



Informe Final REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

"ANÁLISIS REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO"

Diciembre 2016



INECON S.A.

PRESENTACIÓN MINISTERIAL DEL ESTUDIO

El resultado de este estudio es producto de un proceso de trabajo conjunto entre el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Economía Fomento y Turismo, a través de la Dirección de Planeamiento y la Subsecretaría de Turismo, respectivamente, desarrollado mediante una consultoría con Ingenieros y Economistas Consultores S.A.

Como antecedente, podemos afirmar que uno de los sectores económicos que actualmente promueve el desarrollo económico local y entrega oportunidades de empleo y mejores ingresos a la población, chilena o inmigrante, que habita el territorio nacional, es el Turismo.

Es por ello que en el año 2015 la Dirección de Planeamiento firmó un Convenio de Cooperación con la Subsecretaría de Turismo del Ministerio de Economía Fomento y Turismo con el objetivo que dicha Subsecretaría informara al Ministerio de Obras Públicas los requerimientos del sector en materia de infraestructura. Frente a ello se acordó dimensionar la problemática elaborando el presente estudio para poder elaborar un Plan Especial en cada región de Infraestructura de apoyo al Turismo, con un diseño participativo elaborado desde los territorios y focalizándose en los 83 destinos turísticos priorizados por la Subsecretaría de Turismo, la cual integró y aportó de manera relevante como contraparte técnica del presente estudio.

Este proceso fue innovador, dado que posibilitó al Ministerio de Obras Públicas comprender de mejor manera la temática del turismo, a través de identificar con mayor precisión las obras que se requieren en los destinos turísticos consolidados, potenciales y emergentes, a partir de lo señalado por los actores participantes en los talleres realizados en los diferentes territorios y del trabajo colaborativo con la Subsecretaría de Turismo, cuyas propuestas fueron recogidas en el presente estudio. Por otra parte, la Subsecretaría de Turismo ha conocido con mayor profundidad las diferentes tipologías de infraestructura que provee el MOP y la complejidad del ciclo de vida de los proyectos para que estos se hagan realidad, aportando enfoques que permitan incrementar la contribución de la infraestructura al turismo sustentable.

Todo lo anterior ha implicado el desarrollo de un conjunto de aprendizajes en las formas de trabajo, que analizados y sistematizados, podrán ser incorporados en nuevos ciclos de planificación. De igual manera lo que se refiere a las etapas correspondientes a la implementación del plan. Ya que se ha hecho converger los requerimientos levantados por los representantes de actores relevantes directamente relacionados con las actividades turísticas, como asociaciones empresariales, organizaciones comunitarias, la academia, autoridades regionales y locales, entre otros, integrándola con la oferta existente y potencial del MOP, a fin de apoyar a este sector.

Como producto del estudio se cuenta con una propuesta de plan de inversiones en infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable, de corto, mediano y largo plazo, en un horizonte al año 2030, cuya cartera, en parte ya en ejecución, podrá ser

actualizada, en el marco de la definición de un modelo de gobernanza amplio, dónde las Direcciones MOP junto a otros actores del sector público, gobiernos regionales, comunidad y el mundo empresarial, de los diversos territorios del país y sus destinos turísticos priorizados, cuenten con un espacio común para definir una agenda de trabajo que priorice las inversiones, incorpore el monitoreo y actualización periódica del plan, entre otros temas de interés y proyección.

Índice
Análisis Requerimientos de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo
Informe Final

REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO	1
1. INTRODUCCIÓN	3
2. EL TURISMO EN LA REGIÓN	8
2.1 Antecedentes generales de la Región de La Araucanía	8
2.1.1 <i>Antecedentes geográficos.....</i>	<i>8</i>
2.1.2 <i>Antecedentes demográficos y socioculturales.....</i>	<i>9</i>
2.1.3 <i>Antecedentes administrativos.....</i>	<i>14</i>
2.1.4 <i>Antecedentes climáticos.....</i>	<i>15</i>
2.1.5 <i>Conectividad.....</i>	<i>15</i>
2.2 Turismo.....	17
2.2.1 <i>Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región de La Araucanía.....</i>	<i>21</i>
2.2.2 <i>Pasajeros provenientes de programas sociales.....</i>	<i>23</i>
2.3 Caracterización de los Destinos.....	23
2.4 Situación de las Áreas Protegidas (SNASPE).....	25
2.5 Caracterización de la demanda actual.....	26
3. RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN	29
3.1 Instrumentos Regionales.....	29
3.1.1 <i>Estrategia Regional de Desarrollo.....</i>	<i>29</i>
3.1.2 <i>Política Regional de Turismo.....</i>	<i>31</i>
3.1.3 <i>Plan de Acción Sector Turismo.....</i>	<i>32</i>
3.1.4 <i>Plan Regional de Ordenamiento Territorial de La Araucanía.....</i>	<i>32</i>
3.1.5 <i>Plan Regional de Infraestructura 2015 – 2022.....</i>	<i>33</i>
3.1.6 <i>Plan Regional de Desarrollo Urbano.....</i>	<i>35</i>
3.1.7 <i>Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico.....</i>	<i>36</i>
3.1.8 <i>Zonificación del Borde Costero.....</i>	<i>36</i>
3.2 Instrumentos de Planificación Locales.....	36
3.2.1 <i>Planes de Desarrollo Turístico Comunales.....</i>	<i>36</i>
3.2.2 <i>Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE).....</i>	<i>48</i>
3.3 Planes de Infraestructura MOP.....	55
3.3.1 <i>Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021.....</i>	<i>55</i>
3.3.2 <i>Plan Director de Infraestructura 2010 - 2025 del Ministerio de Obras Públicas.....</i>	<i>58</i>
3.3.3 <i>Otros Planes MOP Validados y Vigentes.....</i>	<i>59</i>
3.3.4 <i>Convenios de Programación.....</i>	<i>64</i>
3.4 Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional.....	65
4. INFRAESTRUCTURA MOP O SITUACIÓN BASE.....	67
4.1 Infraestructura de conectividad vial interurbana y urbana.....	67
4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria.....	69
4.3 Infraestructura de conectividad marítima y productiva asociada a la Infraestructura Portuaria y Pesquera Artesanal.....	71
4.4 Infraestructura de riego.....	72
4.4.1 <i>Embalses.....</i>	<i>72</i>
4.4.2 <i>Canales.....</i>	<i>73</i>
4.5 Infraestructura de control aluvional.....	74
4.6 Edificación pública y patrimonial.....	74
4.7 Cobertura de Agua Potable Rural y saneamiento rural.....	77
4.7.1 <i>Sector urbano.....</i>	<i>77</i>
4.7.2 <i>Sector rural.....</i>	<i>77</i>
4.8 Infraestructura Pública Concesionada.....	78
5. PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO – REGIÓN DE LA ARAUCANÍA.....	80

5.1	Antecedentes para la construcción del Plan Base	80
5.2	Construcción del Plan Base	81
5.1	Listado de Proyectos del Plan Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo – Región de la Araucanía.	84
5.2	Mapa Cartera de Proyectos del Plan Base de Infraestructura.	86
6.	IMAGEN OBJETIVO DE LA INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO	87
6.1	Situación actual.....	87
6.2	Visión Propuesta para la Infraestructura de Apoyo al Turismo	90
6.3	Identificación de Déficit.....	94
7.	PARTICIPACIÓN CIUDADANA	96
7.1	Descripción de los Talleres de Inicio regionales	97
7.1.1	Definición de actores invitados	97
7.1.2	Contenido de los Talleres de Inicio	97
7.1.3	Registro de ideas de proyectos identificados.....	99
7.2	Resumen ejecutivo Taller de Inicio en Capital Regional	99
7.2.1	Participantes	99
7.2.2	Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región	100
7.2.3	Ideas de proyectos identificadas	100
7.2.4	Puntos críticos y oportunidades que se presentaron.	102
7.3	Resumen ejecutivo Taller de Inicio en Pucón.....	103
7.3.1	Participantes	103
7.3.2	Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región	103
7.3.3	Ideas de proyectos identificadas	104
7.3.4	Puntos críticos y oportunidades que se presentaron.....	105
7.4	Resumen ejecutivo Taller de Inicio en Curacautín	106
7.4.1	Participantes	106
7.4.2	Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región	106
7.4.3	Ideas de proyectos identificados	107
7.4.4	Puntos críticos y oportunidades que se presentaron, taller de Curacautín.....	108
7.5	Resumen Ejecutivo Taller de Validación en Capital Regional	108
7.5.1	Participantes	109
7.5.2	Discursos iniciales.....	109
7.5.3	Presentación propuesta de plan de infraestructura	109
7.5.4	Preguntas y observaciones.....	109
8.	PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE	111
8.1	Aspectos metodológicos para la elaboración de la propuesta de plan de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable.	111
8.1.1	Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan	111
8.1.2	Identificación de Proyectos Nuevos.	112
8.1.3	Priorización de Proyectos Nuevos.....	114
8.1.4	Criterios para la priorización de Unidades de Desarrollo de Atractivos.....	115
8.1.5	Criterios para la priorización de los proyectos al Interior de las UDA	117
8.1.6	Tipologías de Infraestructura	123
8.1.7	Estimación de Costos de Inversión	124
8.2	Listado de Proyectos Nuevos: Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo	128
8.3	Archivo Excel de la Propuesta de Plan Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo.....	133
9.	SÍNTESIS Y CARTERA PROPUESTA.....	134
9.1	Síntesis de la Propuesta del Plan Regional.	134
9.2	Principales Aspectos de la Propuesta de Plan de Infraestructura	135
9.3	Cartera del plan.....	137

PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO

El presente estudio, denominado “Análisis de Requerimientos de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo”, tiene como objetivo general identificar y priorizar una cartera de proyectos de inversión en infraestructura, del ámbito de competencia del Ministerio de Obras Públicas, de apoyo para el desarrollo turístico, a distintas escalas territoriales, pero con foco en los Destinos Turísticos definidos por la Subsecretaría de Turismo en conjunto con SERNATUR, elaborando así una propuesta de plan con horizonte a los años 2021 y 2030.

Su realización surge a partir del lanzamiento de la Agenda de Productividad, Innovación y Crecimiento (2014-2018), impulsada por el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo el año 2014, donde se destaca que el turismo es un sector productivo prioritario para el país. A partir de este hecho, el año 2015 se plantea el “Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable”, que definió 83 destinos turísticos prioritarios, para los cuales establece líneas de acción relacionadas con el mejoramiento de la competitividad turística, mediante la elaboración de planes y programas de infraestructura.

De esta forma, el estudio, a diferencia de los procesos de planificación tradicionales, se abordó a partir de una estrategia participativa¹, que involucró la realización de vastos talleres y entrevistas con actores claves públicos y privados, dirigentes políticos, representantes de comunidades indígenas, representantes de organizaciones sociales, entre otros, que permitieron levantar las necesidades de la comunidad respecto de infraestructura de apoyo al turismo. Lo anterior fue complementado con el análisis de diferentes instrumentos de planificación vigentes, tanto del Ministerio de Obras Públicas como del Gobierno Regional, la Subsecretaría de Turismo y de los Municipios relacionados con los destinos turísticos de la región. Se identificaron de esta manera, los déficits de infraestructura relacionados con el desarrollo de la actividad turística en los distintos territorios de la región².

En la región de La Araucanía se desarrollaron tres talleres de participación. Tres en la primera fase del estudio, donde se identificaron, en conjunto con la comunidad, las necesidades de infraestructura de apoyo al turismo, y que se llevaron a cabo en las ciudades de Temuco, Pucón y Curacautín. En tanto, durante la segunda fase, se ejecutó un taller de cierre en la capital regional, cuyo objetivo fue presentar a la comunidad aquellas iniciativas incluidas en la Propuesta de Plan de Infraestructura y recoger las sugerencias que permitieran ajustar dicha propuesta.

Cabe señalar que para la elaboración de esta propuesta de **PLAN REGIONAL DE INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE DE LA REGIÓN DE LA ARAUCANÍA**, se utilizó un método de priorización de iniciativas basado en la aplicación

¹ Estrategia destacada por el Ministro Alberto Undurraga, en el discurso de actividad realizada en la ciudad de Santiago, con motivo del Taller Nacional. Señalando que, es el estudio con mayor participación ha desarrollado el Ministerio.

