentran 27 pasos de conexión local, cuatro de los cuales poseen una jerarquía turística alta. De ellos, tres se ubican en el área interlacustre: i) Huahum, conecta la comuna de Panguipulli con San Martín de los Andes a través del lago Pirihueico; ii) Vicente Pérez Rosales, conecta la comuna de Puerto Varas con Bariloche a través de los lagos Todos Los Santos en Chile y Nahuel Huapi en Argentina; y iii) Mamuil Malal, conecta Pucón y Curarrehue con Junín de los Andes. Con jerarquía turística media aparece en esta categoría el paso Carirriñe, paso alternativo a Huahum por el sector termal de Liqueñe en la comuna de Panguipulli.

De estos pasos netamente turísticos, llama la atención el predominio de salidas al exterior en los pasos Mamuil Malal, Huahum y Pérez Rosales, en relación a los ingresos de personas. En Huahum hasta el 2001 predominaba el ingreso de personas, y a partir de 2002 esto se revirtió, con un peak de 56% de salidas en relación al total alcanzado en 2004 (coincide con la puesta en operación de una nueva barcaza en el lago Pirihueico). En tanto, en Mamuil Malal y Pérez Rosales durante todo el período de análisis han predominado las salidas, con un peak de 53% (año 1997) y 67% (año 2005), respectivamente.

En sentido contrario, los pasos de Icalma y Carirriñe reflejan un predominio de ingresos en comparación a las salidas. En Icalma el peak alcanzado fue en 1998, con 62% de ingresos en relación a su total; y en Carirriñe fue en 2005, con 67% de ingresos.

Lo anterior indica que **los pasos netamente turísticos tienen una componente relevante de funcionamiento como circuitos binacionales**, en que el turista en vehículo o bus prefiere ir y retornar por pasos distintos. Ese es el caso del circuito norte (ingreso por Icalma y salida por Mamuil Malal o Pino Hachado), y que se explica en las dificultades de ascenso al paso Icalma por la cuesta China Muerta desde Melipeuco. También es el caso del circuito sur (ingreso por Cardenal Samoré y salida por Pérez Rosales), lo cual se debe a que el operador turístico Andina del Sur, que ofrece su servicio turístico “Cruce de Lagos” en forma integrada entre el Lago Todos Los Santos y Bariloche, lo hace principalmente en dirección desde Chile a Argentina, pasando por el paso Pérez Rosales.

En el área central interlacustre también se visualizan circuitos binacionales, preferentemente saliendo por Mamuil Malal y Huahum, e ingresando por Cardenal Samoré o Carirriñe. La fundamentación de esta situación estaría dada en el hecho que el turista privilegia llegar en forma expedita al destino turístico al otro lado de la frontera, aceptando un mayor recorrido para el camino de regreso. Se ejemplifica en el caso de los turistas chilenos que desde el área de Pucón – Villarrica buscan llegar al centro argentino

¹³ Marco de Política para un Plan de Inversiones en Pasos Internacionales (DIRPLAN, 2005). Fuente de la información: Guía Turistel (Turiscom S.A., 2005), datos procesados por DIRPLAN. La jerarquía del paso se obtiene de acuerdo al puntaje de atractivos turísticos en el corredor internacional emplazados en territorio chileno, multiplicado por el grado de atractivo del mismo corredor en territorio extranjero.

de San Martín de los Andes, eligiendo los pasos directos de mejor estándar; y en el caso de los turistas argentinos desde San Martín de los Andes que buscan llegar a los variados centros termales del área de Liquiñe y Coñaripe por el paso de menor distancia (Carirriñe), pese a su mal estándar.

2.1.8 Gestión y fomento de la actividad turística

En las zonas de mayor consolidación turística en el área interlacustre, el sector privado que opera y promueve esta actividad está representado por Cámaras de Turismo de nivel local, socias de la Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo de Chile. Este es el caso de Pucón, Valdivia y Puerto Varas. En este ámbito una instancia relevante de asociatividad es el programa “Destinos Unidos”, alianza entre la Cámara de Turismo de Pucón, la Cámara de Comercio e Industria de Valdivia y la Corporación de Desarrollo Turístico y Cultural de Puerto Varas, para desarrollar y promover productos turísticos combinados a nivel nacional e internacional, bajo el concepto distintivo de “Lagos y Volcanes - Patagonia Chile” (www.destinosunidos.cl).

En general, en el resto de las comunas de esta área los operadores y empresarios turísticos actúan en forma individual, o asociados mediante vínculos no necesariamente territoriales. En el año 2004 se registraron 44 agencias de viaje en la IX Región y 101 en la X Región, totalizando entre ambas el 16% de las catastradas en Chile¹⁴.

Para un mayor desarrollo del turismo, el sector público dispone de una serie de instrumentos de fomento al desarrollo y asociatividad de los empresarios y operadores turísticos en esta área, así como fondos destinados a organismos públicos, sobre todo para estudios e inversión. Los programas identificados son:

- Programa de Fomento al Turismo Rural, desarrollado por el Instituto de Desarrollo Agropecuario (INDAP), dependiente del Ministerio de Agricultura. A lo largo de Chile desde 1996 este programa ha apoyado 300 redes de turismo rural con créditos e incentivos, lo que permite a 3.500 pequeños agricultores y sus familias incorporar el turismo a sus faenas agrícolas como una forma de lograr una entrada de recursos adicionales. La mayor concentración se da entre las regiones VIII y XI. En el área interlacustre se identifican redes en Codinhue (Vilcún), Licán Ray (Villarrica), Caburgua (Pucón), Huife (Pucón), Comunidad Antonio Weche (Cunco) y Lago Rupanco (Puerto Octay).
- Programa “Turismo en Intereses Especiales en Región de la Araucanía” dentro del Programa Territorial Integrado de nivel nacional: corresponde a un tipo de instrumento dependiente de CORFO, orientado al desarrollo de un sector productivo en un determinado territorio. CORFO financia directamente, o cofinancia, actividades tendientes a levantar información, formular el diseño y articular la innovación, inversión, gestión de calidad y financiamiento para mejorar la competitividad de las empresas de ese sector productivo y geográfico.
- Programa “Araucanía Andina” dentro del programa nacional Chile Emprende: desarrollado por SERCOTEC (Servicio de Cooperación Técnica), filial de CORFO.

¹⁴ INE / SERNATUR: Anuario del Turismo, 2004

Este programa busca facilitar y potenciar el desarrollo de oportunidades de negocios para micro y pequeñas empresas en territorios predefinidos.

- Programa “Ruta de los Volcanes”: programa de promoción turística de intereses especiales de la zona andina de la Araucanía, apoyado por CORFO (para el financiamiento del proyecto en la línea FDI) y EuroChile (Fundación Empresarial de la Comunidad Europea en Chile y ejecutor de este proyecto promotor). Cuenta con 15 asociados (hotelería, gastronomía, centros termales, y centros de apoyo a la cultura mapuche, como la Aldea Intercultural Trawu Peyüm de Curarrehue y la Cooperativa CADEPROM de Cunco que fomenta el trabajo de mujeres mapuches). El operador oficial de este programa es Latinsur, localizado en Pucón.
- Fondo Nacional de Capacitación, dependiente del SENCE (Servicio Nacional de Capacitación) del Ministerio del Trabajo (<http://foncap.sence.cl>): corresponde a fondos para capacitación laboral financiados con recursos del Estado. Estos cursos se focalizan a determinados sectores productivos por región, entre los que se cuenta el turismo y la artesanía. En la IX región algunas de las capacitaciones acreditadas en 2006 apuntan a formar guías de turismo, manejar inglés básico para atención de turistas, gastronomía, conservería, etc. En algunas de las comunas de la X Región, como Panguipulli, Río Bueno y Puyehue, se identifican capacitaciones en idioma inglés, banquetería y cocina regional, diseño y elaboración de planes de negocios, entre otros.
- Programa Turismo Municipal, dependiente de SERNATUR (Servicio Nacional de Turismo del Ministerio de Economía): programa implementado en 2003 compuesto por una serie de acciones, destacando la “Asociatividad entre Municipios” y la “Conformación de una Red de Coordinadores de Turismo a nivel Municipal”. El proyecto piloto de turismo social municipal se efectuó fuera del área de análisis, específicamente en las regiones V, VI y Metropolitana.
- Fondo Nacional de Desarrollo Regional – Subsector Turismo (MIDEPLAN): fondo de inversión de asignación regional, destinado en este caso específico a organismos públicos en coherencia con las Orientaciones de la Política Nacional de Turismo. De acuerdo al formulario SEBI 2008 del Sistema Nacional de Inversiones de MIDEPLAN, las iniciativas están orientadas a consolidar y dinamizar el desarrollo del turismo en Chile, mediante el financiamiento de tres tipologías: estudios básicos, programas y proyectos de inversión. En el caso de los estudios básicos se podrán desarrollar catastros de atractivos turísticos de la región; diagnósticos de la situación actual de la oferta y la demanda turística; y Planes de Desarrollo Turístico. A su vez, los programas se orientan a tres líneas de acción específicas: Capacitación en Conciencia Turística; Capacitación para el Mejoramiento de la Gestión del Sector Turismo; Difusión para el Posicionamiento de la Oferta de Atractivos Turísticos. Finalmente los proyectos de inversión están asociados principalmente a la instalación y/o reposición de señalética y mejoramiento de infraestructura de atractivos turísticos de uso público.
- Fondo de Protección Ambiental (CONAMA): fondo concursable entregado desde hace 10 años para desarrollar proyectos relacionados con gestión ambiental local. Entre los proyectos seleccionados en 2006 se cuentan 12 proyectos en el área interlacustre por un total de 52 millones de pesos, destacando los proyectos “Protejamos el Lago Villarrica”, presentado por Corporación Gente Expresa;

“Biodiversidad y patrimonio comunitario para un turismo sustentable en las comunas cordilleranas de Melipeuco y Curacautín”, presentado por ONG Sendas de Chile; y “Ruta Patrimonial para la comunidad indígena de Huitag (Panguipulli), una confluencia entre el turismo y la conservación de la biodiversidad”, presentado por el Centro de Estudios Agrarios y Ambientales.

- Programa Sendero de Chile: Ya detallado en 2.1.4.

A modo de referencia, en el año 2001 SERNATUR publicó un “Catastro de Instrumentos de Fomento Productivo aplicados en Turismo – año 2000”, en que se identifican instrumentos de apoyo en calidad de aporte o subvención, otorgados por CONAMA, CORFO, FIA, MIDEPLAN (FNDR), y SENCE. De 97 proyectos registrados, 24 se concentraron en la Araucanía y 8 en Los Lagos.

Todos los instrumentos antes indicados **dependen de diversas instituciones públicas, sin una instancia que gestione, coordine y evalúe en forma integrada** las políticas y efectos de estos diversos programas.

2.1.9 Caracterización de la demanda

Como se ha detallado antes, la vocación turística del territorio interlacustre se basa en su alto nivel de atractivos y de acogida a visitantes, tanto en un ámbito interno como en un contexto de integración de circuitos con Argentina. Esto impacta en una **demanda de turistas** a las 19 comunas interlacustres que en 2005 llegó a 346 mil pasajeros, 37,6% de los cuales fueron visitantes extranjeros. Esta cantidad representa el 8,1% del total de llegadas turísticas a nivel nacional.

En general, las regiones IX y X han exhibido un crecimiento de 30% en los últimos 5 años en cuanto a llegada de pasajeros a establecimientos de alojamiento turístico, totalizando casi 726 mil pasajeros en 2005, lo que representa el 17% de las llegadas a nivel nacional. Sin embargo, debe considerarse que la participación de estas regiones a nivel nacional ha ido bajando desde el 20% que exhibían en 2001, y que en cambio ha habido otras regiones más dinámicas, como la VI, Metropolitana y II, en ese orden. El **posicionamiento del área interlacustre como un destino turístico relevante, acorde a lo definido por SERNATUR, puede incentivar a revertir esa tendencia.**

Entre los factores detractores se cuenta la **fuerte estacionalidad** que presenta la actividad turística en el sur de Chile, y particularmente en la zona de balnearios, y la **lejanía física con altos costos de transporte** tanto a los grandes centros poblados de la zona central como a la demanda turística que proviene del extranjero. Por otra parte, en la medida que no se ha desarrollado una industria del turismo potente y a lo largo de todo el año, los emprendimientos en este sector no han logrado generar mayor competencia entre ellos ni economías de escala, redundando en general en mayores costos para los usuarios.

En el área interlacustre, las principales comunas receptoras de turistas en 2005 fueron Puerto Varas y Pucón, ambas en torno a 115 mil visitantes. Puerto Varas exhibe el más alto porcentaje de turistas extranjeros, equivalente a 72% de su total comunal, seguido por Frutillar, con una participación de 29,8%. Las comunas del área lacustre presentaron un promedio agregado de 2,1 pernoctaciones, cifra similar al promedio nacional.

La alta concentración estival de turistas en Pucón y Villarrica ha comenzado a dar indicios de saturación del atractivo propio de estos centros urbanos, situación que debe tomarse en cuenta para efectos de diversificar la oferta de recorridos y atractivos hacia otras zonas.

Para caracterizar la demanda por recorrer los atractivos turísticos debe reconocerse en primer lugar que ésta está compuesta por los propios residentes locales, que hacen uso de ellos con fines recreacionales y de espacio público, y por la población flotante que accede y recorre el territorio. En tanto, los mayores efectos económicos del turismo en las comunas del área se producen cuando los visitantes pernoctan en ellas.

Luego, en la siguiente tabla de usuarios potenciales se ha estimado la cantidad y el tipo de demanda predominante por comuna, diferenciando según su condición de residente o visitante y expresado en forma anualizada (en este caso, respecto al año 2005). Para ello se ha proyectado la población residente a partir del Censo 2002, se ha obtenido la población que aloja en establecimientos turísticos según antecedentes de SERNATUR, y se ha estimado la población turista que utiliza segunda vivienda, a partir del número de viviendas desocupadas¹⁵ detallado en 1.2.1.3.

TABLA 1-4: DEMANDA POTENCIAL DE USUARIOS DE ATRACTIVOS POR COMUNA

REGIÓN	COMUNA	RESIDENTES 2005 (Proyección a partir de Censos 1992 y 2002)	USUARIOS SEGUNDA VIVIENDA / AÑO (Estimación a partir de Censo 2002)	LLEGADA A ESTABL. TURÍSTICOS 2005 (SERNATUR)	DEMANDA (% DE USUARIOS POTENCIALES)		
					RESIDEN- TES	TURISTAS EN 2a VIV.	TURISTAS EN ESTABL. ALOJAM.
9	LONQUIMAY	10.605	3.339	356	74,2	23,4	2,5
9	CURACAUTÍN	16.635	6.845	6.288	55,9	23,0	21,1
9	MELIPEUCO	5.726	2.622	4.027	46,3	21,2	32,5
9	VILCÚN	22.996	853	0	96,4	3,6	0,0
9	CUNCO	18.814	4.584	3.756	69,3	16,9	13,8
9	VILLARRICA	48.909	47.790	33.697	37,5	36,7	25,8
9	CURARREHUE	7.046	0	0	100,0	0,0	0,0
9	PUCÓN	23.694	41.344	114.729	13,2	23,0	63,8
10	PANGUIPULLI	34.267	9.979	7.705	66,0	19,2	14,8
10	LOS LAGOS	20.676	0	302	98,6	0,0	1,4
10	FUTRONO	15.273	3.091	113	82,7	16,7	0,6
10	RÍO BUENO	32.522	6.656	0	83,0	17,0	0,0
10	LA UNIÓN	39.662	0	0	100,0	0,0	0,0
10	LAGO RANCO	9.992	4.126	823	66,9	27,6	5,5
10	PUYEHUE	11.417	0	44.658	20,4	0,0	79,6
10	PUERTO OCTAY	10.003	2.802	3.496	61,4	17,2	21,4
10	FRUTILLAR	16.334	1.114	5.203	72,1	4,9	23,0
10	LLANQUIHUE	16.972	0	1.365	92,6	0,0	7,4
10	PUERTO VARAS	35.111	6.013	117.519	22,1	3,8	74,1
		396.655	141.158	344.037	45,0	16,0	39,0

De lo anterior se infiere que en las comunas de Melipeuco (en donde se ubica el Parque Nacional Conguillío), Pucón, Villarrica, Puyehue (Parque Nacional Puyehue) y Puerto Varas (Parque Nacional Vicente Pérez Rosales) se contabilizan más visitantes que pernoctan en comparación con la población residente. En particular, en Pucón, Puyehue y Puerto Varas esto se expresa principalmente en establecimientos de alojamiento turístico.

En las restantes 14 comunas del área lacustre es mayor la población comunal residente que los visitantes que pernoctan. Se infiere que los turistas recorren los atractivos locales

¹⁵ Se asume una población anual de 16 personas potenciales por segunda vivienda turística, considerando cuatro personas por familia con cuatro rotaciones en el período estival

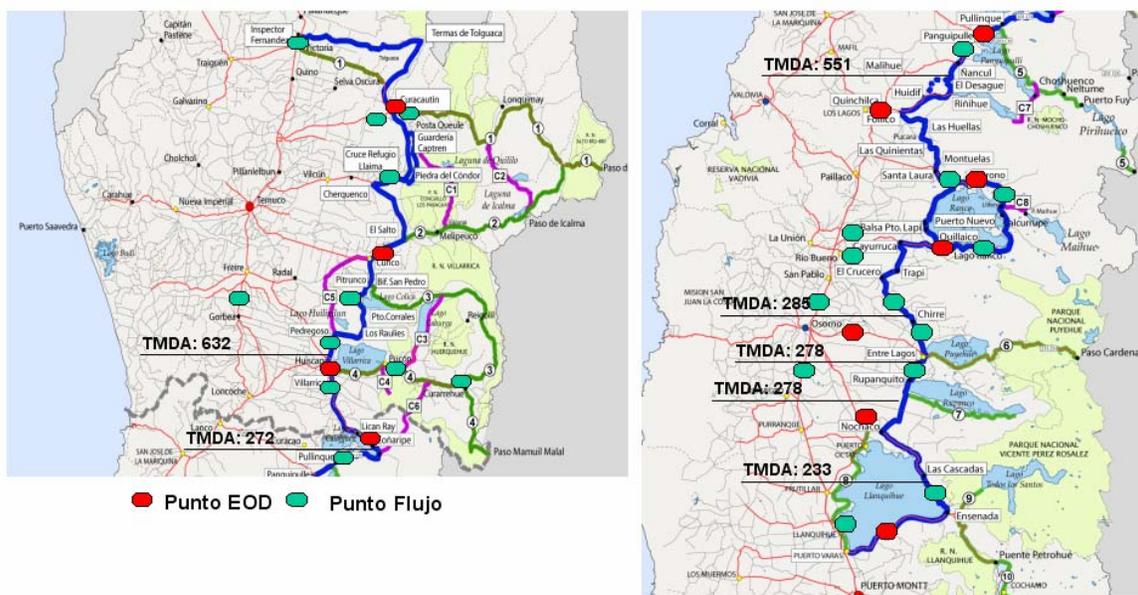
por el día, con lo cual se restringen los ingresos para la economía local por concepto de esta actividad.

En cuanto a **demanda vial**, en el contexto del estudio “Análisis de Demanda y Catastro Vial Ruta Interlagos, IX y X Regiones” (DIRPLAN / Trasa Ltda., 2004) se estimaron proyecciones de tránsito para el eje estructurante longitudinal entre los distintos lagos. Para ello se realizaron mediciones de flujos vehiculares y encuestas de origen-destino en temporada normal y de verano en diversos puntos de la vialidad relevante interlacustre. Se zonificó a nivel comunal (salvo zonificaciones menores en algunas comunas) un área comprendida entre los límites regionales VIII-IX por el norte y X-XI por el sur, la Ruta 5 por el poniente y el límite con Argentina por el oriente. A partir de los antecedentes de tránsito disponibles se construyó un modelo de redes, considerando criterios de asignación y costos generalizados de viaje determinados en un estudio anterior para la zona, con lo cual se generaron matrices O-D por período y tipo de vehículo (livianos y camiones simples y pesados).