² Se revisaron planificaciones como el PRIGRH, EDR, PROT, Planes de Manejo de SNASPE, PLADETUR y PLADECOS, entre otros.

de una matriz multicriterio, que permitió establecer un cronograma de acciones, donde en primer lugar se priorizaron las iniciativas al interior de cada una de las zonas turísticas identificadas en la región. Las variables elegidas para efectuar la priorización, se relacionaron con los criterios de sustentabilidad, inclusión y equidad territorial; principios establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

La propuesta de plan entregada también se plasmó en un sistema de información geográfica, con el fin de incorporar estos antecedentes a los sistemas de representación geoespacial que maneja el Ministerio de Obras Públicas y la Subsecretaría de Turismo.

Es preciso mencionar que producto del trabajo realizado se proponen nuevas tipologías de obras públicas, las que deberán ser posteriormente reexaminadas en conjunto con las diferentes Direcciones del Ministerio de Obras Públicas, a objeto de analizar la viabilidad de abordarlas a través de nuevos programas de inversión. También se identificaron y recogieron otras iniciativas de inversión que, si bien se encuentran fuera del ámbito del MOP, es importante que queden documentadas en los registros del estudio, a objeto de que estén disponibles para ser consultadas por otras instituciones relacionadas con el turismo.

AJUSTE INTERNO

Una vez entregado el informe final del estudio, se estimó necesario abordar una etapa de ajuste interno de la propuesta de plan de inversiones, como producto final del estudio. En el marco de la sustentabilidad del instrumento de planificación propuesto, su implementación y condiciones de gobernanza a futuro, se definió relevar la importancia de hacer converger el proceso participativo desarrollado en el estudio y la participación de los actores institucionales que constituyen las unidades técnicas que serían las titulares de las iniciativas que constituyen la cartera del plan.

Este proceso consistió básicamente en una revisión con los Servicios, de las iniciativas correspondientes, sus etapas, las tipologías de inversión asociadas y el horizonte de realización previsto, entre otros datos relevantes. Información con la cual se hizo un ajuste respecto a procesos ministeriales fundamentales, como la ejecución presupuestaria y la preparación del proyecto de presupuesto de inversiones ministeriales.

Finalmente esto generó una cartera del plan ajustada al primer semestre 2017 en el instrumento que se propone y se presenta a continuación

1. INTRODUCCIÓN

El “Índice de Competitividad Turística de los Viajes y el Turismo”, corresponde a un informe independiente realizado, a nivel global, por el Foro Económico Mundial³ (World Economic Forum).

Este Foro, con sede en Ginebra, anualmente realiza y publica el índice de Competitividad Turística, informe que analiza el posicionamiento estratégico de 141 países, donde se abordan los siguientes temas:

- Condiciones del entorno
- Políticas y condiciones sectoriales
- Infraestructura
- Condiciones de los recursos culturales y naturales

La construcción del índice se realiza en base a un algoritmo de datos estadísticos de acceso público, informes de instituciones y organismos internacionales, opiniones de expertos sectoriales y encuestas internacionales, incluyendo un relevante informe que da cuenta de las ventajas y desventajas competitivas a nivel de regiones y países.

El año 2015 el ranking fue encabezado por España, seguido de Francia, Alemania y Estados Unidos, siendo Brasil el primer país de América Latina, en la posición 28 del ranking mundial, seguido por México en la 30, Panamá en la 34 y Costa Rica en la 42. Ahora bien, al analizar la competitividad a nivel americano, el ranking está liderado por Estados Unidos y en el Top 5 le acompañan Canadá, Brasil, México y Panamá. Chile sólo aparece en el lugar 51 a nivel mundial, siendo el octavo país a nivel americano y el segundo a nivel sudamericano.

El estudio destaca que el turismo adquiere un importante rol en todo el continente americano, donde es percibido como un motor de desarrollo para la región. La variada reunión de recursos naturales y culturales lo hace un lugar ideal para viajar.

Como se mencionó, Chile se encuentra en el lugar 51 con una puntuación de 4.04 sobre 7.0 a nivel global, indicador que se construye en base a los siguientes sub índices:

Cuadro 1-1
Posición de Chile en ranking de Competitividad Turística de los Viajes y el Turismo

Sub Índice	Ranking	Puntuación
Condiciones de Entorno	50	5.1
Políticas y condiciones sectoriales	11	4.6
Infraestructura	58	3.8
Recursos Naturales y culturales	49	2.7

Fuente: elaboración propia, a partir de <http://reports.weforum.org/>

³ Foro Económico Mundial. <http://www.weforum.org/world-economic-forum>.