Tomando en cuenta que la proyección de flujos se efectuó considerando sólo las estimaciones del PIB nacional y el análisis histórico de los flujos en diversos puntos según el Plan Nacional de Censos entre 1984 y 2002, una de las conclusiones obtenidas fue:

- Sólo dos tramos poseen en el año 2006 un tránsito medio diario anual (TMDA) superior a 500: Pedregoso - Villarrica (632) y Ñancul - Desagüe Lago Riñihue (551).
- El eje longitudinal en torno a Entre Lagos posee un TMDA cercano a 300: Crucero - Chirre y Chirre - Entrelagos (285) y Entre Lagos - Rupanquito y Rupanquito - Nochaco (278).
- El tramo Coñaripe – Pullinque (comuna de Panguipulli) posee un TMDA de 272 en 2006.
- El tramo Cascadas – Ensenada (lago Llanquihue), posee en 2006 un TMDA de 233.
- El resto de arcos viales analizados posee una estimación de flujos inferior a TMDA 200.

FIG 1-6: PUNTOS DE MEDICIÓN Y CONCLUSIONES DE TRÁNSITO SEGÚN ESTUDIO DIRPLAN / TRASA, 2004



Fuente: DIRPLAN / Trasa Ingeniería Ltda., 2005

1.2 OTROS SECTORES PRODUCTIVOS

En general, las 19 comunas del área interlacustre se caracterizan por poseer mediana y pequeña producción, principalmente agropecuaria. Su producción comunal, estimada en 800 mil tons. anuales transportadas en el año 2000, representó sólo 1% de la producción generada a nivel nacional (expresada en tons.), y 20,2% a nivel del total de las regiones IX y X. La proyección al 2010 indica que la participación del área interlacustre bajaría a 16,1% respecto al total de las regiones IX y X¹⁶.

2.2.1 Actividad agropecuaria

Los principales productos agropecuarios de esta área se concentran principalmente en el valle longitudinal próximo a la Ruta 5, por lo tanto su incidencia es relativamente marginal respecto al área lacustre. El análisis por comuna, ordenados según importancia respecto al total nacional en el respectivo rubro, refleja que estos productos son¹⁷:

- **Lácteos:** en 2005 se producían 116 mil tons., equivalente a **18,3%** del total nacional y 37,9% del subtotal IX-X en ese rubro. La producción se concentraba principalmente en la comuna de La Unión, en la X Región, con 82 mil tons., seguido muy de lejos por Futrono (20 mil tons.) y Los Lagos (11 mil tons.).
- **Papas:** en 2005 se producían 179 mil tons., equivalente a **15,3%** del total nacional y 26,5% del subtotal IX-X en ese rubro. La producción se concentraba principalmente en la X Región, en específico en la comuna de Río Bueno (37 mil tons.), seguido de lejos por Llanquihue, La Unión, Frutillar y Puerto Varas, entre 19 y 24 mil tons.
- **Bovinos:** en cuanto a los rubros pecuarios el único relevante corresponde a la crianza y beneficio de bovinos. En 2005 se beneficiaban 100 mil tons., equivalente a **15,1%** del total nacional y 35,2% del subtotal IX-X en ese rubro. La producción se concentraba principalmente en Vilcún y Cunco, en la IX Región, con 22 mil y 19 mil tons. respectivamente, seguido por Villarrica (13 mil tons.) y Curacautín y Lonquimay (9 mil tons. cada una).
- **Azúcar:** en 2005 se producían 51 mil tons., equivalente a **11%** del total nacional y 100% del subtotal IX-X en ese rubro. La producción se concentra únicamente en la comuna de La Unión, en donde se localiza la industria azucarera IANSA, próxima a la Ruta 5. Para abastecer esta industria en 2005 se producían 202 mil tons. de remolacha, principalmente en las comunas de La Unión y Río Bueno
- **Trigo:** en 2005 se producían 127 mil tons., equivalente a **8,5%** del total nacional y 20,5% del subtotal IX-X en ese rubro. La producción se concentraba principalmente en la IX Región, en específico en la comuna de Vilcún (38 mil tons.), seguido de lejos por Cunco y La Unión (X Región), ambos con 18 mil tons.

¹⁶ DIRPLAN / Consorcio CIS – Geotécnica Ltda.: “Plan Director de Infraestructura, II Etapa”, 2002-2003

¹⁷ Id ant.

- **Hortalizas:** en 2005 se producían 51 mil tons., equivalente a **2,4%** del total nacional y 25,3% del subtotal IX-X en ese rubro. La producción se concentraba principalmente en las comunas de Río Bueno y La Unión, en la X Región, con 12 mil y 8 mil tons. respectivamente.
- **Frutas:** en 2005 se producían 68 mil tons., equivalente a **1,6%** del total nacional y 23,3% del subtotal IX-X en ese rubro. La producción se concentraba en las comunas de La Unión y Río Bueno, en la X Región, con 10 mil y 8 mil tons. respectivamente, seguido de Cunco y Villarrica en la IX Región, con 7 mil tons.

Para todos estos rubros, se estima que al año 2010 se mantendrían los porcentajes de producción respecto al total nacional y al total agregado de las regiones IX y X. Se exceptúa solamente el trigo, rubro en el cual se estima un ligero descenso al año 2010 en su participación respecto al total IX-X, llegando a 20%.

En síntesis, se identifican tres concentraciones agropecuarias, todas hacia el poniente del área lacustre, en el valle longitudinal próximo a la Ruta 5. Lo anterior indica que **no existe mayor tráfico de vehículos de carga en la zona interlacustre** propiamente tal, para lo cual puede confrontarse el ya citado estudio "Análisis de Demanda y Catastro Vial Ruta Interlagos", encargado por DIRPLAN a Trasa Ing. Ltda. en 2004.

La concentración de actividad agropecuaria más relevante es la de La Unión y Río Bueno, con una producción conjunta de 341 mil tons. agropecuarias, destacando su rol en la industria azucarera y láctea, y en la producción de papas, trigo, hortalizas y frutas. Le sigue el área intercomunal de Curacautín, Vilcún, Cunco y Villarrica, en el área central de la Región de la Araucanía, con especialización en producción triguera, frutícola y ganadera; en conjunto en el año 2000 su producción alcanzó a 191 mil tons. Finalmente, el área poniente del lago Llanquihue, conformado por las comunas Frutillar, Llanquihue y Puerto Varas, tiene una producción agregada de 76 mil tons., con clara especialización en cultivo de papas.

2.2.2 Actividad forestal

En gran parte del borde oriental del área interlacustre predominan bosques nativos, con una superficie relevante en condición de área protegida, mientras que la superficie de bosque plantado (pino, eucalipto) es prácticamente marginal. En efecto, en las 19 comunas interlacustres se catastraron casi 1,7 millones de hás. de bosque nativo, equivalente al 32,8% del total de superficie de bosque en las regiones IX y X; mientras que las plantaciones de bosque corresponden sólo a 83 mil hás, equivalente a 1,6% del total de bosques en esas dos regiones¹⁸.

El área de bosque nativo no protegida puede ser explotada si existe plan de manejo autorizado por CONAF. Aún así, la explotación forestal de bosque nativo en esta zona no tiene mayor relevancia en el contexto nacional e interregional, y en cambio los mayores movimientos de carga se dan desde los bosques plantados (ubicados principalmente en el área costera y no lacustre) hacia la industria maderera y de celulosa.

¹⁸ Catastro y Evaluación de Recursos Vegetacionales Nativos de Chile (CONAF / UACH-PUC-UCT, 1999)

En el área interlacustre la Encuesta ENIA¹⁹ identifica 11 aserraderos y 5 fábricas de muebles, todas de tamaño inferior a 100 trabajadores. Estas industrias se concentran principalmente en Villarrica y Panguipulli, de acuerdo al siguiente detalle:

- En Villarrica y en el camino 199 CH entre Villarrica y Freire se ubican cinco aserraderos: uno de tamaño medio (entre 50 y 99 trabajadores), uno de tamaño medio-bajo (es decir entre 20 y 49 trabajadores) y los otros dos de tamaño inferior. En esta ciudad también se radican tres fábricas de muebles: una de tamaño medio y dos de tamaño medio-bajo.
- En Panguipulli y en la ruta 203 CH hacia Lanco se localizan tres aserraderos: uno de tamaño medio-bajo (es decir entre 20 y 49 trabajadores), y los otros dos de tamaño inferior). Además, también una industria de muebles de tamaño medio-bajo.

2.2.3 Actividad acuícola

Un rubro de gran desarrollo en las comunas lacustres de las regiones X y XI es el desarrollo de la primera etapa de la industria salmonicultora, referido a la crianza de alevines, dada la buena provisión de agua de vertiente en esta zona. Los alevines pasan a denominarse *smolts* cuando están aptos para subsistir en agua salada, momento en que son transportados por camión (y en muy menor medida mediante helicóptero) a los centros de cultivo, mayoritariamente emplazados en áreas de mar en las regiones X y XI. De los 250 millones de *smolts* producidos anualmente desde la X Región al norte²⁰, se estima que aproximadamente 100 millones tienen su origen en las comunas interlacustres, lo que implica alrededor de 12.000 viajes de camiones cargados con estanques que llevan agua, oxígeno y *smolts*. Se destacan las pisciculturas y centros de lago de la comuna de Puerto Varas, desde donde se generan del orden de 90 viajes diarios de camiones en un sentido, seguido por Puyehue y Puerto Octay, con 45 y 36 viajes diarios respectivamente.

Los centros de cultivo en el lago Llanquihue, aún cuando de baja relevancia en el contexto nacional, tienen un considerable impacto ambiental y paisajístico para el desarrollo turístico de la ribera, por lo cual actualmente no están autorizadas nuevas concesiones acuícolas en lagos.

En el sur del área interlacustre, principalmente en el estuario de Reloncaví, existen centros de cultivo de salmones para su engorda. Se estima que en el año 2005 esta zona produjo del orden de 48 mil toneladas, lo que representa alrededor del 10% de la producción de la X Región en ese año, y 7,9% si se considera la producción conjunta de las regiones X y XI. Sin embargo, la capacidad de crecimiento de la producción en el estuario está copada, de acuerdo a las concesiones acuícolas otorgadas, por lo cual la participación de esta área en el contexto productivo nacional irá decayendo: al año 2010 se estima que sólo sea de 4,4%.

Actualmente sólo una empresa dispone de un centro de matanza en Ralún (comuna de Puerto Varas), en donde desembarcan del orden de 8.000 tons. anuales, con efectos marginales en el flujo de la Ruta 225 CH entre Puerto Varas y Ensenada. El resto de las empresas con cultivos en el estuario Reloncaví transportan por modo marítimo su cosecha hasta Puerto Montt u otros puntos.

¹⁹ INE: Directorio 2003 de la Encuesta de la Industria Manufacturera (ENIA)

²⁰ SalmonChile, 2006

2.2.4 Actividad industrial

En las 19 comunas interlacustres se contabilizan 43 industrias, de acuerdo a la Encuesta ENIA 2003 (INE). La mayor concentración se da en Villarrica, con 13 industrias en total, con especialización en aserraderos (5 industrias) y fábricas de muebles (3). De ellas hay dos industrias con más de 50 trabajadores. Le sigue Puerto Varas, con 6 industrias, una de las cuales corresponde a una elaboradora de productos lácteos que posee más de 100 trabajadores, y una panadería y un aserradero con más de 50 cada uno. En tercer lugar, en Panguipulli se localizan 5 industrias, destacando tres aserraderos, aunque todas con menos de 50 trabajadores.

En cuanto a tamaño industrial, la mayor unidad productiva corresponde a la planta COLUN de lácteos en La Unión, con más de 1.000 empleados. Le sigue la industria de alimentos cárneos Mödinger (Cecinas Llanquihue) en Llanquihue, con más de 500 empleados. En una tercera categoría, con más de 200 trabajadores, se ubican otras 7 industrias: una elaboradora de lácteos (CAFRA) y una fábrica de tableros en Frutillar; la ya mencionada industria azucarera IANSA en las proximidades de La Unión; una elaboradora de lácteos y una empresa conservera de productos marinos en Llanquihue; una industria de lácteos en el sector de Quinchilca en Los Lagos; y la ya mencionada industria de lácteos en Puerto Varas.

Todas estas industrias tienen en común su localización en las proximidades directas de la Ruta 5, por lo cual, al igual que en relación a la actividad agropecuaria, **sus flujos de carga no hacen mayor uso de la red vial del área propiamente lacustre.**

1.3 DESARROLLO URBANO Y TERRITORIAL

Al interior de las comunas del área interlacustre se identifican 29 centros urbanos²¹ que suman 153.452 habitantes. De ellos 9 son ciudades, presididas por Villarrica con 27.408 habitantes, 17 son pueblos y 3 son aldeas. En relación a su localización, 18 de estos centros urbanos se emplazan en bordes lacustres, con 7 ciudades en esta ubicación: Villarrica y Pucón en la IX Región; Panguipulli, Futrono, Frutillar, Llanquihue y Puerto Varas en la X Región.

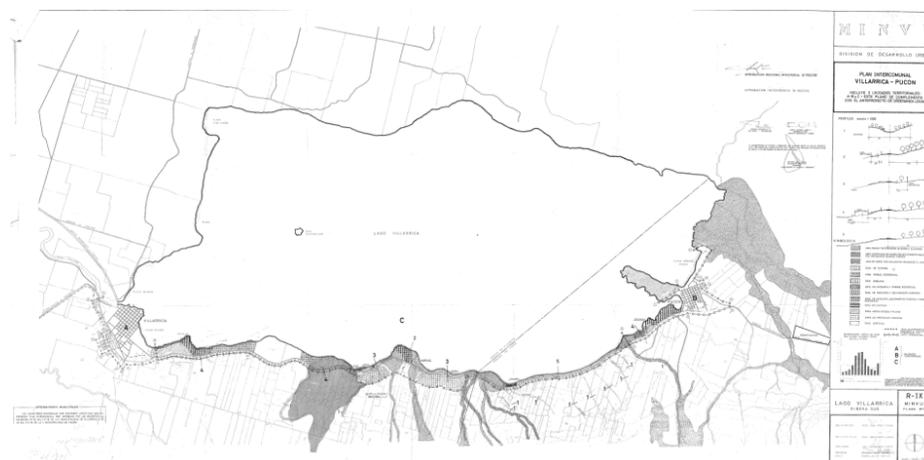
La población urbana en las comunas interlacustres es de sólo 55,3%, lo que contrasta con el alto porcentaje de urbanización a nivel nacional, de 87%. Las comunas más urbanizadas son Curacautín y Villarrica en la IX Región, y Llanquihue y Puerto Varas en la X, todas con más del 70 % de su población residente en zonas urbanas. En el caso de Villarrica y Puerto Varas, esto es coincidente con las urbes mayormente desarrolladas en cuanto a servicios comerciales y turísticos.

Los mayores crecimientos de población urbana se registran en las ciudades lacustres de Frutillar en el lago Llanquihue, con una tasa anual de 6,27% entre 1992 y 2002, Pucón en el lago Villarrica (5,54%) y Futrono en el lago Ranco (4,30%). Estas tasas son muy superiores a las del decenio 1982-1992, en que Frutillar creció a 2,49% anual, Pucón a 3,79% y Futrono a 4,08%. Este crecimiento se explica por la consolidación del rol turístico de estos centros, por los servicios que prestan a la agricultura (por ej. a los berries),

²¹ Ciudades, pueblos y aldeas, de acuerdo al Instituto Nacional de Estadísticas, Censo 2002

apicultura y ganadería local, y también porque parte de la población que trabaja en el área rural ha optado por fijar su residencia en zonas urbanas. Si se proyecta linealmente el crecimiento de estos 29 centros urbanos, en el año 2015 se registrarían más de 225 mil habitantes.

FIG. 1-7: PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL DE VILLARRICA - PUCÓN



Fuente: MINVU

En cuanto a ordenamiento del territorio, en la IX Región las comunas de Villarrica y Pucón cuentan con un Plan Regulador Intercomunal vigente del año 1979 que norma todo el borde lacustre sur, y Planes Reguladores Comunales (PRC) en actualización a partir del año 2006.

Las comunas de Curacautín, Melipeuco, Vilcún y Cunco poseen proyectos terminados de actualización de sus Planes Reguladores, en distintas fases de aprobación oficial; estos Planes abordan todo el territorio comunal en forma indicativa, y las zonas urbanas en forma normativa.

En tanto, la situación de ordenamiento territorial de las comunas interlacustres de la X Región es la siguiente: Puyehue posee PRC actualizado en 1993; Los Lagos y Lago Ranco en 1996; Futrono en 1997; La Unión en 2003. Panguipulli dispone de un PRC en trámite de evaluación ambiental y Río Bueno y Puerto Varas están también actualizando sus instrumentos. Finalmente, tanto Puerto Octay como Llanquihue tienen PRC vigentes, pero se actualizarán a partir de 2006-2007, en complemento al desarrollo del Plan Regulador Intercomunal Hinterland Puerto Montt – Lago Llanquihue, actualmente en ejecución²².

De lo anterior se deduce que **no existen instrumentos de planificación territorial que ordenen en forma completa e integrada el territorio lacustre de las regiones IX y X**, predominando el avance particularizado comuna a comuna en la generación de Planes Reguladores. De los Planes Intercomunales, el de Villarrica – Pucón es antiguo y prácticamente obsoleto, considerando que en los últimos 30 años se ha detonado un fuerte crecimiento urbano y rural al sur del lago; y el referido al lago Llanquihue no está aprobado y no existe certeza respecto a cuándo pudiera entrar en vigencia.

²² Fuente: División de Desarrollo Urbano MINVU, 2006

1.4 DESARROLLO HUMANO

Según el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) el concepto de Desarrollo Humano se refiere a la ampliación de las opciones y oportunidades que disponen las personas; sus “componentes principales son: la *equidad*, que apunta a la igualdad de oportunidades; la *productividad*, que se refiere a la participación de las personas, con su creatividad e iniciativa, en el proceso de generación de ingresos y en el empleo remunerado y la *sostenibilidad*, que no sólo procura asegurar el acceso a oportunidades a las generaciones actuales sino también a las futuras. La potenciación del desarrollo humano revela la doble dimensión de las personas en cuanto gestores y beneficiarios del desarrollo, destacando la participación de éstas en las decisiones y procesos que afectan sus vidas”²³.

En ese marco conceptual se entiende que el Estado es actor fundamental en cuanto a responsabilidad social para ampliar opciones y oportunidades a los asentamientos humanos insertos en el territorio, garantizando especialmente el acceso a sus servicios a aquellos segmentos con menores recursos, mediante sus sectores de inversión y acción, entre los cuales está la infraestructura y los recursos hídricos.

Dado el objetivo general de este plan de intervención territorial integrada en el área Interlagos, se incluyó una focalización especial hacia dos de los grupos prioritarios para efecto de políticas públicas: jefas de hogar²⁴ y pueblos originarios (particularmente mapuche en el área de intervención).

2.4.1 Perfil sociodemográfico

De acuerdo al Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)²⁵, de las 19 comunas interlacustres **14 reflejan un grado crítico o alto de pobreza y de carencias básicas en su población residente**²⁶. Las situaciones más críticas se dan en las comunas cordilleras de Curarrehue y Lonquimay, en la IX Región. En tanto, Villarrica, Pucón y Puerto Varas aparecen como no carenciadas o con bajo nivel de carencias.

En las comunas interlacustres se identifican 62.261 habitantes con pertenencia étnica, equivalentes al 16% de la población total residente en esas comunas, y al 9% de la población indígena de Chile. En esta área se localizan 248 comunidades indígenas en el territorio rural, correspondiente al 12% del total de comunidades indígenas de Chile. Las mayores concentraciones de población se dan en **Panguipulli (X Región), Villarrica, Vilcún y Lonquimay (IX Región), contabilizando entre ellas el 46,5% del total de habitantes indígenas de las 19 comunas interlacustres**. En cuanto a comunidades indígenas, éstas se encuentran altamente concentradas en Panguipulli (59) y Villarrica (38).

²³ Informe desarrollo Humano en Chile, 1996. PNUD.

²⁴ La categoría jefa de hogar corresponde a aquella mujer a quien los miembros del hogar encuestado reconocen como la persona que toma decisiones o quien mayoritariamente vela por el bienestar de la familia.

²⁵ El Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), elaborado por MIDEPLAN a partir del Censo de 2002, mide grados de satisfacción de necesidades de la población, integrando 13 variables que caracterizan a la persona y su entorno familiar (como el alfabetismo) con sus condiciones de vivienda.

²⁶ Críticas, de mayor a menor: Curarrehue, Lonquimay, Lago Ranco, Melipeuco, Futrono, Vilcún y Panguipulli. Altas: Los Lagos, Río Bueno, Cunco, Puerto Octay, Curacautín, Puyehue y Frutillar.

En tanto, la población rural es de casi 172 mil habitantes, concentrándose principalmente en las comunas de Panguipulli y Río Bueno, de la X Región, sumando entre ambas 35 mil habitantes rurales. No obstante, las comunas con mayor porcentaje de población rural respecto a su total comunal son Lago Ranco en la X Región y Curarrehue en la IX, ambas con más del 70% de población rural. Seguidamente, con más de 65% de población rural, se encuentran Lonquimay en la IX Región y Puyehue y Puerto Octay en la X. En general, dado que la mayor cantidad de atractivos turísticos se localizan en áreas rurales, **la existencia de alta población rural resulta un recurso relevante para incrementar servicios locales de apoyo al turismo** en áreas inmediatas a los atractivos.

2.4.2 Perfil de género y etnia

La prestación de servicios turísticos es una componente de alto interés para fomentar el desarrollo económico de la mujer rural, ya que permite ampliar su base de ingresos. En las 19 comunas interlacustres se totalizan 9.658 jefas de hogar rurales, de acuerdo al censo de 2002, concentrándose casi el 22% sólo en las comunas de Villarrica (IX Región) y Panguipulli (X Región). En el área interlacustre este total refleja una **baja participación de la mujer en la jefatura de hogar en comparación al hombre, con una relación 1:4**.

Del total de jefas de hogar rurales antes identificadas (9.658 personas), un relevante porcentaje (31,3%) es indígena. En las comunas de Lonquimay, Melipeuco y Curarrehue en la IX Región, y Panguipulli en la X, este porcentaje supera el 50%, lo que indica que el **fomento del turismo rural en las áreas lacustres favorece también el desarrollo de la mujer indígena**.

En tanto, también adquiere relevancia la población indígena en los destinos turísticos próximos al área interlacustre, indicados en el punto 1.2.1.6. En específico, las zonas del Alto Biobío y de los lagos costeros de la VIII Región poseen casi 30 mil habitantes con pertenencia étnica, equivalentes al 16% de la población total residente en esas comunas, y 209 comunidades indígenas.

Las comunas con mayor concentración relativa de jefas de hogar rural por comuna en el área interlacustre²⁷ son: **Panguipulli y Lago Ranco en la X Región, y Vilcún en la IX, totalizando una población de 2.400 jefas de hogar en zonas rurales**. En un segundo nivel se encuentran las comunas de Lonquimay, Melipeuco, Cunco y Curarrehue en la IX Región, y Los Lagos, Río Bueno y Puyehue en la X. Las restantes 9 comunas poseen menos jefas de hogar rurales en relación al respectivo total de comunas interlacustres si se compara con la relación “población total comunal / población total del área interlacustre”.

En cuanto a la relación entre categorías ocupacionales y jefatura de hogar, la mayor participación es la de trabajador asalariado (60% en el caso de las mujeres y 70% en hombres). En segundo lugar predomina el trabajador por cuenta propia en el caso de hombres y el servicio doméstico en mujeres.

²⁷ Índice = (% jefa hogar rural comunal respecto a comunas interlacustres) - (% población comunal respecto a comunas interlacustres)

A su vez, la jefatura de hogar femenina en zonas rurales exhibe índices de analfabetismo que superan el 30% en algunas comunas, como Curarrehue, Vilcún, Lonquimay y Panguipulli.

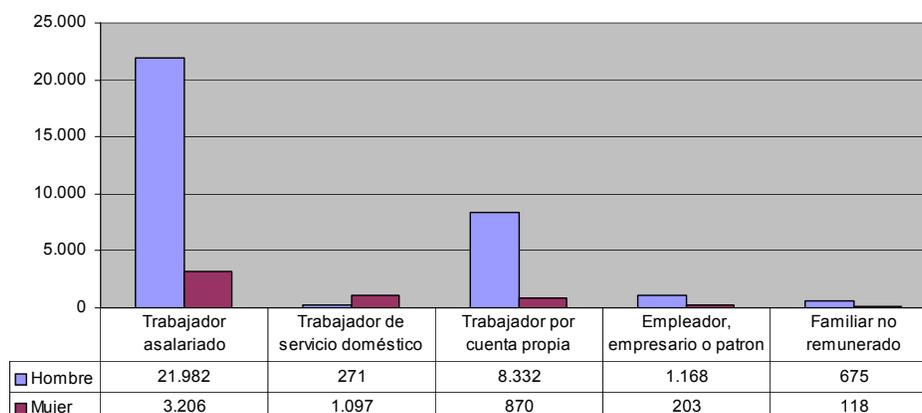
TABLA 1-5: JEFATURA FEMENINA DE HOGAR POR COMUNA

COMUNA	POB 2002	% respecto a Interlagos	Jefas Hogar Rural	% Respecto a Interlagos	Indice concentración relativa jefa hogar rural por comuna
LONQUIMAY	10.237	2,7	346	3,6	0,9
CURACAUTÍN	16.970	4,4	271	2,8	-1,6
MELIPEUCO	5.628	1,5	234	2,4	1,0
VILCÚN	22.491	5,9	815	8,4	2,6
CUNCO	18.703	4,9	589	6,1	1,2
VILLARRICA	45.531	11,8	984	10,2	-1,7
CURARREHUE	6.784	1,8	274	2,8	1,1
PUCÓN	21.107	5,5	442	4,6	-0,9
PANGUIPULLI	33.273	8,7	1.118	11,6	2,9
LOS LAGOS	20.168	5,2	568	5,9	0,6
FUTRONO	14.981	3,9	293	3,0	-0,9
RÍO BUENO	32.627	8,5	911	9,4	0,9
LA UNIÓN	39.447	10,3	789	8,2	-2,1
LAGO RANCO	10.098	2,6	466	4,8	2,2
PUYEHUE	11.368	3,0	370	3,8	0,9
PUERTO OCTAY	10.236	2,7	253	2,6	0,0
FRUTILLAR	15.525	4,0	343	3,6	-0,5
LLANQUIHUE	16.337	4,2	232	2,4	-1,8
PUERTO VARAS	32.912	8,6	360	3,7	-4,8
	384.423	100	9.658	100,0	

Fuente: INE; Elaboración: DIRPLAN

Todo esto da cuenta de una **situación base con carencias que es necesario mejorar a partir de la generación de oportunidades de desarrollo social a partir del turismo**, y en el entendido que buena parte de las personas tanto ocupadas como desocupadas se integren a las nuevas actividades económicas vinculadas al turismo. Para ello es necesario avanzar en educación, capacitación y desarrollo de competencias.

FIG. 1-8: CATEGORÍA OCUPACIONAL Y JEFATURA DE HOGAR EN COMUNAS INTERLACUSTRES



1.5 SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO

Para el desarrollo de esta síntesis se ha efectuado un análisis de la relevancia territorial de los principales rubros considerados en los subcapítulos anteriores. Para ello se ha comparado la porción del territorio de cada comuna con respecto a la participación de cada comuna en los rubros considerados, siempre en relación al total interlacustre. Esto se manifiesta en las siguientes tablas, con un despliegue de comunas ordenadas de norte a sur. Se ha remarcado en verde los rubros en que cada comuna tiene una participación mayor en relación a su porción territorial.

En primer lugar, en relación al turismo, se concluye la existencia de **dos áreas turísticas de mayor consolidación**: un sector norte en torno a las comunas de Villarrica, Pucón y Panguipulli, y un sector sur en torno a los lagos Puyehue y Llanquihue.

TABLA 1-6: SINTESIS DE INDICADORES DE RELEVANCIA TURÍSTICA COMUNAL INTERLACUSTRE

REG	COMUNA	SUP. (Km2)	%	ATRATIVOS		CAPACIDAD DE ACOGIDA			FLUJO INTERN.		DEMANDA			SINTESIS		
				JERARQUIZA DOS (2005)	%	ALOJAMIENT O (2003)	%	CAMPING (2005)	%	TRAFICO (2005)	%	POB. RESIDENTE (2005)	%		POB FLOTANTE (2005)	%
9	LONQUIMAY	3.194,2	9,1	100	3,7	133	0,8	0	0,0	138.957	14,5	10.605	2,8	3.695	0,8	
9	CURACAUTÍN	1.664,0	4,8	120	4,4	468	2,9	24	1,1	0	0,0	16.970	4,4	13.133	2,7	
9	MELIPEUCO	1.107,3	3,2	44	1,6	222	1,4	0	0,0	21.760	2,3	5.628	1,5	6.649	1,4	
9	VILCÚN	1.420,9	4,1	52	1,9	24	0,2	10	0,4	0	0,0	22.491	5,8	853	0,2	
9	CUNCO	1.906,5	5,4	91	3,4	144	0,9	135	6,0	0	0,0	18.703	4,9	8.340	1,7	
9	VILLARRICA	1.291,1	3,7	148	5,5	2.987	18,7	277	12,3	0	0,0	45.531	11,8	81.487	16,8	
9	CURARREHUE	1.170,7	3,3	119	4,4	40	0,3	0	0,0	129.261	13,5	6.784	1,8	0	0,0	
9	PUCÓN	1.248,5	3,6	492	18,1	3.489	21,8	260	11,5	0	0,0	21.107	5,5	156.073	32,2	AREA TURISTICA DE MAYOR CONSOLIDACION
10	PANGUIPULLI	3.292,1	9,4	385	14,2	933	5,8	407	18,0	35.929	3,8	33.273	8,6	17.684	3,6	
10	LOS LAGOS	1.791,2	5,1	28	1,0	127	0,8	120	5,3	0	0,0	20.168	5,2	302	0,1	
10	FUTRONO	2.120,6	6,1	155	5,7	834	5,2	103	4,6	0	0,0	14.981	3,9	3.204	0,7	
10	LAGO RANCO	1.763,3	5,0	155	5,7	126	0,8	50	2,2	0	0,0	10.098	2,6	4.949	1,0	
10	LA UNIÓN	2.136,7	6,1	49	1,8	261	1,6	0	0,0	0	0,0	39.447	10,3	0	0,0	
10	RIO BUENO	2.211,7	6,3	50	1,8	36	0,2	0	0,0	0	0,0	32.627	8,5	6.656	1,4	
10	PUYEHUE	1.597,9	4,6	136	5,0	1.273	8,0	246	10,9	569.892	59,5	11.368	3,0	44.658	9,2	
10	PUERTO OCTAY	1.795,7	5,1	165	6,1	357	2,2	113	5,0	0	0,0	10.236	2,7	6.298	1,3	AREA TURISTICA DE MAYOR CONSOLIDACION
10	FRUTILLAR	831,4	2,4	105	3,9	1.034	6,5	90	4,0	0	0,0	15.525	4,0	6.317	1,3	
10	LLANQUIHUE	420,8	1,2	60	2,2	237	1,5	69	3,1	0	0,0	16.337	4,2	1.365	0,3	
10	PUERTO VARAS	4.064,9	11,6	259	9,5	3.249	20,3	353	15,6	61.328	6,4	32.912	8,6	123.532	25,5	
		35.029,5	100	2.713	100	15.974	100	2.257	100	957.127	100	384.791	100	485.195	100	

Unidad (FUENTE)	Km2 (INE)	Puntaje Lugar x Puntaje Paseo (Turistel; elab.:	Cama (SERNATUR)	Sitio (SERNATUR)	Personas que ingresan y salen (ADUANAS)	Personas (INE)	Personas (INE, SERNATUR, elab.:
-----------------	--------------	--	--------------------	---------------------	--	-------------------	--

Los polos turísticos de mayor consolidación en las últimas décadas (Pucón – Villarrica y Puerto Varas – Frutillar) tienen en común una serie de atributos: i) son cabeceras comunales con buen nivel de servicios y comercio; ii) tienen una población que en ambos casos está en torno a los 50 mil habitantes; iii) poseen buena accesibilidad desde hace más de treinta años; iv) disponen de atractivos veraniegos e invernales en su entorno, además de centros de recreación, como casino de juegos; v) en ellos se localizan balnearios con vistas panorámicas singulares, destacando la presencia de volcanes, y protegidos del viento sur, predominante en verano; y vi) están conectados directamente con rutas internacionales.

En cuanto al desarrollo de otros sectores productivos, se distinguen **tres áreas agroindustriales especializadas, todas en torno a la Ruta 5** y, por lo tanto, al costado poniente de la zona interlacustre y con poca vinculación directa con ésta:

- en el norte de la IX región, relacionado con el valle longitudinal de la Araucanía, a un área triguera y pecuaria que comprende a las comunas de Curacautín, Vilcún y Cunco;

- en el centro de la X Región un área agrícola vinculada a la industria azucarera y lechera, en las comunas de La Unión, Río Bueno, Futrono y Lago Ranco;
- y finalmente un área sur de carácter agrícola y de desarrollo industrial alimentario en Frutillar y Llanquihue.

TABLA 1-7: SINTESIS DE RELEVANCIA PRODUCTIVA DE COMUNAS RESPECTO A ZONA INTERLACUSTRE

REG	COMUNA	SUP. (Km2)	%	AGRICOLA			PECUARIO			FORESTAL	ACUICOLA	INDUSTRIA	SINTESIS DE AREAS						
				PAPAS (2005)	REMOLA- CHA (2005)	TRIGO (2005)	LACTEOS (2005)	BOVINOS (2005)	BOSQUE NATIVO (1999)	SMOLTS (2005)	TRABAJA DORES (2003)								
9	LONQUIMAY	3.194,2	9,1	0	0,0	0	0,1	0	0,0	9	9,3	183.363	10,9	0	0,0				
9	CURACAUTÍN	1.664,0	4,8	0	0,1	0	0,0	16	12,6	9	9,2	92.978	5,5	3.061.224	3,1	0	0,0		
9	MELIPEUCO	1.107,3	3,2	0	0,2	0	0,0	0	0,3	4	4,0	56.792	3,4	1.879.934	1,9	0	0,0		
9	VILCÚN	1.420,9	4,1	5	2,9	22	10,7	38	30,2	22	22,0	48.391	2,9	1.873.441	1,9	2	0,1		
9	CUNCO	1.906,5	5,4	1	0,8	0	0,0	17	13,5	19	19,4	55.337	3,3	2.460.922	2,5	0	0,0		
9	VILLARRICA	1.291,1	3,7	2	1,1	0	0,0	4	2,8	13	13,0	39.584	2,4	6.241.965	6,2	181	6,4		
9	CURARREHUE	1.170,7	3,3	1	0,3	0	0,0	0	0,1	4	3,7	74.114	4,4	3.061.224	3,1	0	0,0		
9	PUCÓN	1.248,5	3,6	1	0,4	0	0,0	0	0,1	6	6,4	79.642	4,7	6.975.482	7,0	7	0,2		
10	PANGUIPULLI	3.292,1	9,4	6	3,2	0	0,0	2	1,8	1	1,0	203.229	12,1	3.061.224	3,1	40	1,4		
10	LOS LAGOS	1.791,2	5,1	5	2,6	2	0,9	5	3,7	11	9,4	71.775	4,3	0	0,0	157	5,8		
10	FUTRONO	2.120,6	6,1	12	6,9	16	8,1	2	1,5	20	17,3	1	0,8	145.395	8,7	1.020.408	1,0	49	1,7
10	LAGO RANCO	1.763,3	5,0	13	7,1	15	7,4	3	2,5	0	0,4	85.409	5,1	2.352.761	2,3	0	0,0		
10	LA UNIÓN	2.136,7	6,1	22	12,3	64	31,9	17	13,7	82	71,3	1	1,2	95.780	5,7	3.061.224	3,1	1186	41,7
10	RÍO BUENO	2.211,7	6,3	37	20,4	56	27,9	13	10,6	0	0,0	3	2,8	73.303	4,4	7.300.940	7,3	17	0,6
10	PUYEHUE	1.597,9	4,6	4	2,4	13	6,5	1	0,4	0	0,0	1	1,2	64.558	3,8	13.726.258	13,7	0	0,0
10	PUERTO OCTAY	1.795,7	5,1	9	4,8	8	3,9	1	0,8	0	0,0	2	1,6	70.550	4,2	10.821.298	10,8	0	0,0
10	FRUTILLAR	831,4	2,4	19	10,4	1	0,7	4	2,9	1	0,8	1	1,3	10.388	0,6	4.786.959	4,8	306	10,8
10	LLANQUIHUE	420,8	1,2	24	13,2	4	1,8	2	1,8	1	1,1	1	0,7	5.874	0,3	940.175	0,9	651	22,9
10	PUERTO VARAS	4.064,9	11,6	19	10,9	0	0,0	1	0,6	1	0,9	222.176	13,2	27.740.695	27,6	247	8,7		
		35.029,5	100	179	100	202	100	127	100	116	100	100	100	1.678.638	100	#####	100	2.842	100

Unidad (FUENTE)	Km2 (INE)	Miles de Tons. proyectadas (Fuente: Plan Director de Infraestructura II; DIRPLAN / CIS - Geotécnica, 2004)	Hás (CONAF)	Hás (CONAF)	Industria x Prom. de trabajadores según tam.
-----------------	--------------	---	----------------	----------------	---

Finalmente, con la sola excepción de Puerto Varas, se identifican en todas las comunas del área lacustre **uno o más indicadores sociales que merecen atención**, ya sea por su nivel de carencias socioeconómicas o de analfabetismo, o bien porque muestran altos niveles de población indígena y de mujer rural jefa de hogar. Esto último constituiría un potencial de desarrollo para la economía local si se le vinculase mejor a la actividad productiva, entre lo cual la actividad turística es la más relevante.

TABLA 1-8: SINTESIS DE DESARROLLO HUMANO DE COMUNAS RESPECTO A ZONA INTERLACUSTRE

REG	COMUNA	SUP. (Km2)	%	SOCIODEMOGRAFIA			GENERO Y ETNIA			
				CARENCIA	ANALFABET ISMO	%	POB. INDÍGENA	%	JEFAS DE HOGAR RURALES	%
9	LONQUIMAY	3.194,2	9,1	CRITICA	1.008	4,6	4564	7,3	346	3,6
9	CURACAUTÍN	1.664,0	4,8	ALTA	1.121	5,1	1038	1,7	271	2,8
9	MELIPEUCO	1.107,3	3,2	CRITICA	504	2,3	2096	3,4	234	2,4
9	VILCÚN	1.420,9	4,1	CRITICA	1.721	7,9	6243	10,0	815	8,4
9	CUNCO	1.906,5	5,4	ALTA	1.175	5,4	3662	5,9	589	6,1
9	VILLARRICA	1.291,1	3,7	NO CARENCIADA	1.721	7,9	7862	12,6	984	10,2
9	CURARREHUE	1.170,7	3,3	CRITICA	641	2,9	3419	5,5	274	2,8
9	PUCÓN	1.248,5	3,6	BAJO	849	3,9	3549	5,7	442	4,6
10	PANGUIPULLI	3.292,1	9,4	CRITICA	2.940	13,4	10264	16,5	1118	11,6
10	LOS LAGOS	1.791,2	5,1	ALTA	1.434	6,5	787	1,3	568	5,9
10	FUTRONO	2.120,6	6,1	CRITICA	1.106	5,0	2675	4,3	293	3,0
10	LAGO RANCO	1.763,3	5,0	CRITICA	911	4,2	3212	5,2	466	4,8
10	LA UNIÓN	2.136,7	6,1	REGULAR	---	---	3632	5,8	789	8,2
10	RÍO BUENO	2.211,7	6,3	ALTA	2.169	9,9	3885	6,2	911	9,4
10	PUYEHUE	1.597,9	4,6	ALTA	746	3,4	1216	2,0	370	3,8
10	PUERTO OCTAY	1.795,7	5,1	ALTA	633	2,9	857	1,4	253	2,6
10	FRUTILLAR	831,4	2,4	ALTA	948	4,3	1038	1,7	343	3,6
10	LLANQUIHUE	420,8	1,2	REGULAR	916	4,2	856	1,4	232	2,4
10	PUERTO VARAS	4.064,9	11,6	BAJO	1.359	6,2	1406	2,3	360	3,7
		35.029,5	100		21.902	100	62.261	100	9.658	100

Unidad (FUENTE)	Km2 (INE)	NBI_3 (MIDEPLAN)	Personas (INE)	Personas (INE)	Personas (INE)
-----------------	--------------	------------------	-------------------	-------------------	-------------------

En síntesis, del diagnóstico anterior se concluye que **la actividad turística es la de mayor relevancia territorial y económica en el área interlacustre, principalmente concentrada en dos grandes zonas** (en torno a los lagos Villarrica y Llanquihue). A su

vez, el turismo ofrece un destacado potencial de desarrollo hacia otras zonas de la propia área analizada, si se toma en cuenta la disponibilidad de atributos de estas zonas.

La mayor relevancia del turismo es tal si se compara con otras actividades económico-productivas en el área, ya sea porque su producción se concentra fuera del área lacustre, más próxima a la Ruta 5, o porque los niveles de producción local son bajos. Como actividad productiva con cierto impacto en la red vial se evidencia el **transporte acuícola de smolts** desde las pisciculturas, concentradas principalmente en dos grandes territorios intercomunales, hasta los centros de mar al sur de Puerto Montt.

Finalmente, los indicadores de desarrollo humano indican carencias relevantes distribuidas en todo el territorio, incluyendo las comunas de mayor consolidación turística. Esto implica que aún existen brechas de desarrollo en estas comunas, para cuya disminución el mayor desarrollo turístico puede ser una herramienta útil.

De acuerdo a lo anterior, se han sintetizado las problemáticas, principalmente focalizadas a la actividad turística, en tres tipos. En la Tabla 7 estos tipos de problemáticas se han ordenado en columnas diferenciadas, a objeto de facilitar la obtención de conclusiones aplicables para la elaboración del Plan, de acuerdo al código indicado a continuación:

TABLA 1-9: SINTESIS DE LAS PROBLEMÁTICAS RECOGIDAS DEL DIAGNÓSTICO

TIPO DE PROBLEMÁTICA		COD.		
Referidas al desarrollo de la actividad turística propiamente tal (la industria del turismo, los programas de fomento al emprendimiento turístico, etc.)		AT		
Referidas a la infraestructura y transporte de apoyo a la actividad turística (materia en la que tiene atingencia el Ministerio de Obras Públicas)		IT		
Referidas a ordenamiento territorial		OT		

COMPONENTE (REF. A CAPÍTULO)	PROBLEMÁTICA	TIPO		
1.1.1 ATTRACTIVOS	Accesibilidad: gran parte de los bordes lacustres están vedados al uso público como balneario		IT	OT
	Desaprovechamiento de las áreas silvestres protegidas como áreas de mayor desarrollo turístico. Escasa presencia de visitantes nacionales	AT		
	Deficientes accesos a parques, termas y centros invernales		IT	
1.1.2 CAPACIDAD DE ACOGIDA TURÍSTICA, POLOS DE DESARROLLO	Infraestructura pública actúa como detonante de los emprendimientos privados en materia de turismo. No obstante, la experiencia reciente de obras en el Programa Ruta Interlagos indica alto rezago entre la inversión pública y los emprendimientos privados; no se ha logrado mayor cooperación público-privada para una materialización anticipada del proyecto.	AT	IT	
	No obstante la consolidación de ciertos polos turísticos, las ciudades de esta área adolecen de espacios públicos de calidad para uso y goce de residentes y turistas (a excepción de Frutillar). Lo mismo pasa con el borde lacustre rural.		IT	OT

1.1.4 Y 1.1.5 INFRAESTRUC- TURA Y SERVICIOS DE TRANSPORTE	Deficiente red inter- e intracomunal de transporte, con mala disponibilidad horaria y cobertura territorial en cuanto a servicios de transporte, y precarias condiciones de la red vial, lo cual impide principalmente que el segmento de turistas nacionales pueda recorrer los diferentes atractivos de la zona de volcanes ²⁸ . Esta deficiencia en infraestructura y servicios de transporte es extrapolable a toda el área interlacustre.		IT	
	Programa Ruta Interlagos se ha desarrollado como eje vial preponderantemente longitudinal, paralelo a la Ruta 5, sin mayor relación con la funcionalidad para el turista, quien prefiere una red de circuitos que se distribuyen desde un nodo principal (centro de alojamiento y equipamiento).		IT	
	Cerca de 60% de la red vial Interlagos, concebida como circuitos y no como eje longitudinal, posee bajo estándar (ripio, tierra), equivalente a 951 km.		IT	
	Infraestructura portuaria en lagos: muy baja cobertura, mal estado y funcional sólo a problemas de conectividad		IT	
	Desaprovechamiento turístico de la red ferroviaria (en especial, borde del lago Llanquihue y conexión a Valdivia); existencia de ramales en desuso o con líneas levantadas		IT	
	Ausencia de una red de ciclovías para turistas. Desaprovechamiento de ramales ferroviarios en desuso para habilitación de ciclovías turísticas.		IT	
1.1.6 ENTORNO TURÍSTICO DE LA RED INTERLAGOS EN CHILE	Poseen bajo estándar vial el 52,8% de los ejes conectores con otros destinos turísticos próximos (aunque se encuentra en ejecución la pavimentación de la conexión a Valdivia bordeando el río Calle Calle).		IT	
1.1.7 ENTORNO TURÍSTICO DE LA RED INTERLAGOS EN ARGENTINA,	Considerando que los destinos turísticos interlacustres de ambos países son complementarios entre sí, de los seis pasos netamente turísticos en el área, sólo uno está pavimentado (Cardenal Samoré, el principal en cuanto a su jerarquía turística). El resto tiene bajo estándar, desincentivando su real uso como circuitos binacionales integrados (ida y retorno por pasos diferenciados).		IT	
	El paso Carirriñe es el paso de más bajo estándar vial, lo que desincentiva el uso del área termal de Liquiñe y Coñaripe por parte de turistas que pudiesen provenir desde San Martín de los Andes en Argentina.		IT	
1.1.8 GESTION Y FOMENTO DEL TURISMO	Falta de una imagen objetivo común para el desarrollo del turismo de lagos y volcanes	AT		
	Operadores y empresarios turísticos actúan en forma individual, o asociados mediante vínculos no necesariamente territoriales. A excepción de Pucón y Puerto Varas, donde existen Cámaras de Turismo asociadas entre sí para ofrecer un producto turístico integrado.	AT		

²⁸ Conclusión extractada de Eurochile / Consultora La Baita Conguillío: "Estudio de Mercado Producto Turístico Ruta de los Volcanes", 2003

	Falta de experiencia y de competencias del MOP en temas de fomento al turismo hace que iniciativas de infraestructura que apuntan a ese tipo de desarrollo no vayan a la par de medidas de gestión, debidamente coordinadas con otras instituciones, que ayuden a un mejor uso e impacto de la infraestructura.	AT	IT	
1.1.9 DEMANDA TURÍSTICA	Fuerte estacionalidad	AT		
	Lejanía de grandes centros y alto costo de transporte	AT	IT	
	Emprendimientos privados no logran generar mayor competencia entre ellos ni economías de escala, redundando en general en mayores costos para los usuarios	AT		
	Alta concentración estival de turistas en Pucón y Villarrica ha comenzado a dar indicios de saturación del atractivo propio de estos centros urbanos	AT		
1.2.3 ACTIVIDAD ACUÍCOLA	Superposición de flujos de carga acuícola con flujos turísticos en algunas vías de la red lacustre, principalmente en la zona de Pucón – Villarrica y la zona desde Río Bueno hasta Puerto Varas.		IT	

A su vez, se identifican oportunidades de desarrollar el turismo a partir de la acción del Estado (y en especial, a partir de la implementación de infraestructura)

- Basado en la experiencia previa de centros turísticos ya consolidados (y que incluso manifiestan cierto grado de saturación en verano), es posible prever el desarrollo de otros centros potenciales, principalmente en torno a los lagos Panguipulli y Ranco, dado su crecimiento urbano, su rol político-administrativo y disponibilidad de servicios y comercio, su localización, los atractivos en su entorno directo (de balnearios y de turismo de intereses especiales), y los mejoramientos viales de la red recientemente ejecutados o en desarrollo.
- Existencia de áreas silvestres protegidas de alto interés natural y paisajístico, las que pueden potenciarse como recurso turístico con mejor estándar de acceso, mejor equipamiento y mejor cobertura de transporte público.
- Existencia de recursos turísticos invernales, como las termas y los centros de ski.
- Alto nivel del recursos que destina el Estado para la promoción, fomento, capacitación e inversión en turismo.

2. PLAN

2.1 OBJETIVO GENERAL

Se propone, como objetivo general, potenciar una intervención territorial integral a través de un plan estratégico atinente al MOP que incorpore y se complemente con otras iniciativas de tipo público y privado, todo lo cual en su conjunto conforme una Red Interlagos.

Esta red se concibe como un macroproyecto interregional y multisectorial de inversión y gestión público-privada, con una clara identidad territorial común, vinculada al impulso y promoción del turismo de lagos, volcanes e intereses especiales, con efectos adicionales en el desarrollo agropecuario, urbano e inmobiliario, y con alto beneficio en las economías locales (pequeñas y medianas empresas, mujer rural y comunidades indígenas).

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Se proponen cuatro objetivos específicos detallados y fundamentados a continuación:

A. Conformación gradual de circuitos viales turísticos de tipo nacional y binacional, considerando a las ciudades turísticas como polos que activan la distribución de visitantes hacia los atractivos del entorno.

Fundamentación:

- 1) La concepción de circuitos integrados permite, en el área de influencia directa de ellos²⁹, una cobertura de accesibilidad a 66% de atractivos en las comunas involucradas. En cambio, un corredor estructurante longitudinal de carácter único reduce esta cobertura a sólo 30% de los atractivos turísticos.
- 2) Los centros urbanos consolidados de Puerto Varas y Villarrica – Pucón han detonado un desarrollo de la actividad turística en su entorno. Esto debiera replicarse en el caso de centros en desarrollo (Futrono, Panguipulli)
- 3) Existe un desarrollo turístico de alto nivel en la vertiente cordillerana argentina (particularmente en torno a la Ruta de los 7 Lagos entre los lagos Lácar por el norte y Nahuel Huapi por el sur), cuya interrelación con los destinos turísticos lacustres de Chile es posible potenciar con alianzas estratégicas binacionales.

B. Incorporación a la Red Interlagos de conexiones a zonas complementarias turísticas de alto desarrollo o de alto potencial: i) lagos costeros de la VIII Región, ii) Alto Biobío en VIII Región, iii) Valdivia en X Región, y iv) Puelo, El Bolsón y Carretera Austral.

Fundamentación: la concepción de programas turísticos integrados facilita la promoción y aumenta la demanda de turistas tanto nacionales como extranjeros. La

²⁹ Se considera un área de influencia de 10 km en torno al eje vial.

complementariedad entre el área lacustre y la zona de Valdivia lo demuestra la asociatividad que existe en el Programa “Destinos Unidos”, promovido por las Cámaras de Turismo de Pucón y Valdivia y la Corporación de Desarrollo Turístico de Puerto Varas.

C. Mejor accesibilidad pública de tipo local a atractivos lacustres para consolidar el desarrollo turístico vinculado a playa y paisaje, complementado con nuevas, mejores y diversificadas opciones de recorrido en esos atractivos (navegabilidad lacustre, ferrocarriles turísticos, paseos costeros urbanos y ciclovías).

Fundamentación: Sólo un tercio del borde lacustre con aptitud de playa es efectivamente balneario de uso público, lo cual restringe el desarrollo productivo de ese recurso. No existe explotación de recorridos turísticos navegables (a excepción de Pucón) ni ferroviarios (Frutillar – Puerto Varas, Antihue – Valdivia)

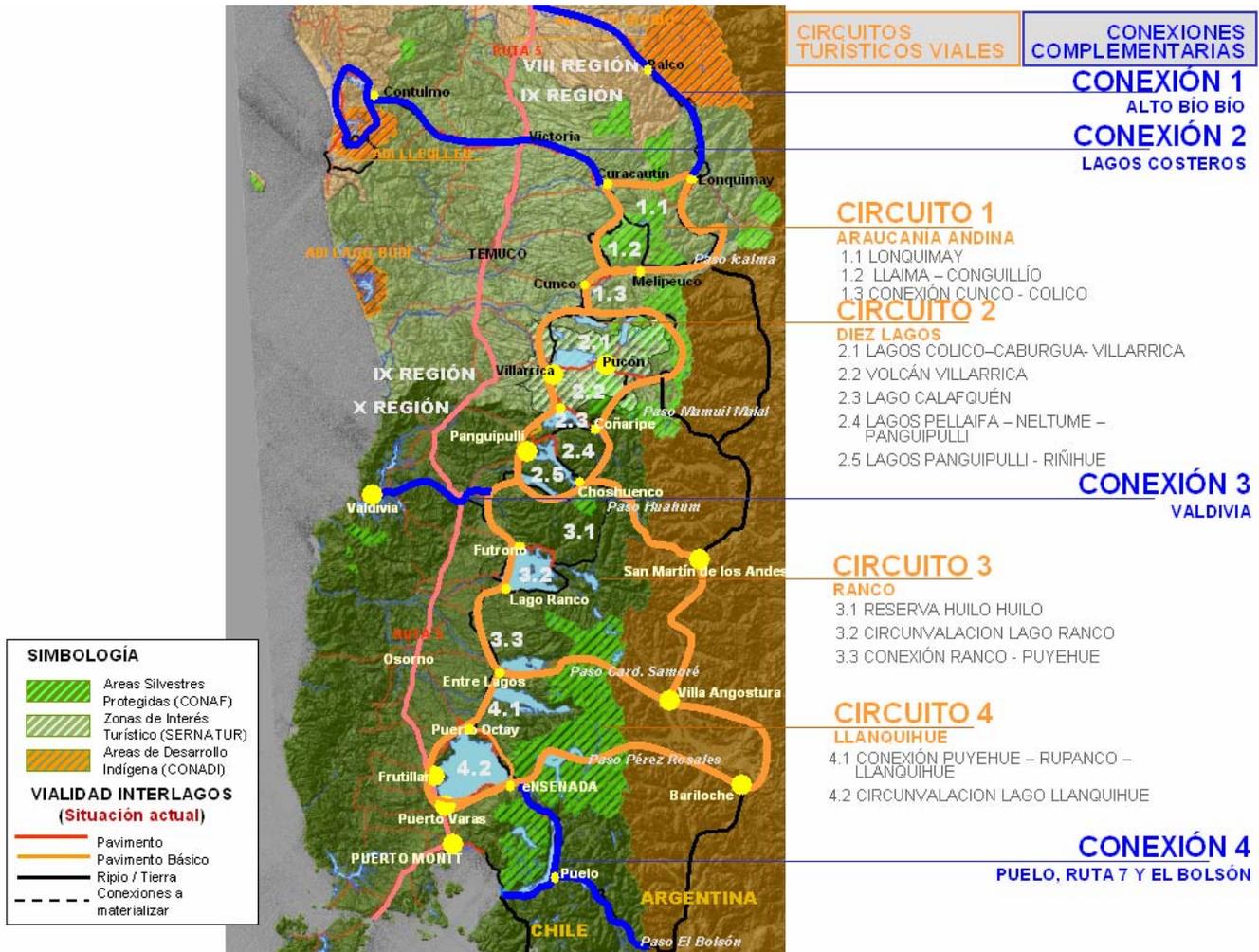
D. Mejor accesibilidad a parques naturales, centros termales y centros de invierno, con estándar y diseño que resguarden la sustentabilidad ambiental, como aporte al desarrollo de Turismo de Intereses Especiales. Esto debe incorporarse dentro de una política de desarrollo de las áreas silvestres protegidas para favorecer su conocimiento, apreciación y recorrido por parte de la ciudadanía y de los turistas.

Fundamentación: Crecimiento del Turismo de Intereses Especiales favorece el quiebre de la estacionalidad del sector turístico en el área Interlagos, con efectos positivos a lo largo de todo el año.

2.3 ACCIONES Y PROYECTOS

A. Conformación de cuatro circuitos turísticos viales en el área interlacustre

FIG. 2-1: ESQUEMA DE CIRCUITOS TURÍSTICOS VIALES (ACCIÓN A) Y CONEXIONES COMPLEMENTARIAS (ACCIÓN B)



A.1 Circuito Araucanía Andina

Materialización gradual de un circuito en torno al volcán Llaima y a la Sierra Nevada, que ingresa al Parque Nacional Conguillío con un estándar vial acorde a sus características ambientales y paisajísticas, y que conecta con el sector ultracordillerano de Lonquimay. En esta zona accede a los lagos Gualletúe e Icalma, a las nacientes del río Biobío y al circuito turístico binacional vía paso Icalma.

Se trata del circuito con menor consolidación de actividad turística en su entorno, sobre todo en términos de capacidad de acogida, razón por la cual en la actualidad gran parte

de la demanda de visitantes accede principalmente desde centros más consolidados (Villarrica – Pucón y Temuco). Por lo mismo, como parte de la propuesta de este circuito se considera el conector longitudinal hacia el circuito Diez Lagos, como forma de vinculación con Villarrica para estimular gradualmente la accesibilidad y desarrollo del circuito norte.

Existen una serie de instrumentos de fomento del Estado orientados al desarrollo de la Araucanía Andina, ya detallados en 1.1.8, por lo cual se recomienda concordar el desarrollo de esta iniciativa de infraestructura con esos programas en desarrollo. Asimismo, se requiere incentivar la coordinación con CONAF y el programa Sendero de Chile para un diseño conjunto de la pasada de esta Red Interlagos por el interior del Parque Nacional Conguillío.

Como iniciativa estratégica clave se plantea la **habilitación de la pasada por el Parque Nacional Conguillío con estándar pavimentado de camino básico**, con un diseño acorde al carácter de belleza escénica de su entorno, y con obras complementarias (senderos peatonales, miradores, información turística y cultural, basureros).

Los proyectos considerados se detallan a continuación.

TABLA 2-1: REQUERIMIENTOS DE INVERSIÓN VIAL EN CIRCUITO ARAUCANÍA ANDINA

TRAMO	ESTANDAR ACTUAL	ESTANDAR PROY.	TRAMO	DESCRIPCION	EFFECTOS	Reg	INV (M\$)	LONG.	Programado (M\$)	No programado (M\$)	Total referencial (M\$)
R-955 La Fusta - Icalma; S-51 Icalma - Melipeuco	Ripio regular	Ripio bueno	1.1	Conecta Lonquimay (3.400 personas, tasa baja de crec. de 1,19) con Lagos Icalma y Gualletúe (10 km con aptitud de playa) y acceso sur a Parque Conguillío. Pasa por Reserva Nacional Alto Biobío y R.N China Muerta (69 visitas anuales). 2 centros de ski en Lonquimay; 3 centros termales en Curacautín (Manzanar, Malalcahue y Río Blanco). 820 camas en Curacautín, Lonquimay, Melipeuco (5,2% de comunas interlacustres). Desde aquí se conecta hacia el Alto Biobío, los lagos costeros de la VIII Región y el Paso Pino Hachado (de poca relevancia turística).	Alto desarrollo potencial; sin dificultad operativa	9	897.450	168,5	633.450	264.000	897.450
R-917 y R-925-S Curacautín - Melipeuco por interior de Parque Conguillío	Ripio / Tierra	Pav. Básico	1.1 Y 1.2	Atraviesa el Parque Nacional Conguillío (30.000 visitas en 2004). Interconecta Curacautín (12.400 hab, tasa decreciente -0,26) con Melipeuco (2.300 hab., tasa baja de 1,82). Excursionismo andino en Sierra Nevada. Balneario público en Lago Conguillío (1,6 km).	Alto desarrollo potencial; requiere coord. CONAF	9	3.762.000	62,7	0	3.762.000	3.762.000
S-297-R / S-31 / S-335 Cherquenco - Cunco	Ripio bueno	Ripio bueno	1.2	Bordea por el oriente al volcán Llaima . Acceso a centro de ski. Pasa por centro urbano de Cherquenco (2.076 hab., sin crec., tasa de 0,15).	Desarrollo potencial medio	9		67,7	0	0	0
S-75 Cunco - San Pedro	Ripio	Pav. Básico	1.3	Conector turístico del polo Villarrica-Pucón con Conguillío y Lonquimay (Ruta de los Volcanes). Conecta a Melipeuco con Cunco.	Alto desarrollo potencial; sin dificultad operativa	9	510.000	40	0	510.000	510.000
Total general							5.169.450	339	633.450	4.536.000	5.169.450

	INICIATIVA ESTRATÉGICA CLAVE
	OTROS PROYECTOS

3.762.000

A.2 Circuito Diez Lagos

Conformación de un circuito al norte y sur de la conurbación Villarrica – Pucón, con el objetivo de poner en valor otras zonas y centros urbanos en su entorno, con lo cual se colabora a descomprimir la actividad turística estival en Villarrica – Pucón, además de favorecer un conocimiento del territorio a lo largo de todo el año. Hacia el norte se extiende por las riberas norte de los lagos Colico y Caburgua, pasando por las áreas indígenas de Reigolil y Curarrehue.

Se trata del circuito más consolidado en cuanto a desarrollo turístico, pero a la vez se extiende por las zonas con mayores carencias en desarrollo humano, lo cual representa una oportunidad para impulsar la actividad turística local en sectores indígenas y rurales.

Como iniciativa estratégica clave se plantea la **habilitación de la pasada por el Parque Nacional Villarrica con estándar pavimentado de camino básico**, con un diseño acorde al carácter de belleza escénica de su entorno, ya que pasa entre los conos volcánicos del Villarrica y el Quetrupillán. Se requieren obras complementarias (senderos peatonales, miradores, información turística y cultural, basureros) y una adecuada coordinación con CONAF y el Programa Sendero de Chile para su implementación. Esta iniciativa pone en valor una nueva opción de interconexión turística entre los lagos Villarrica y Calafquén, y con ello un mayor desarrollo en la comuna de Panguipulli (en específico, en Coñaripe y sus centros termales).

TABLA 2-2: REQUERIMIENTOS DE INVERSIÓN VIAL EN CIRCUITO DIEZ LAGOS

TRAMO	ESTANDAR ACTUAL	ESTANDAR PROJ.	TRAMO	DESCRIPCION	EFFECTOS	Reg	INV (M\$)	LONG.	Programado (M\$)	No programado (M\$)	Total referencial (M\$)
S-501/ S-510 San Pedro - Colico - Calquenco; S-69 Calquenco - Villarrica	Ripio	Pav. Básico; Asfalto (Pedregoso - Villarrica)	2.1	Accede a lagos Colico y Caburgua norte (11 km de aptitud de playa), y permite retorno por Curarrehue hacia Pucón. Pasa por dentro de Reserva Nacional Villarrica, sin registro de visitas. 1 tema nística.	Desarrollo potencial medio	9	11.793.884	221,7	6.941.084	4.852.800	11.793.884
S-75 San Pedro - Caburgua; S-965 Caburgua Reigolil - Curarrehue	Ripio	Pav. Básico en S-75; Ripio en S-965	2.1 Y 2.2	Conecta ciudad de Villarrica (27.408 hab., crec. de nivel medio, tasa 2,74) con Pucón (13.750 hab., tasa alta de crec., 5,54). Borde sur de lago Villarrica con 18 km de balnearios. Acceso a Volcán Villarrica y centro invernal. Casino de Pucón. 6.500 camas (24% de comunas interlacustres). Conecta con Paso Mamuil Malal.	Desarrollo consolidado alto. Proyectos programados	9	5.296.628	39,5	5.296.628	0	5.296.628
S-955 Llafenco - Palguín - Coñaripe	Ripio / Tierra	Pav. Básico	2.2	Pasa por interior de Parque Nacional Villarrica (sector Quetrupillan) , entre volcanes Villarrica y Quetrupillan. Accede a 4 centros termales. Conformación circuito entre 4 centros urbano-turísticos (Pucón, Villarrica, Licán Ray, Coñaripe).	Muy alto desarrollo potencial; requiere coord. CONAF; requiere	9 10	1.146.000 1.500.000	43,5 25	0 0	1.146.000 1.500.000	1.146.000 1.500.000
R-95-T Licán Ray - Coñaripe	Asfalto	Asfalto	2.2 Y 2.3	Bordea el lago Calafquén por el norte , con variados balnearios (20 km aprox. con aptitud de playa). Conecta Licán Ray con Coñaripe. Pasa por corrida de lava de alto atractivo (Challupén)	Consolidado	9 10		9 10,7	0 0	0 0	0 0
S-879 / T-233 Licán Ray - Calafquén -	Pav. Básico	Pav. Básico	2.3	Bordea el lago Calafquén por el oriente , con pocos balnearios públicos. Conecta Licán Ray con Panguipulli, pasando por centro vacacional Calafquén.	Desarrollo potencial medio	9 10		17 18	0 0	0 0	0 0
201 CH Coñaripe - Central Pullinque - Panguipulli	Ripio Malo	Asfalto	2.3 Y 2.4	Bordea el lago Calafquén por el sur , y pasa por fuera del lago Pullinque, sin acceso a balnearios públicos, aunque con 6 km aprox. con aptitud de playa. Conecta Coñaripe con Panguipulli, ambos centros poblados dependientes administrativamente. Es camino intranacional hacia paso Carirriñe.	Alto desarrollo potencial; sin dificultad operativa	10	5.225.000	27,5	0	5.225.000	5.225.000
	Asfalto	Asfalto	2.3 Y 2.5	Tramo corto entre Panguipulli y Central Pullinque que permite conexiones hacia Coñaripe y hacia Choshuenco.		10		10	0	0	0
201 CH Coñaripe - Liquiñe; T-29 Liquiñe - Neltume	Ripio regular	Pav. Básico	2.4	Accede a centros termales de Coñaripe y Liquiñe , con 10 termas, de variado equipamiento. Accede a lagos Pellaifa (sin playas) y Neltume (0,5 km de balneario; 3,5 km de aptitud de playa). Paso Carirriñe, de alto potencial para flujos turísticos argentinos desde San Martín de los Andes a los centros termales.	Alto desarrollo potencial; requiere ingeniería	10	2.502.000	41,7	0	2.502.000	2.502.000
203 CH - Central Pullinque - Choshuenco - Puerto Fuy	Asfalto / Ripio	Asfalto	2.4 Y 2.5	Bordea el lago Panguipulli por el norte , con variados balnearios (5,3 km; 13 km de aptitud de playa). Conecta Panguipulli con Choshuenco. Es camino internacional hacia paso Huahum.	Alto desarrollo potencial; sin dificultad operativa	10	10.130.000	34,5	10.130.000	0	10.130.000
			2.4, 2.5 Y 3.1	Conecta Neltume con Choshuenco. Acceso a Reserva Privada Huilo Huilo, con saltos de agua. Es camino internacional hacia paso Huahum.	Alto desarrollo potencial; sin dificultad operativa	10	3.135.000	16,5	0	3.135.000	3.135.000
T-39 Panguipulli - Nancul; T-415 Nancul - Desagüe Riñihue	Asfalto / Ripio; sin cruce río San Pedro	Asfalto; puente en río San Pedro	2.5	Conecta Panguipulli con desagüe del lago Riñihue; permite accesos transversales a balnearios del lago Panguipulli. Nuevo puente en río San Pedro conformaría circuito Panguipulli - Riñihue.	Alto desarrollo potencial; posibles problemas ambientales en cruce de río	10	5.687.000	28,8	2.362.000	3.325.000	5.687.000
T-47 Choshuenco - Enco; T-45 Enco - Riñihue	Ripio malo / Tierra; camino cortado	Ripio bueno	2.5 Y 3.1	Acceso a volcán y centro de ski Choshuenco , Reserva Nacional Mocho Choshuenco y centro de ski Choshuenco. Conecta borde oriente del lago Panguipulli con el lago Riñihue, recorriéndolo por el sur. Restaura camino actualmente inaccesible. Accede a aldea Choshuenco, y a entidades menores Enco y Riñihue. Esta parte del lago Riñihue tiene 1,5 km de balneario, y una aptitud de 10 km. aprox.	Alto desarrollo potencial; posibles problemas en recuperación de camino público	10	2.361.000	59,4	1.203.000	1.158.000	2.361.000
Total general							48.776.512	603	25.932.712	22.843.800	48.776.512

INICIATIVA ESTRATÉGICA CLAVE
 OTROS PROYECTOS

A.3 Circuito Ranco

Desde el punto de vista de la actividad turística, en este circuito se aprecia un bajo grado de consolidación, principalmente por poco desarrollo en la capacidad de acogida a los visitantes, pero un alto potencial por la calidad de sus recursos y por su ubicación estratégica en el contexto interlacustre.

Considerando este circuito en un contexto binacional, vinculado con Argentina vía pasos Huahum y Cardenal Samoré, se generan expectativas de alto potencial de desarrollo, dado el grado de consolidación y demanda de visitantes que tiene la parte argentina del circuito, conformado por la Ruta de los Siete Lagos entre San Martín de los Andes y Villa La Angostura.

Por otra parte, la creación de la Región de los Ríos y de su provincia del Ranco representa una oportunidad de desarrollo del turismo bajo una concepción integrada, el cual debiera orientarse a otros atractivos (no sólo balnearios en temporada estival). Esta oportunidad debe ser concordante con las recomendaciones de decisión de infraestructura descritas a continuación, y debe ser trabajada en conjunto con la nueva autoridad regional y provincial.

- **Consolidación de la circunvalación del lago Ranco con estándar pavimentado**, de modo de posibilitar su desarrollo turístico lacustre, salvando con un nuevo puente el actual cruce mediante balseo en las nacientes del río Bueno.. Esta representa la iniciativa estratégica clave, ya que una mejor accesibilidad favorece su integración a los circuitos vecinos de recorrido turístico más consolidados. Además, permite unir las comunas de la nueva provincia del Ranco, fortaleciendo la constitución de una identidad lacustre común entre estos territorios.
- **Gradual apertura de opciones de interconexión hacia los circuitos vecinos:**
 - i) hacia el circuito Diez Lagos mediante un eje conector con el lago Riñihue por el poniente y mediante la apertura pública del camino por la Reserva Privada Huilo Huilo hacia el lago Pirihueico por el oriente. Esto último implica una modalidad de gestión asociativa con privados para determinar las condicionantes técnicas, operativas y de financiamiento de la iniciativa en pos del desarrollo turístico local;
 - ii) hacia el circuito Llanquihue mediante un eje conector hacia el lago Puyehue que empalma a su vez con la ruta CH-215 hacia el paso Cardenal Samoré y hacia la capital provincial Osorno;
 - iii) hacia la Ruta de los Siete Lagos de Argentina mediante el estudio de un nuevo conector internacional en la cuenca del Maihue, posiblemente con participación privada en su financiamiento.

TABLA 2-3: REQUERIMIENTOS DE INVERSIÓN VIAL EN CIRCUITO RANCO

TRAMO	ESTANDAR ACTUAL	ESTANDAR PROY.	TRAMO	DESCRIPCION	EFEKTOS	Reg	INV (M\$)	LONG.	Programado (M\$)	No programado (M\$)	Total referencial (M\$)
T-39 Quinchilca - Pangal; T.55 Pangal - Nontuela	Asfalto / Ripio	Asfalto	3.1.1	Conecta Riñihue con Futrono por zonas agrícolas sin atractivos turísticos específicos, al occidente de cerros boscosos.	Desarrollo potencial bajo	10	4.800.000	68	0	4.800.000	4.800.000
T-559 y S/R Llifén - Arquihue - Huilo Huilo	Ripio / Huella	Ripio bueno	3.1.2	Conecta el lago Ranco (sector Llifén) con el lago Maihue y la Reserva Privada Huilo Huilo . A través de este camino actualmente privado se llega al lago Piriñueico, con potencialidad de conexión turística al paso Huahum (San Martín de los Andes, Siete Lagos).	Desarrollo potencial medio; implica gestión con privados	10		75			
T-55 / T-85 Futrono - Llifén - Riñinahue	Asfalto	Asfalto	3.1 Y 3.2	Bordea el lago Ranco por el norte , pasando por Futrono y Llifén, por camino pavimentado. Acceso a embarcadero a Isla Huapi. Centro termal en Llifén.	Alto desarrollo potencial; conectividad ya ejecutada	10		23,6	0	0	0
T-85 Riñinahue - Lago Ranco	Ripio	Asfalto	3.2.1	Circunvalación al lago Ranco por el sur, por caminos actualmente de ripio. Alta cantidad de balnearios y zonas con aptitud de playa. Pasa por centro urbano Lago Ranco.	Alto desarrollo potencial; requiere puente	10	5.265.000	35	210.000	5.055.000	5.265.000
T-785 / T-75 / T-775 / T-85 Coique - Puerto Nuevo - Lago Ranco	Ripio; balseo en río Bueno	Pav. Básico; puente en río Bueno	3.2.2	Circunvalación al lago Ranco por el oriente, por caminos actualmente de ripio y con balseo en río Bueno. Alta cantidad de balnearios y zonas con aptitud de playa. Pasa por centro urbano Lago Ranco.	Alto desarrollo potencial; requiere puente	10	5.469.000	50	210.000	5.259.000	5.469.000
T-835 / T-905 Cayurruca - Crucero; T-941 / T-981-U Crucero - Chirre - Entre Lagos	Ripio	Pav. Básico en T-835 / T-905; Asfalto en T-941 / T-981-U	3.3	Conecta Lago Ranco con Entre Lagos por zonas agrícolas sin atractivos turísticos específicos, al occidente de cerros boscosos. Tramo rentable por tránsito local (Estudio TRASA).	Desarrollo potencial medio	10	13.325.735	72,8	160.000	13.165.735	13.325.735
Total general							28.859.735	324	580.000	28.279.735	28.859.735

	INICIATIVA ESTRATÉGICA CLAVE
	OTROS PROYECTOS
	PROYECTO REQUIERE COORDINACIÓN CON PRIVADOS

A.4 Circuito Llanquihue

Interconexión de los lagos Puyehue, Rupanco y Llanquihue mediante un eje pavimentado y conformación de una circunvalación vial en torno a este último lago, finalizando el tramo faltante.

En general, este circuito se emplaza en un área de alta consolidación turística en el contexto interlacustre, ya que pasa por Puyehue, Puerto Varas y Frutillar.

La iniciativa estratégica clave es la finalización de la pavimentación del tramo faltante a la circunvalación del Lago Llanquihue, entre Las Cascadas y Ensenada, a los pies del volcán Osorno.

TABLA 2-4: REQUERIMIENTOS DE INVERSIÓN VIAL EN CIRCUITO LLANQUIHUE

TRAMO	ESTANDAR ACTUAL	ESTANDAR PROY.	TRAMO	DESCRIPCION	EFFECTOS	Reg	INV (M\$)	LONG.	Programado (M\$)	No programado (M\$)	Total referencial (M\$)
215 CH Entre Lagos - Paso Cardenal Samoré	Asfalto	Asfalto	3.3 - 4.1	Bordea el lago Puyehue por el sur; camino internacional hacia Paso Cardenal Samoré , principal paso turístico de Chile hacia Bariloche. Accede a Parque Nacional Puyehue, centros termales Puyehue y Aguas Caliente, volcanes Puyehue y Casablanca, centro de ski	Desarrollo alto consolidado	10		73	0	0	0
U-51 Entre Lagos - Nadi	Ripio	Asfalto	4.1	Conecta lagos Puyehue, Rupanco y Llanquihue . Conformar circuito internacional vinculando Bariloche con Puerto Varas - Puerto Montt.	Alto desarrollo potencial	10	5.640.000	37,6	0	5.640.000	5.640.000
U-99-V Nochaco Ensenada	Ripio regular	Asfalto	4.2	Circunvalación al lago Llanquihue tramo nororiental; completa el tramo faltante por el lado oriente , bordeando el volcán Llanquihue e ingresando al Parque Nacional Pérez Rosales.	Alto desarrollo consolidado	10	8.980.000	45	0	8.980.000	8.980.000
225 CH Ensenada - Puerto Varas	Asfalto regular	Reposición asfalto	4.3	Circunvalación al lago Llanquihue, tramo sur consolidado entre Puerto Varas y Ensenada, con los mejores balnearios del lago.	Alto desarrollo consolidado	10	7.660.110	146	7.660.110	0	7.660.110
225 CH Ensenada - Petrohué	Ripio / Asfalto regular	Construcción y reposición asfalto	4.4	Ensenada - Saltos de Petrohué - Petrohué al interior del Parque Nacional Pérez Rosales. Accede al lago Todos Los Santos.	Alto desarrollo consolidado	10	2.641.000	15	2.641.000	0	2.641.000
U-55-V Nochaco - Frutillar; V-155 Frutillar - Llanquihue; Ruta 5 Frutillar - Puerto Varas	Asfalto; Tierra; Asfalto	Asfalto; Pav. Básico; Asfalto	4.5	Circunvalación al lago Llanquihue, tramo occidental.	Alto desarrollo consolidado	10	846.000	15	0	846.000	846.000
Total general							25.767.110	332	10.301.110	15.466.000	25.767.110

 INICIATIVA ESTRATÉGICA CLAVE
 OTROS PROYECTOS

Síntesis de inversión referencial para conformar los Circuitos Turísticos Viales

TABLA 2-5: SINTESIS DE REQUERIMIENTOS DE INVERSIÓN VIAL PARA LA ACCIÓN A.

1. VOLCANES		2. DIEZ LAGOS		3. RANCO		4. LLANQUIHUE		Programado (M\$)	No programado (M\$)	Total referencial (M\$)
INV (M\$)	LONG.	INV (M\$)	LONG.	INV (M\$)	LONG.	INV (M\$)	LONG.			
5.169.450	339	48.776.512	603	28.859.735	324	25.767.110	332	37.447.272	71.125.535	108.572.807

B. Conexiones complementarias a otros destinos turísticos nacionales en las proximidades de la zona interlacustre

B.1 Conexión a lagos costeros de la VIII Región

Materialización de una circunvalación en torno a los lagos Lanalhue y Lleulleu, vinculada a la conexión existente pavimentada que conecta esta área con la zona interlacustre, vía Purén y Victoria. Esta iniciativa se complementa con el Programa Sendero de Chile, que plantea la renovación del antiguo tendido del ramal ferroviario como sendero peatonal, apoyado en paradores que se constituirán en las antiguas estaciones ferroviarias de interés patrimonial.

Las obras viales requeridas están en gran medida definidas a nivel de perfil en un estudio reciente encargado por la Dirección de Vialidad a CIS Consultores Ltda.

FIG. 2-2: ESQUEMA DE CIRCUNVALACIÓN A LAGOS LANALHUE Y LLEULLEU



TABLA 2-6: REQUERIMIENTOS DE INVERSIÓN VIAL PARA LA CONEXIÓN A LAGOS COSTEROS DE LA VIII REGIÓN

ORIGEN	DESTINO	ROL	LONG (Km)	CARP. ACTUAL	CARP. PROY.	PROYECTO	Fuente	INVERSIÓN TOTAL
Victoria	Curacautín	181 CH	53	Asfalto	Asfalto			
Peleco	Contulmo	P-60-R	30	Asfalto	Asfalto			
Contulmo	Los Sauces	R-60-P	44	Asfalto	Asfalto			
Los Sauces	Traiguén	R-86	36	Asfalto	Asfalto			
Traiguén	Victoria	R-88	30	Asfalto	Asfalto			
Victoria	Curacautín	181 CH	53	Asfalto	Asfalto			
Peleco	Puerto Choque	P-704	31	Asfalto	Asfalto			
Contulmo	Pata de Gallina	P-66	7,1	Ripio	Asfalto	Pavimentación 7,6 km Ruta P-66 entre Contulmo - P-80-R y Pata de Gallina	Estudio DV / CIS	614.298
Pata de Gallina	Mehuilque	P-711	22,9	Tierra	Ripio	Mejoramiento Ruta P-711 entre Pata de Gallina e intersección con Ruta P-715.	Estudio DV / CIS	1.325.580
Mehuilque	Relún	P-715	14,6	Tierra	Ripio	Mejoramiento 14,6 Mehuilque - Relún	Estudio DV / CIS	822.955
Sede Ranquihue	Miquihue	P-704	4,1	Tierra	Ripio	Mejoramiento 4,1 km camino sede Ranquihue-Miquihue	Estudio DV / CIS	212.955
Miquihue	Pallaco	s/r	7,9	Tierra	Ripio	Mejoramiento 7,9 km camino Miquihue-Pto. Choque-Conexión Pallaco	Estudio DV / CIS	472.796
Pallaco	Mehuilque	s/r	25,5	Tierra	Ripio	Circunvalación Sur Lago Llieu Llieu Pallaco - Mehuilque	DIRPLAN	1.428.000

359
Según estudio CIS

M\$ 4.876.584
MMUS\$ 9,0

B.2 Conexión al Alto Biobío de la VIII Región

Habilitación de una conexión interregional entre Lonquimay (IX Región) y la comuna de Alto Biobío (VIII Región), restituyendo la unión que quedó desconexa a raíz de la implementación del embalse Ralco. Permite la vinculación de dos áreas pehuenches culturalmente integradas, y fomenta el incipiente desarrollo turístico vinculado a los paisajes cordilleranos, a la cultura local y a los nuevos lagos artificiales de la zona.

La siguiente tabla de requerimientos de inversión no incluye costos de expropiación para el tramo inundado por la represa desde el puente Contraco hacia Ralco Lepoy.

TABLA 2-7: REQUERIMIENTOS DE INVERSIÓN VIAL PARA LA CONEXIÓN AL ALTO BIOBIO

ORIGEN	DESTINO	ROL	LONG (Km)	CARP. ACTUAL	CARP. PROY.	PROYECTO	Fuente	INVERSIÓN TOTAL
Santa Bárbara	Alto Bío Bío (Ralco)	Q-61	52	Asfalto	Asfalto			
Alto Bío Bío (Ralco)	Ralco Lepoy	Q-689	25	Ripio	Ripio			
Ralco Lepoy	Bif. a El Barco (Guallalí)	Q-689	10	Tierra	Ripio	Mejoramiento Ripio 10 km	DIRPLAN	20.700
Bif. a El Barco (Guallalí)	Contraco	R-935	8,91	Huella	Ripio	Construcción Ripio 8,9 km	DIRPLAN	498.960
Contraco	Troyo	R - 791	2,9	Tierra	Ripio	Mejoramiento Ripio 2,9 km	DIRPLAN	162.400
Contraco	Troyo	R - 791	11,7	Ripio	Ripio			
Troyo	Lonquimay	R - 791	48	Ripio	Ripio			

159

M\$ 682.060
MMUS\$ 1,3

B.3 Conexión a Valdivia por la ribera fluvial

Pavimentación de la ruta de conexión entre Los Lagos y Valdivia, pasando por la ribera fluvial del río San Pedro - Calle Calle, e interconectando las aldeas de Antilhue, Pishuincó y Huellehue, antiguas estaciones ferroviarias.

TABLA 2-8: REQUERIMIENTOS DE INVERSIÓN VIAL PARA LA CONEXIÓN A VALDIVIA (EN EJECUCIÓN)

ORIGEN	DESTINO	ROL	LONG (Km)	CARP. ACTUAL	CARP. PROY.	PROYECTO	Fuente	INVERSIÓN TOTAL
Los Lagos	Valdivia	T-35	50	Ripio	Asfalto	Pav. 43,2 km	DV	9.820.000

50

M\$ 9.820.000
MMUS\$ 18,2

B.4 Conexión a Puelo y a la Carretera Austral

Mejoramiento del estándar vial que permite el vínculo entre la Red Interlagos y la comuna de Cochamó. Este nexo fomenta el acceso a la zona de Puelo, de alto interés turístico en especial para la pesca deportiva, así como permite la interrelación con el futuro Paso El Bolsón y con la Carretera Austral hacia la provincia de Palena. En el caso de El Bolsón,

esto constituye una nueva oferta de circuito binacional para los flujos de turistas, en relación con los pasos Cardenal Samoré o Vicente Pérez Rosales por el norte, y Futaleufú por el sur.

TABLA 2-9: REQUERIMIENTOS DE INVERSIÓN VIAL PARA LA CONEXIÓN A PUELO Y A LA CARRETERA AUSTRAL

ORIGEN	DESTINO	ROL	LONG (Km)	CARP. ACTUAL	CARP. PROY.	PROYECTO	Fuente	INVERSIÓN TOTAL
Ensenada	Ralún	V - 69	34	Asfalto	Asfalto			
Ralún	Cochamó	V - 69	18	Ripio	Ripio	Mejoramiento ripio 18 km	Exploratorio	3.326.900
Cochamó	Puelo	V - 7 83	27	Ripio	Ripio	Conservación Ripio 27 km		81.000
Puelo	El Barraco	V-721	15,8	Ripio	Ripio			
El Barraco	Punta Maldonado		8	Transbordo Lago Tagua Tagua	Transbordo Lago Tagua Tagua			
Punta Maldonado	Llanada Grande	S/R	32,2	Ripio	Ripio			
Llanada Grande	Paso Río Puelo	S/R	38	Huella	Ripio	Construcción Ripio	Exploratorio	6.700.000
Puelo	Caleta Puelche (empalme Ruta 7)	V - 783	36	Ripio	Ripio	Conservación Ripio 36 km		108.000
			209				M\$	10.215.900
							MMUS\$	18,9

Síntesis de inversión referencial para conformar las conexiones complementarias a otros destinos turísticos:

TABLA 2-10: SINTESIS DE REQUERIMIENTOS DE INVERSIÓN VIAL PARA LA ACCIÓN B.

Reg	CONEXIÓN 1. LAGOS COSTEROS	CONEXIÓN 2. ALTO BIOBIO	CONEXIÓN 3. VALDIVIA	CONEXIÓN 4. CARRETERA AUSTRAL -	Total general
	LONGITUD (KM)	LONGITUD (KM)	LONGITUD (KM)	LONGITUD (KM)	
8	253,1	87			340,1
9	106	71,51			177,51
10			50	209	259
	359,1	158,51	50	209	776,61
	INVERSIÓN REFERENCIAL (M\$)	INVERSIÓN REFERENCIAL (M\$)	INVERSIÓN REFERENCIAL (M\$)	INVERSIÓN REFERENCIAL (M\$)	
8	4.876.584	20.700			4.897.284
9		661.360			661.360
10			9.820.000	10.215.900	20.035.900
	4.876.584	682.060	9.820.000	10.215.900	25.594.544

C. Accesos locales a bordes lacustres

Para esta acción se plantea la generación de un fondo concursable de proyectos de vialidad local, senderos peatonales y ciclovías, gestionados desde la Gerencia de Proyecto de la Red Interlagos, llamado en forma regular a través del período de desarrollo de este Plan, para que las instancias públicas de nivel local participen mediante la postulación de iniciativas de infraestructura.

Esto se fundamenta en: i) el mayor conocimiento del territorio y de la gestión local que poseen las autoridades técnicas y políticas de este nivel; ii) la mayor compenetración de la propia comunidad con el Plan de la Red Interlagos, impactando en mayores beneficios para la economía local; y iii) el mayor acercamiento que puede tener la autoridad local para conseguir cofinanciamiento de actores privados interesados en el desarrollo lacustre. En este sentido, una variable que permita discernir entre un proyecto y otro puede ser el aporte de privados a la conformación de proyectos.

D. Accesos locales a parques, termas y centros invernales

Al igual que en el caso anterior, para esta acción se plantea la generación de un fondo concursable de proyectos de vialidad local, gestionados desde la Gerencia de Proyecto de la Red Interlagos, el cual eventualmente puede refundirse en uno solo (C y D).

2.4 RECOMENDACIONES PARA LA GESTIÓN

A continuación se proponen una serie de recomendaciones para la gestión e implementación de la Red Interlagos, apuntando a la consecución de los objetivos general y específicos ya planteados, en el entendido que es un programa referido tanto a infraestructura como a desarrollo y fomento integral del territorio:

- Para la puesta en operación inmediata del programa, conformar un modelo de Gerencia de Proyecto sectorial, dependiente de la Dirección de Vialidad, que atienda principalmente a las variables de infraestructura vial y que avance en el diseño de una segunda fase, consistente en un esquema de gerencia integral dependiente de un directorio ad hoc, similar al funcionamiento del Sendero de Chile, acorde al planteamiento del Objetivo General ya indicado en 2.1.
- El Gerente de Proyecto para la puesta en operación inmediata debiera tener entre sus principales roles, tomando en cuenta los lineamientos y consideraciones estratégicas del presente Plan de Inversiones:
 - i) la definición específica de los proyectos a implementar en un marco territorial y temporal coherente, lo que implica analizar en detalle pero a la vez integradamente las distintas iniciativas en el área;
 - ii) la definición de estándares de diseño para la Red Interlagos acordes a las características territoriales específicas de cada iniciativa (proyecto, tramo, etc.), procurando una identidad común focalizada al turismo y resguardo de la belleza escénica.
 - iii) el desarrollo de los diseños de ingeniería, arquitectura, paisajismo, etc. (en los casos en que no existieran de antemano), su evaluación y postulación a presupuesto, y su materialización en la fase de construcción;
 - iv) la reactivación y fortalecimiento de la coordinación con otras instituciones públicas tanto del MOP como de otros ministerios, Gobiernos Regionales y municipios, siguiendo el ejemplo de lo ya implementado parcialmente en la IX Región;
 - v) el fomento de la participación local, tanto a nivel ciudadano como a nivel de aportes de capital privado en la ejecución de las obras, de modo de integrar a la comunidad y a los inversionistas locales a este plan de fomento territorial.
- El Gerente de Proyecto para la puesta en operación inmediata, y su equipo directo radicado en la Dirección de Vialidad, debiera contar con la asesoría permanente y dedicada de la Dirección de Planeamiento (en cuanto a la concepción general de la Red Interlagos bajo un enfoque territorial integrado), y de la Secretaría Ejecutiva de Medio Ambiente y Territorio (en cuanto a la aplicación específica de las variables ambientales, territoriales y de participación ciudadana). Esta asesoría debiera incluir la participación como contraparte técnica de los estudios que se generen y administren en la Gerencia.
- Concebir presupuestariamente la Red Interlagos como un programa de inversión plurianual del MOP (esto ya está operativo en el Sistema Exploratorio del MOP

como “Ruta Interlagos”), y avanzar hacia la definición de una glosa presupuestaria con esta denominación.

- Definir un plazo de 4 a 5 años para la finalización del programa Red Interlagos en una primera etapa que consolide una red de infraestructura coherente tanto territorial como comunicacionalmente, y generar indicadores efectivos de avance y logro de metas vinculados a esa consolidación.
- Dado que el Plan de la Red Interlagos se inserta dentro de la política pública de equidad de género, revisado y aprobado como tal por SERNAM en 2006, favorecer las condiciones para el mejoramiento de la calidad de vida y el desarrollo humano de las jefas de hogar mapuche y no mapuche junto a sus familias en el área interlacustre. Para ello se recomienda el desarrollo de estrategias de gestión que involucren instancias de fomento productivo y capacitación, con el objeto de habilitar capacidades locales que permitan dinamizar las economías de pequeña escala y los encadenamientos productivos (principalmente referidos a la actividad turística). Lo anterior se fundamenta en la necesidad de contar con los recursos humanos necesarios para potenciar las actividades asociadas al desarrollo del turismo, particularmente el de intereses especiales o actividades afines y complementarias a éste, en un marco de equidad social. Este puede ser uno de los objetivos a desarrollar en la segunda fase de Gerencia Integral de Proyectos, recomendada más arriba.
- Definir estrategias temporales para abordar iniciativas claves. Entre estas, la formulación de programas integrales de intervención en los circuitos de desarrollo potencial ya identificados en el contexto de este Plan (es el caso de los circuitos Araucanía Andina y Ranco), para postular a fondos de financiamiento a la innovación, tal como se detalla en Anexos.
- Desarrollar un estudio que determine y efectúe el seguimiento acerca de los beneficios estimados para la economía regional y local que implica la implementación de la Red Interlagos, o alguna de sus parcialidades o circuitos, principalmente sobre la actividad turística. Para ello, en el capítulo siguiente se abordan algunos aspectos metodológicos que debieran tomarse en consideración para la evaluación de los impactos económicos del Plan.

2.5 NOTAS SOBRE ASPECTOS METODOLÓGICOS PARA LA EVALUACIÓN DE LOS IMPACTOS DEL PLAN

2.5.1 Introducción

A. Naturaleza de los impactos

Los beneficios del Plan Interlagos definido como una red de infraestructura turística sustentada en circuitos viales, se manifiestan en diferentes ámbitos de actividad sobre el territorio. Los caminos inciden en el ámbito de la conectividad, en el productivo, en la calidad de vida y movilidad de sus habitantes y especialmente en el desarrollo del sector turismo. Estos ámbitos están relacionados entre sí, con efectos sinérgicos que actúan hacia delante y atrás en la cadena productiva y de servicios. Por lo tanto, estos efectos en cadena pueden ser de tipo directo e indirecto.

En estas zonas de marcada ruralidad, los caminos son vías relativamente poco utilizadas, cuya metodología de evaluación de proyectos debe ser tratada con una visión diferente a la de las rutas interurbanas que conectan territorios y localidades consolidados, bajo el concepto que al mejorar la conectividad el beneficio de los viajeros se mide mediante el ahorro de recursos, entre ellos el tiempo de viaje. En el caso de caminos rurales, de proyectos de conectividad en zonas aisladas o que ponen en valor nuevos atractivos turísticos, su análisis debe incorporar otras dimensiones.

El impacto del mejoramiento o desarrollo de nuevas vías en el caso de la Red Interlagos se manifiesta en diferentes dimensiones, de las cuales las relevantes a considerar son aquellas que aportan a los objetivos de política. En este aspecto y en relación al efecto positivo que se espera obtener del presente Plan, es posible identificar cinco elementos:

- Impacto económico del turismo
- Efectos en el empleo
- Impacto en las variables de género
- Impacto social.
- Impacto conectividad

Sin desconocer la importancia de otros beneficios, de acuerdo a las características del territorio interlacustre y a la evidencia percibida en sus zonas más consolidadas (Pucón, Puerto Varas), los efectos que con mayor probabilidad se den en el desarrollo de la Red Interlagos debieran vincularse al sector turismo y, seguramente, al sector inmobiliario. Por lo tanto, este capítulo se focaliza específicamente a las particularidades que presenta el enfoque para estimar beneficios turísticos, tanto en forma directa como indirecta.

B. Industria turística y alcances de la actividad

Entre las definiciones básicas se encuentra la del alcance de la actividad turística. A este respecto, de acuerdo a la recomendación de la Comisión de Estadística de las Naciones Unidas y de la Organización Mundial del Turismo (OMT), se entiende por 'turismo' el conjunto de actividades que llevan a cabo las personas que viajan fuera de su entorno habitual por placer, negocios u otras razones. Las actividades de estos "visitantes", en

términos puramente económicos, comprende la compra de bienes y servicios, además del uso de bienes públicos que no se transan en el mercado.

La "industria turística" está compuesta por las empresas o establecimientos cuyos ingresos por concepto de ventas contienen una proporción significativa de gastos hechos por visitantes. Si bien la cuantificación de lo "significativo" varía de un país a otro, la Organización de las Naciones Unidas y la Organización Mundial de Turismo han elaborado la Clasificación Estándar de Actividades Turísticas (CSAT) para ayudar en este proceso.

No obstante que las definiciones incorporan servicios y componentes directamente relacionados con la actividad, existen muchas otras que incorporan valor agregado al producto, tal como se aprecia en la Figura 2-3 que ilustra sobre la complejidad del "cluster". Este esquema se refiere a la actividad turística formal y, por lo tanto, no incorpora otros sectores informales, tales como el arriendo de segundas viviendas y establecimientos de alojamientos no registrados.

FIG. 2-3: ESQUEMA DE ACTIVIDADES COMPRENDIDAS EN LA INDUSTRIA DEL TURISMO



2.5.2 Impacto económico del turismo

Para una mejor comprensión del marco en que se insertan los efectos del Plan, se considera útil la presentación de algunos conceptos particulares al sector turismo, los que por una parte definen el producto turístico y por otra definen tanto a sus usuarios como a los sectores de la economía que proveen servicios directos e indirectos a la actividad.

En circunstancias en las que la actividad turística tiene múltiples efectos en diferentes sectores económicos, en que muchas veces es difícil identificar el nivel de actividad de los mismos que es consecuencia del turismo, es siempre adecuado, para la medición de ingresos derivados del turismo, establecer hipótesis de trabajo que tengan como objetivo delimitar los alcances de la actividad. Estas hipótesis deben ser en primer término ajustadas al comportamiento real de los consumidores del turismo, por el lado de la demanda, y a los oferentes del turismo y su cadena de proveedores de servicio; en segundo término, las hipótesis deben ajustarse a los conceptos comúnmente utilizados a nivel nacional e internacional para que los resultados de los estudios sean comparables.

Desde hace algunos años a esta parte la problemática del impacto económico del turismo ha sido estudiada y discutida en diferentes ámbitos, tanto en Chile como especialmente en las organizaciones internacionales de las cuales el país participa, lo que ha contribuido a normalizar determinadas definiciones y metodologías. Si bien han existido avances importantes, existe una fuerte corriente que asegura que el efecto económico del turismo está generalmente sobredimensionado.

A. Medidas económicas del turismo y metodologías

Los gastos de los visitantes inician una compleja cadena de hechos económicos que a menudo se conoce como el "impacto económico del turismo". Este impacto incluye los beneficios o consecuencias positivas de esta actividad en términos de ingresos para los residentes de una localidad, y también las consecuencias negativas del turismo, o sus costos, para los residentes en la zona que se estudie. El saldo neto de beneficios y costos económicos del turismo determina su contribución al bienestar económico neto de los residentes (es decir que los beneficios del turismo son superiores a sus costos) o si lo reduce.

El concepto más amplio de "bienestar económico neto" ajusta la medida, generalmente aceptada, del producto interno bruto para incluir solamente los rubros de consumo e inversión que guardan relación directa con el bienestar económico. Puede usarse el producto interno bruto (PIB) como una aproximación adecuada al grado de bienestar económico neto global, pudiendo estimarse la contribución neta del turismo al PIB mediante técnicas de estimación cuantitativa (valor agregado por la actividad turística).

Luego, el aporte del turismo al PIB es la medida sintética más completa de sus contribuciones económicas netas; sin embargo, su aplicación a nivel local, tal como se señalaba anteriormente, requiere de una interpretación cuidadosa.

En el caso de medición de los efectos económicos a nivel nacional, existen desarrollos en las denominadas "cuentas satélites de turismo", las que pretenden estimar el aporte de la "actividad turística" en el PIB nacional. Sin embargo, en su aplicación existen dificultades en aspectos conceptuales respecto a cuáles son las actividades a considerar en la cuenta y especialmente en su medición.

Otra metodología alternativa es la de estimar los efectos multiplicadores del turismo a través de la matriz insumo-producto, metodología que requiere la adopción de definiciones respecto al tipo de turismo, las actividades afectadas por el turismo y la imputación de los servicios y productos de dichas actividades que efectivamente son atribuibles al consumo de los turistas. El modelo para estimar los efectos multiplicadores

estima los impactos económicos directos y totales del gasto del visitante / turista, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$\text{Impacto} = [\sum (\text{N}^\circ \text{ Visitas por categoría}) * (\text{Gasto por visitante categoría})] * \text{Multiplicador}$$

Los datos necesarios para implementar este modelo son:

- El número y los tipos de visitas: categoría de visitantes según sus intereses y niveles de ingreso.
- Un perfil del gasto para cada segmento en el que se detalle el gasto medio para cada categoría, eventualmente se puede analizar con parámetros medios agregados.
- La estructura del gasto de los turistas en los diferentes subsectores económicos.
- Disponibilidad de multiplicadores específicos para la región o adopción aproximada de los mismos.

Para el caso específico de Chile, la estimación de multiplicadores para la actividad turística se puede extraer del estudio de Cuentas Satélites de Turismo de SERNATUR realizado en el año 1999 (base 1996). No obstante, la información es a nivel nacional y no regional, por lo que se hace determinante el juicio de expertos para ajustar los multiplicadores a utilizar en evaluaciones regionales.

En cualquier caso la mayoría de las metodologías requieren en su primera fase la estimación del gasto efectuadas por los turistas. Conforme a las recomendaciones de la ONU y la OMT, el turismo abarca: las actividades de personas que viajan a lugares alejados de su residencia habitual y permanecen allí no más de un año consecutivo por razones de placer, negocios u otras. Esas "actividades" dan origen al "gasto en turismo"³⁰.

La práctica mundial señala también que existen otras medidas útiles:

- i) El ingreso personal, el cual incluye: 1) el ingreso laboral, como son los sueldos y salarios, y el ingreso del propietario en los casos de las pequeñas empresas en que el propietario y el operador son la misma persona o familia; y 2) el rendimiento del capital, medido en términos de ganancias, dividendos, intereses y renta;
- ii) El empleo: constituye una alta prioridad de política; puede medirse en término de empleos generados, ya sea a tiempo parcial o completo, o en términos del número de personas empleadas;
- iii) Los ingresos del gobierno: el turismo genera ingresos para el gobierno nacional por concepto de impuestos directos e indirectos, cargos al usuario como las tasas de ingreso y partida, multas y penalidades, y ganancias de las empresas pertenecientes al estado;
- iv) Moneda extranjera: los ingresos que provienen de los visitantes extranjeros son contraprestaciones de exportación e inciden en la balanza de pagos, esto puede medirse en moneda nacional o en divisas extranjeras.

³⁰ "Gasto en turismo" definido como: "el gasto de consumo total hecho por un visitante o en nombre de un visitante para su viaje y durante su estadía en un lugar".

Generalmente, estas medidas se ciñen a un patrón de circulación específico. A medida que el volumen de visitantes crece dentro de una economía, aumentan los gastos. Cuando éstos se convierten en ingresos para las empresas, generan empleos que abonan sueldos y salarios a nuevos empleados, financian los intereses de la deuda y, quizá, rinden ganancias. Al mismo tiempo, el mayor nivel de actividad turística, ingresos de las empresas, ingreso personal y empleo, genera ingresos para el gobierno y de capital.

Las convenciones al respecto establecen qué gastos corresponden a turismo y cuales no. En general la definición identifica básicamente como gasto aquellos que corresponden a gastos de consumo, excluyendo todo lo que signifique gastos de inversión, transferencias que no correspondan a contraprestaciones por servicios turísticos, gastos en consumo de bienes durables como automóviles u otros.

B. El impacto económico del turismo y la territorialidad de su medición

La evaluación de los impactos económicos del turismo, especialmente cuando se trata de mediciones sobre regiones, territorios o atractivos específicos, es un tema sobre el cual no existen criterios unánimes, básicamente por un problema de definiciones del ámbito de las actividades que incluye el sector, por la indefinición de cuál es la proporción de las actividades relacionadas con el turismo que son realizadas por los locales, y finalmente porque los impactos a nivel nacional dependen si los servicios son utilizados por los nacionales o por extranjeros. En este último caso los servicios de turismo corresponden a exportación; en el caso de turistas nacionales puede interpretarse como un incremento del bienestar.

El estudio del gasto en turismo es funcional cuando se refiere a un espacio geográfico, sea este un país, área o localidad. A nivel nacional el gasto en turismo tiene un componente interno y uno internacional. El primero se limita a los residentes que viajan dentro de Chile, su país de residencia. El segundo se refiere al turismo receptivo y emisor y tiene importante gravitación en la balanza de pagos como ingresos de divisas por servicios prestados al exterior y por egreso de divisas (gastos efectuados en el extranjero).

A nivel internacional las cuentas para su determinación son bastante más simples que su cálculo en el caso de localidades y regiones del país. En el ámbito regional, como es el caso de la Red Interlagos, los impactos económicos netos del turismo deben ser definidos cuidadosamente previo a su medición y especialmente a su interpretación. Para la estimación del impacto económico del turismo a nivel local se deben estimar los efectos netos producidos por el consumo de servicios de turismo y bienes de producción local.

La determinación de los efectos netos a nivel local requiere de cifras de difícil obtención, pues los ingresos por turismo provienen en gran medida de turistas generados en el territorio nacional e incluso en la misma región, por tanto si bien es cierto los gastos en turismo constituyen una dinamización de la economía a nivel local, su impacto regional es menor, ya que los turistas internos regionales sólo trasladan el lugar donde realizan parte de sus gastos, debiendo en rigor ser evaluado como un impacto marginal.

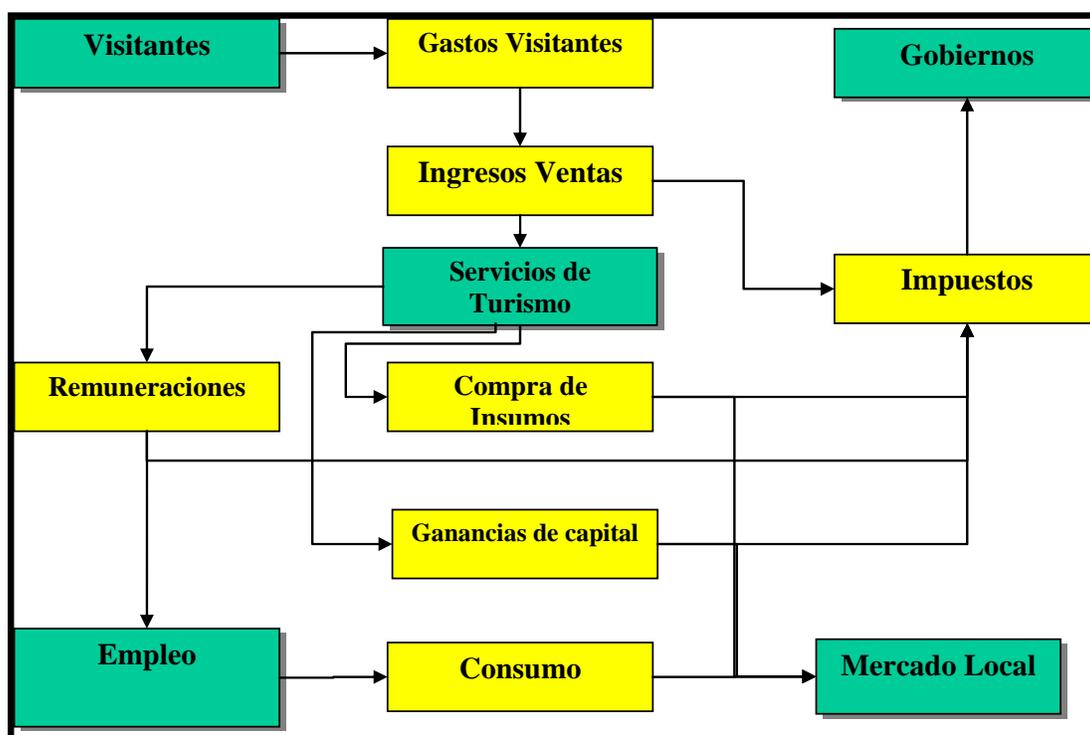
La forma más común para obtener un indicador de los gastos en turismo es el uso de algunas estimaciones de los gastos de los visitantes como medida definitiva del impacto

del turismo, sin embargo esta medida es insuficiente para medir los reales impactos sobre la economía local.

Los gastos de viaje no reflejan exactamente el impacto económico sobre los residentes, tanto en su riqueza como en sus ingresos. Si bien esos gastos pueden ser sustanciales en una zona, a menudo guardan escasa relación con los ingresos y el empleo de los residentes. El dinero gastado allí es un indicador deficiente del impacto en la prosperidad o el ingreso de los residentes. En general, y especialmente en un contexto de apertura e internacionalización de los mercados, los flujos de bienes y recursos financieros se originan en un sistema abierto. Por otra parte el hecho de que parte de los turistas provengan de la misma región o territorio en estudio hace difícil estimar el efecto económico neto sobre la misma.

Luego es aconsejable considerar los gastos sólo como la actividad monetaria inicial que estimula el proceso de producción y pone en marcha mediciones realistas del impacto económico. La corriente de impacto turístico iniciada por los gastos de los visitantes, tal como se expresa en la Figura 2-4, debe incorporarse a un modelo de impacto económico del turismo.

FIG. 2-4: ESQUEMA DE CORRIENTE DE IMPACTO TURÍSTICO



Luego, una vez que se han estimado los gastos de los visitantes, para medir el efecto sobre la economía es necesario emplear algunas metodologías alternativas. Una de ellas consiste en estimar los gastos de los establecimientos turísticos o el gasto que significa la provisión de los servicios; la diferencia con los ingresos, en términos simples, es el aumento de riqueza y un proxy del aumento de bienestar. Realizar esos modelos requiere datos objetivos acerca de ciertos ingresos y gastos de los establecimientos turísticos, aspecto que está fuera del alcance de la formulación del presente Plan.

El segundo paso a partir de los gastos en turismo es revisar su estructura, es decir en qué sectores o actividades se realizaron los gastos y luego aplicar los coeficientes de la matriz insumo - producto para derivar el valor agregado que produce el turismo en las diferentes actividades. Este método tiene la limitante que en general no cuenta con matrices insumo - producto locales, sino que a nivel nacional; luego, el ejercicio es sólo una aproximación condicionada por la mayor o menor similitud que tenga cada una de las actividades económicas locales con las supuestas en la construcción de la matriz nacional, la que obviamente se deriva de condiciones representativas de acuerdo a la media nacional.

Debe comprenderse que el impacto económico comprende los costos y beneficios primarios y secundarios. Los primeros son consecuencia *directa* de la actividad de viaje en el lugar. Los gastos de los visitantes se convierten en ingresos de los comercios que, a su vez, se usan para abonar sueldos y salarios, rendimiento de capital e impuestos, que son los beneficios directos del turismo. El uso de espacios de recreo por los visitantes requiere gastos en servicios para ellos, así como la reparación de cualquier daño causado al medio ambiente: se trata de costos directos. Esos beneficios y costos guardan relación directa con los viajes.

Un segundo aspecto que se debe considerar son los efectos globales que tiene la actividad turística sobre la economía, estos se manifiestan no sólo a través de los efectos primarios ya mencionados, sino que también comprende los costos y beneficios secundarios. En cuanto a los beneficios, los comerciantes gastan parte de sus ingresos en la compra de los bienes y servicios que necesitan para atender a sus clientes, incluidos suministros y costos de capital, como los intereses sobre la deuda y las ganancias de los propietarios. Esos proveedores, a su vez, deben adquirir ciertos rubros a otros y a medida que esta cadena se prolonga, se da una producción *indirecta* de ingreso y empleo, produciéndose finalmente un efecto multiplicador.

Por otra parte, existe el gasto de consumo de los sueldos, salarios y otros ingresos generados por los gastos de los visitantes en el lugar. Esto implica que los empleados y operadores de la industria turística adquieren bienes y servicios en el mercado y generan ingresos comerciales, los que, a su vez, se usan para adquirir suministros, abonar remuneraciones y sufragar costos de capital.

Los efectos combinados de las actividades económicas que resultan de los gastos de los visitantes algunas veces es posible calcularlos de existir un "multiplicador" que, aplicado sobre los gastos totales, constituya una estimación de los beneficios económicos totales que genera el aumento de los gastos de los visitantes.

C. Técnicas de medición del gasto turístico

De acuerdo a la bibliografía, la mayoría de los estudios se concentra en la medición de los gastos de los visitantes. Uno de los métodos más antiguos lo constituyen las encuestas de muestras de visitantes para calcular los gastos de éstos. Gracias a este método es posible discriminar los gastos por actividades, características de los visitantes (por ejemplo: edad, sexo, ingreso, lugar de residencia) y características de los viajes (por ejemplo: propósito, temporada, medio de transporte y duración de la estadía). Conlleva las desventajas de que los respondientes tropiezan con dificultades para recordar los gastos con precisión y que es necesario mantener la encuesta durante todo el año a fin de determinar las variaciones por temporada. No obstante, este sigue siendo el método más popular para medir los gastos de los visitantes.

Otro enfoque es el de encuestas a la oferta para medir el impacto económico del turismo. Se calculan los gastos de los visitantes analizando los ingresos de los principales establecimientos que realizan transacciones directas con turistas, estableciendo categorías de empresas, y se realiza una encuesta sobre una muestra de establecimientos, para luego expandirla al total de establecimientos de la categoría. Las desventajas son la falta de una cooperación oportuna de las empresas para responder a la encuesta, la subjetividad que supone definir si una empresa tiene o no relación con el turismo, y la atribución de todos los ingresos de una categoría a los visitantes.

Es vital que el juicio sobre un modelo usado para estimar el impacto económico del turismo sea lo más objetivo posible. Debe interesar especialmente la pertinencia, cobertura, eficiencia, precisión y transferibilidad del criterio cuyo uso se sugiera.³¹

D. Antecedentes y transferibilidad.

El alcance del presente Plan, desarrollado internamente con recursos propios, no ha permitido realizar encuestas de gastos en la zona, ni desarrollar herramientas para inferir la elasticidad de la demanda por turismo en función de los atractivos turísticos. No obstante, existen órdenes de magnitud que permiten tener una idea de algunas cifras solo referencialmente.

Para realizar hipótesis sobre una aproximación del gasto de los turistas en las regiones interlacustres es necesario, en primer término tener una buena aproximación a la caracterización de los turistas, concretamente respecto a variables tales como el tipo de servicio de alojamiento que utilizan, básicamente viviendas particulares, establecimientos hoteleros y camping. Otras variables discriminatorias se refieren a si los visitantes de temporada que utilizan residencias son propietarios o arrendatarios. En cuanto a la caracterización del turista, es importante conocer la proporción de ellos que son extranjeros versus los nacionales, sus niveles de ingreso, el tamaño del grupo de viaje y su composición. En resumen, la variabilidad de esta composición entre diferentes localidades significa que, cuando se realiza un enfoque territorial para la estimación del gasto, es muy difícil la transferibilidad de las experiencias, debiendo utilizar las cifras sólo como una referencia.

³¹ **PERTINENCIA:** El método debe medir el impacto económico del turismo y no el de alguna otra actividad.

COBERTURA: El método también debe abarcar *todos* los gastos y el impacto relacionado con los viajes. En cuanto a los beneficios económicos, debe incluir el impacto de todas las compras que hagan los visitantes en el país, así como los rubros de pago por adelantado hechos a favor de establecimientos en el país, por ejemplo los de alojamiento incluidos en el precio total de las excursiones. Debe estimarse los beneficios directos, indirectos y provocados, así como los costos conexos directos.

EFICIENCIA: Puesto que los fondos disponibles para estimar el impacto económico generalmente son limitados, el método debe aprovechar al máximo los datos existentes que sean compatibles con otros criterios.

PRECISION: También es posible juzgar el método sobre la base de su precisión. ¿Son los insumos o los datos de la encuesta medidas precisas de la actividad de viajes? ¿Refleja el método, en forma adecuada, las relaciones reales? ¿Son razonables los resultados? Esto supone estudiar las técnicas usadas para generar los datos primarios y secundarios y la comparación con los resultados de otras medidas de la repercusión de los viajes, independientes, cuando sea posible.

TRANSFERIBILIDAD: El método debe ser aplicable a distintas zonas geográficas y diferentes períodos, en lugar de requerir datos propios de un caso particular. El principal objetivo, en este caso, es aplicar un método que sea viable en distintas zonas y durante períodos diferentes, y que produzca resultados coherentes en diferentes entornos. Esto permite llevar a cabo comparaciones válidas a lo largo del tiempo y a través de las localidades.

Uno de los antecedentes más recientes publicados por SERNATUR, en los que se hace una completa estratificación de los gastos de viaje del turismo de temporada, es el que se desarrolló en diferentes localidades de veraneo de la VI región. Esta encuesta permite estimar el gasto turístico de grupos familiares de diversos estratos.

Para ilustrar un orden de magnitud, las cifras de gasto obtenidas para localidades interiores (no costeras), considerando sólo las personas que utilizan establecimientos turísticos durante la temporada alta, fluctúa entre 26 y 35 dólares diarios por persona. En localidades en donde se concentran turistas de intereses especiales, esta cifra llega a los US\$ 150 por día.

La encuesta realizada señala que el aporte al valor agregado de los gastos directos de los visitantes (totalidad de los visitantes) tiene la siguiente estructura por cada millón de dólares de gasto.

TABLA 2-11: VALOR AGREGADO POR CADA 1.000.000 DE US\$ EN GASTOS

Actividad	Valor de los Servicios	Valor Agregado
Total	1.000.000	673.899
Alojamiento	339.649	228.507
Alimentación	266.813	173.295
Traslado	123.267	80.748
Diversión	80.100	53.109
Compra recuerdos	26.361	19.162
Imprevistos	44.398	32.273
Otro ítem	119.413	86.803

2.5.3 Marco general de los estudios en evaluación³²

En relación al establecimiento de un marco de evaluación, el presente planteamiento es bastante general y debe ser adaptado a la escala de cada iniciativa relativa a desarrollos turísticos, siendo totalmente diferente la profundidad y las herramientas de evaluación utilizadas para determinar los beneficios de un plan integral sobre un territorio versus la evaluación de planes y proyectos marginales.

La evaluación económica de una iniciativa de desarrollo turístico tiene diferentes dimensiones que se integran en los párrafos siguientes, en ellos se identifica los diferentes estudios necesarios, su alcance oportunidad y objetivos.

³² Adaptado de Stynes Daniel J. ; *Economic Impacts of Tourism*

Análisis de impacto económico: analiza los flujos de gasto asociados a actividad del turismo en una región para identificar cambios en ventas, ingresos fiscales, renta y trabajos debidos a la actividad turística. Los métodos principales son: encuestas sobre el gasto del visitante, análisis de datos secundarios de estadísticas económicas del gobierno, modelos de input-output y multiplicadores.

Análisis de impacto fiscal: se utiliza para cuantificar los ingresos del Gobierno provenientes de la actividad del turismo, sean estos impuestos, cobros directos o tasas y de otras fuentes, para determinar si cubren los costos de la inversión en que debe incurrir el Gobierno. El análisis de impacto fiscal identifica cambios en las demandas por los servicios básicos y otros servicios del gobierno que resultan de una acción y estima los ingresos y los costos al gobierno local para proporcionar estos servicios.

Análisis financiero privado: determina si un negocio generará suficientes ingresos para cubrir sus costos y para lograr un beneficio razonable. Incluye generalmente un análisis de la disponibilidad y de los costos del capital para la inversión inicial así como un análisis del servicio de la deuda, de los gastos de explotación y de los ingresos.

Análisis de la demanda: se debe determinar cómo el número o las categorías de turistas en el área cambiará debido a los cambios en precios, promoción, competencia, calidad y cantidad de instalaciones, afectando el desplazamiento de la demanda. Un análisis de la demanda estima o predice el número y/o los tipos de visitantes a un área vía un modelo de estimación y pronóstico o de demanda. El número de visitantes o de ventas generalmente se predice basado en el juicio (Delphimethod), en las tendencias históricas (métodos de la serie de tiempo), o en el uso de un modelo que capture la forma en que varían los visitantes y el gasto de los mismos en función de los determinantes de la demanda (modelos estructurales): por ejemplo, en el tamaño de la población, distancia a los mercados, niveles de ingresos y medidas de calidad y competitividad.

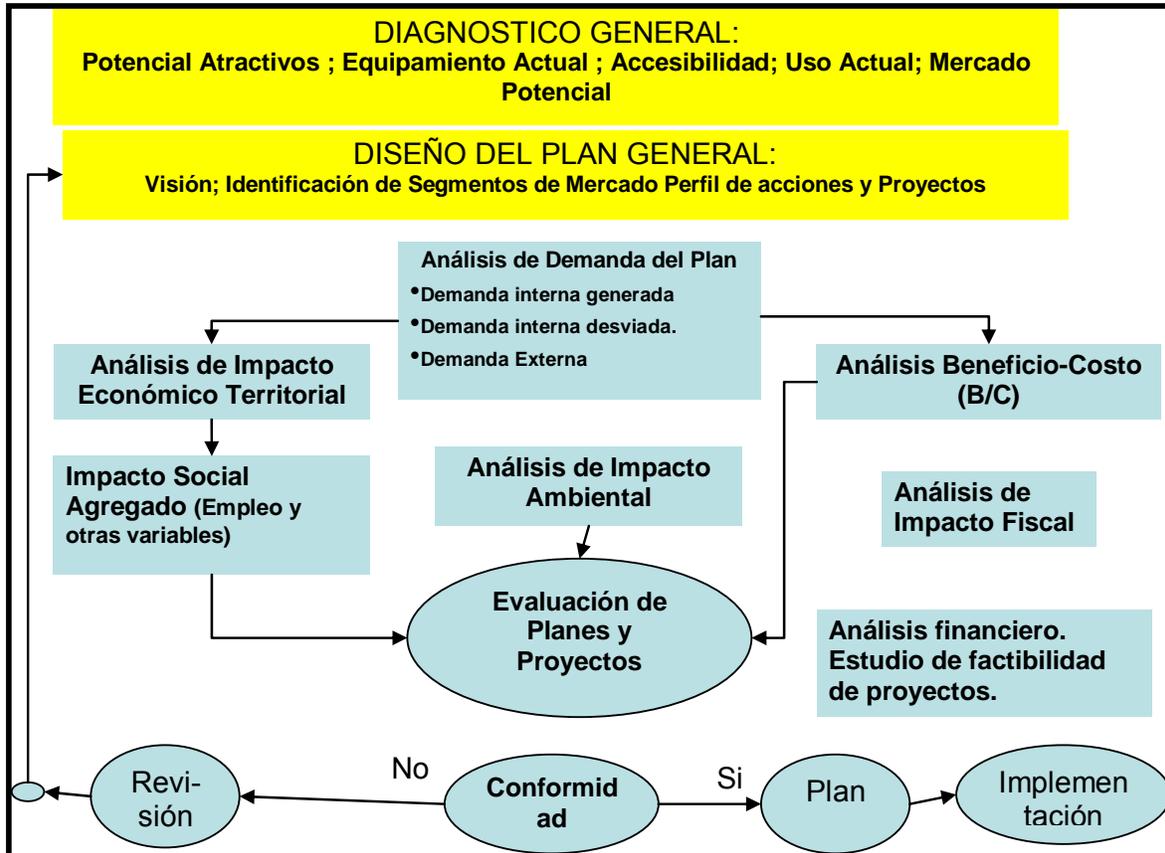
Análisis Costo Beneficio: responde a la evaluación respecto a cuál política alternativa generará la ventaja neta más alta a la sociedad en un cierto plazo. Un análisis de B/C estima la eficacia económica relativa de políticas alternativas comparando ventajas y costos en un cierto plazo. El análisis de B/C identifica las políticas más eficientes de la perspectiva del bienestar social, generalmente incluyendo valores monetarios y no monetarios. El análisis de B/C hace uso de una amplia gama de métodos para valorar bienes y servicios para los cuales no existe mercado, tales como el método del costo de viaje y el método de evaluación contingente.

Estudio de factibilidad: determina la conveniencia de emprender una acción dada, incluyendo la factibilidad física, social y económica. Los aspectos económicos de un estudio de factibilidad incluyen generalmente un análisis financiero para determinar su viabilidad financiera y un análisis de mercado para estimar la demanda. Un estudio de factibilidad privado es análogo al análisis costo beneficio, enfocándose a las ventajas y los costos desde el punto de vista privado, mientras que el análisis de B/C mira ventajas y costos para la sociedad en general.

Evaluación del impacto ambiental: determina cuáles son los impactos de una acción en el ambiente circundante, generalmente incluyendo cambios en sistemas sociales, culturales, económicos, biológicos, físicos, y ecológicos. Los modelos económicos se usan frecuentemente, junto con medidas y modelos, para determinar consecuencias para

el medio ambiente, sociales y culturales . Los métodos van desde simples listas de comprobación a elaborados modelos de simulación.

FIG. 2-5: ESQUEMA DE EVALUACIÓN



3. ANEXOS

3.1 FORMULACIÓN DE PROGRAMA DE APOYO AL TURISMO EN LA VINCULACIÓN DEL ALTO BIOBIO CON LA ARAUCANÍA ANDINA

Antecedentes Generales:

- La presente iniciativa se enmarca dentro del Plan de Inversiones para la Red Interlagos, elaborado por el MOP en 2006-2007. Este Plan es concebido como un megaproyecto interregional y multisectorial de inversión y gestión público-privada, con una identidad territorial común, vinculada al impulso y promoción del turismo de lagos, volcanes e intereses especiales, con efectos adicionales en el desarrollo agropecuario, urbano e inmobiliario, y con alto beneficio en las economías locales (pequeñas y medianas empresas, mundo rural y comunidades indígenas). En particular, comprende un plan estratégico de intervenciones atingentes al MOP, con diversos grados de desarrollo.
- El Plan propone cuatro objetivos específicos, sintetizados a continuación:
 - i) Conformación gradual de cuatro macrocircuitos viales turísticos de tipo nacional y binacional. Dos de ellos se han diagnosticado como de mayor consolidación³³ y dos con menor grado de desarrollo y alto potencial³⁴.
 - ii) Incorporación a la Red Interlagos de cuatro conexiones a zonas complementarias turísticas potenciales o en desarrollo³⁵.
 - iii) Mejor accesibilidad pública de tipo local a atractivos lacustres para consolidar el desarrollo turístico vinculado a playa y paisaje, complementado con nuevas, mejores y diversificadas opciones de recorrido en esos atractivos.
 - iv) Mejor accesibilidad a parques naturales, centros termales y centros de invierno, con estándar y diseño que resguarden la sustentabilidad ambiental.

Objetivo Territorial:

Generar las facilidades de accesibilidad, equipamiento y capacidad de acogida al visitante en la conexión de la red Interlagos con la zona pehuenche del Alto Biobío (Región del Biobío), de modo de posibilitar la diversificación de destinos turísticos de la Red Interlagos en particular, y a nivel nacional en general, en forma coordinada entre distintos sectores y actores, y en un plazo de implementación inferior a la opción de inversión exclusivamente mediante fondos sectoriales.

³³ Circuito Diez Lagos (interrelación de Villarrica con Panguipulli) y Circuito Llanquihue

³⁴ Circuito Araucanía Andina (en torno a Lonquimay y Conguillío) y Circuito Ranco

³⁵ Conexión a lagos costeros de la VIII Región; Conexión al Alto Biobío de la VIII Región; Conexión a Valdivia por la ribera fluvial; Conexión a Puelo y a la Carretera Austral

Objetivos específicos:

- Identificar y desarrollar un portafolio integrado de iniciativas (acciones y proyectos) de infraestructura para la vinculación del sector interlacustre de la Araucanía Andina (Icalma, Conguillío) con el Alto Biobío en la Región del Biobío, como parte integrada del Plan de la Red Interlagos.
- Favorecer las condiciones para el mejoramiento de la calidad de vida y el desarrollo humano de la población rural, con atención a la equidad de género y a la pertenencia étnica mapuche / pehuenche, habilitando capacidades locales que permitan dinamizar las economías de pequeña escala y los encadenamientos productivos (principalmente referidos a la actividad turística).

Condiciones de Borde:

- Desde el punto de vista de la actividad turística, en este circuito se aprecia un bajo grado de consolidación, principalmente por poco desarrollo en la capacidad de acogida a los visitantes (hotelería, gastronomía, servicios), pero un alto potencial por la calidad de sus recursos (naturales y culturales) y por su ubicación estratégica de acceso norte al área interlacustre. Producto de lo anterior, en la actualidad gran parte de la demanda de visitantes accede principalmente desde centros más consolidados (Villarrica – Pucón y Temuco).
- Existe el Compromiso Presidencial enunciado en el discurso del 21 Mayo 2007, que indica “estructuraremos un circuito turístico pehuenche, conectando a Ralco, en el Alto Bío Bío, con Lonquimay, en la Región de la Araucanía”.
- Existen una serie de instrumentos de fomento del Estado orientados al desarrollo de la Araucanía Andina (ChileEmprende de SERCOTEC, Ruta de los Volcanes de CORFO y EuroChile, Fondo Nacional de Capacitación de SENCE, entre otros), por lo cual se recomienda concordar el desarrollo de esta iniciativa de infraestructura con esos programas en desarrollo. Asimismo, se requiere incentivar la coordinación con CONAF y el programa Sendero de Chile para un diseño conjunto de la pasada de esta Red Interlagos por el interior del Parque Nacional Conguillío.

Propuesta de trabajo:

Se plantea abordar las iniciativas de infraestructura para la vinculación del Alto Biobío con la Araucanía Andina (Circuito Pehuenche), mediante un análisis y propuesta de gestión integrada que considera la participación de la comunidad y de los actores privados relevantes en el ámbito turístico, productivo y social, considerando las siguientes obras de infraestructura como acciones estratégicas:

- Habilitación de una conexión interregional entre Lonquimay (IX Región) y la comuna de Alto Biobío (VIII Región), restituyendo la unión que quedó desconexa a raíz de la implementación del embalse Ralco. Permite la vinculación de dos áreas pehuenches culturalmente integradas, y fomenta el incipiente desarrollo turístico vinculado a los paisajes cordilleranos, a la cultura local y a los nuevos lagos artificiales de la zona. Al respecto, se encuentra programado el inicio del estudio

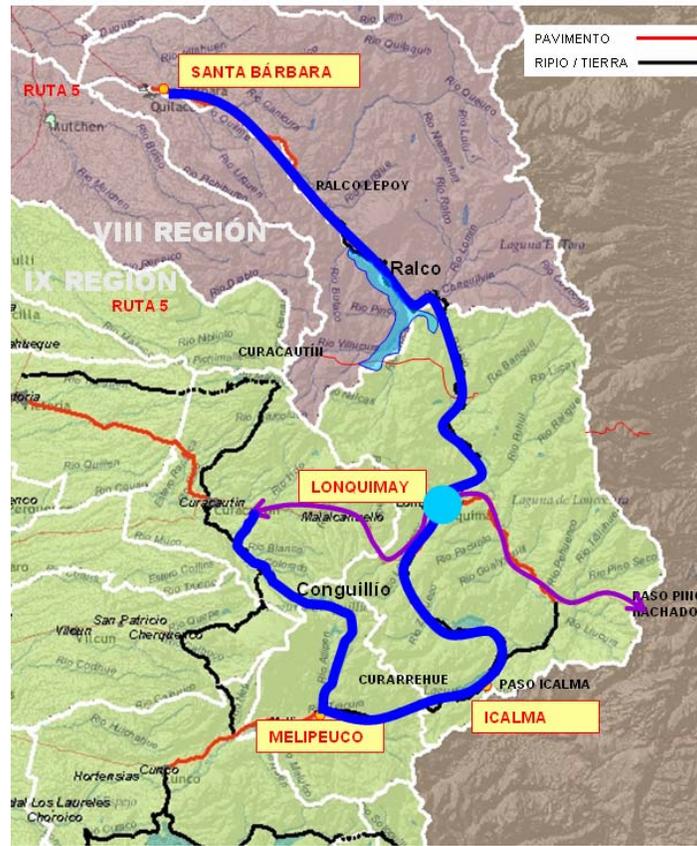
de prefactibilidad para la construcción de la conexión vial Ralco - Lonquimay, con M\$144.800 para 2008 y M\$135.200 para 2009, a cargo de la Dirección de Vialidad del MOP.

- Materialización gradual de un circuito en torno al volcán Llaima y a la Sierra Nevada, que ingresa al Parque Nacional Conguillío con un estándar vial acorde a sus características ambientales y paisajísticas, y que conecta con el sector ultracordillerano de Lonquimay. En esta zona accede a los lagos Gualletúe e Icalma, a las nacientes del río Biobío y al circuito turístico binacional vía paso Icalma.
- Reforzar el conector longitudinal hacia el circuito Diez Lagos, como forma de vinculación con Villarrica para estimular gradualmente la accesibilidad y desarrollo del circuito de la Araucanía Andina y su vínculo con el Alto Biobío.

Recomendación:

Se recomienda disponer de recursos necesarios para la implementación, supervisión y seguimiento del Programa de Apoyo al Circuito Pehuenche, como parte de la Red Interlagos, de modo de fortalecer la competitividad del desarrollo turístico.

FIGURA 3-1: DETALLE DEL CIRCUITO PEHUENCHE EN EL PLAN INTERLAGOS



3.2 FORMULACIÓN DE PROGRAMA DE APOYO AL TURISMO EN EL CIRCUITO DEL LAGO RANCO

Antecedentes Generales:

- La presente iniciativa se enmarca dentro del Plan de Inversiones para la Red Interlagos, elaborado por el MOP en 2006-2007. Este Plan es concebido como un megaproyecto interregional y multisectorial de inversión y gestión público-privada, con una identidad territorial común, vinculada al impulso y promoción del turismo de lagos, volcanes e intereses especiales, con efectos adicionales en el desarrollo agropecuario, urbano e inmobiliario, y con alto beneficio en las economías locales (pequeñas y medianas empresas, mundo rural y comunidades indígenas). En particular, comprende un plan estratégico de intervenciones atingentes al MOP, con diversos grados de desarrollo.
- El Plan propone cuatro objetivos específicos, sintetizados a continuación:
 - v) Conformación gradual de cuatro macrocircuitos viales turísticos de tipo nacional y binacional. Dos de ellos se han diagnosticado como de mayor consolidación³⁶ y dos con menor grado de desarrollo y alto potencial³⁷.
 - vi) Incorporación a la Red Interlagos de cuatro conexiones a zonas complementarias turísticas potenciales o en desarrollo³⁸.
 - vii) Mejor accesibilidad pública de tipo local a atractivos lacustres para consolidar el desarrollo turístico vinculado a playa y paisaje, complementado con nuevas, mejores y diversificadas opciones de recorrido en esos atractivos.
 - viii) Mejor accesibilidad a parques naturales, centros termales y centros de invierno, con estándar y diseño que resguarden la sustentabilidad ambiental.

Objetivo Territorial:

Generar las facilidades de accesibilidad, equipamiento y capacidad de acogida al visitante en el Circuito del lago Ranco (Región de los Ríos), de modo de posibilitar la diversificación de destinos turísticos de la Red Interlagos en particular, y a nivel nacional en general, en forma coordinada entre distintos sectores y actores, y en un plazo de implementación inferior a la opción de inversión exclusivamente mediante fondos sectoriales.

Objetivos específicos:

- Identificar y desarrollar un portafolio integrado de iniciativas (acciones y proyectos) de infraestructura en el Circuito del lago Ranco, como parte integrada del Plan de la Red Interlagos.

³⁶ Circuito Diez Lagos (interrelación de Villarrica con Panguipulli) y Circuito Llanquihue

³⁷ Circuito Araucanía Andina (en torno a Lonquimay y Conguillío) y Circuito Ranco

³⁸ Conexión a lagos costeros de la VIII Región; Conexión al Alto Biobío de la VIII Región; Conexión a Valdivia por la ribera fluvial; Conexión a Puelo y a la Carretera Austral

- Favorecer las condiciones para el mejoramiento de la calidad de vida y el desarrollo humano de la población rural, con atención a la equidad de género y a la pertenencia étnica mapuche, habilitando capacidades locales que permitan dinamizar las economías de pequeña escala y los encadenamientos productivos (principalmente referidos a la actividad turística).

Condiciones de Borde:

- Desde el punto de vista de la actividad turística, en este circuito se aprecia un bajo grado de consolidación, principalmente por poco desarrollo en la capacidad de acogida a los visitantes (hotelería, gastronomía y servicios), pero un alto potencial por la calidad de sus recursos (paisaje, lagos, termas, andinismo) y por su ubicación estratégica en el contexto interlacustre (entre medio de dos circuitos consolidados).
- Considerando este circuito en un contexto binacional, se generan expectativas de alto potencial de desarrollo, dado el grado de consolidación y demanda de visitantes que tiene la parte argentina del circuito, conformado por la Ruta de los Siete Lagos entre San Martín de los Andes y Villa La Angostura. No obstante, no existen conexiones directas desde el área de Ranco hacia Argentina, siendo las vinculaciones más próximas: Huahum por el norte (comuna de Panguipulli) y Cardenal Samoré por el sur (comuna de Puyehue).
- La creación de la Región de los Ríos y de su provincia del Ranco representa una oportunidad de desarrollo del turismo bajo una concepción integrada y una identidad común para este territorio.

Propuesta de trabajo:

- Se plantea abordar las iniciativas de infraestructura en el Circuito Ranco, ordenadas en una intervención estratégica clave y en una serie de acciones complementarias, mediante un análisis y propuesta de gestión integrada que considere la participación de la comunidad y de los actores privados relevantes en el ámbito turístico, productivo y social:
 - i) Consolidación de la circunvalación del lago Ranco con estándar pavimentado, de modo de posibilitar su desarrollo turístico lacustre, salvando con un nuevo puente el actual cruce mediante balseo en las nacientes del río Bueno. Esta mejor accesibilidad favorece su integración a los circuitos vecinos de recorrido turístico más consolidados. Además, permite unir las comunas de la nueva provincia del Ranco, fortaleciendo la constitución de una identidad lacustre común entre estos territorios.
 - ii) Apertura de opciones de interconexión hacia los circuitos vecinos:
 - hacia el macrocircuito Diez Lagos (área Villarrica – Panguipulli) mediante un eje conector con el lago Riñihue por el poniente y mediante la apertura pública del camino por la Reserva Privada Huilo Huilo hacia el lago Pirihueico por el oriente. Esto último implica una modalidad de gestión asociativa con

- privados para determinar las condicionantes técnicas, operativas y de financiamiento de la iniciativa en pos del desarrollo turístico local;
 - hacia el macrocircuito Llanquihue mediante un eje conector hacia el lago Puyehue que empalma a su vez con la ruta CH-215 hacia el paso Cardenal Samoré y hacia la capital provincial Osorno;
 - hacia la Ruta de los Siete Lagos de Argentina mediante el estudio de un nuevo conector internacional en la cuenca del Maihue, posiblemente con participación privada en su financiamiento.
- Estudiar la generación de un fondo concursable de proyectos de vialidad local, senderos peatonales y ciclovías, tendiente a materializar accesos a bordes lacustres y a atractivos turísticos de intereses especiales. Se plantea su gestión desde una Gerencia Integral de Proyectos para el Plan Interlagos, llamando a este concurso en forma regular durante el período de desarrollo del Plan, para que las instancias públicas de nivel local participen mediante la postulación de iniciativas de infraestructura. Lo anterior se fundamenta, entre otros aspectos, en el mayor conocimiento del territorio y de la gestión local que poseen las autoridades técnicas y políticas de este nivel, y en el mayor acercamiento que puede tener la autoridad local para conseguir cofinanciamiento de actores privados interesados en el desarrollo turístico y territorial. En este sentido, una variable que permita discernir entre un proyecto y otro puede ser el aporte de privados a la conformación de proyectos.

Recomendación:

Se recomienda disponer de recursos necesarios para la implementación, supervisión y seguimiento del Programa de Apoyo al Circuito Ranco, como parte de la Red Interlagos, de modo de fortalecer la competitividad del desarrollo turístico.

FIGURA 3-2: DETALLE DEL CIRCUITO RANCO EN EL PLAN INTERLAGOS