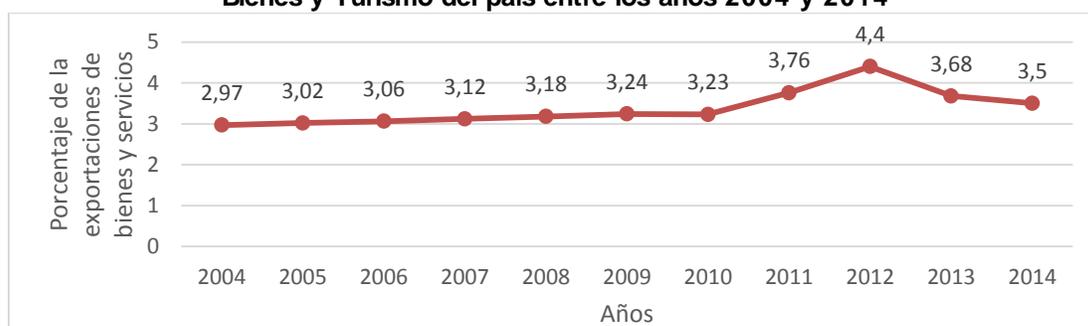
El análisis de los subíndices muestra a Chile en el lugar 58 en materia de infraestructura, siendo el peor valor alcanzado en términos del ranking para nuestro país. En esta materia en particular nuestra competencia más cercana se encuentra en los siguientes países⁴: Jamaica (3.9), Omán (3.9), México (3.8), China (3.7) y Lituania (3.7), entre otros.

Un análisis más acabado de esta crítica situación en materia de la relación entre infraestructura y competitividad turística, es posible realizarlo al descomponer el subíndice en sus variables de análisis estructurales y compararlas con el resto de variables para la situación de Chile, estas son infraestructura de servicios turísticos (4.8), infraestructura portuaria y terrestre (3.6) e infraestructura de aeropuertos (2.8).

Al respecto, se puede señalar que para el indicador de competitividad la situación de condiciones de conectividad en relación a la densidad de aeropuertos (77) y número de aerolíneas que operan en el país (75) son altamente incidentes en esta crítica situación, a esto se suma la baja puntuación asignada a la calidad de la infraestructura ferroviaria (72) y desde la perspectiva privada, a la escasa oferta de habitaciones de hotel a nivel nacional (66) y a la baja operación de tarjetas de crédito en la red de cajeros automáticos (57).

Por otra parte, Chile como un actor en el contexto mundial, aporta, de acuerdo a cifras de la OMT, un 0,3% de las llegadas internacionales y un 0,2% del gasto internacional en turismo, transformándose éste, en uno de los principales sectores productivos, aportando divisas cercanas a los 2.500 millones de dólares aproximadamente cada año, sólo por concepto de turismo receptivo⁵ (Figura 1-1⁶).

Figura 1-1
Cambio temporal en el porcentaje del sector turismo en relación al total de Exportaciones de Bienes y Turismo del país entre los años 2004 y 2014



Fuente: Elaboración propia con datos de Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR), 2014

La figura muestra que el aporte del turismo ha sido siempre bajo (menor al 5%) en relación a total de Exportaciones de Bienes y Turismo del país entre los años 2004 y 2014, pero cuya importancia porcentual aumentó de forma tenue, incluso,

⁴ Fuente: Foro Económico Mundial. <http://reports.weforum.org/>

⁵ SERNATUR, 2014. Informe Cuenta Pública.

⁶ SERNATUR. Documentos de Informe Turístico Anuales 2007 a 2014. <http://www.sernatur.cl/documentos/?category=28>

observándose un importante crecimiento de su porcentaje entre 2010 y 2012, llegando a su punto más alto el año 2012, para luego retornar bajo el 4% como aporte, disminuyendo su porcentaje hasta el año 2014. Esto habla que el sector turismo, a nivel país, tiene un grado de importancia menor que otros sectores económicos tales como la minería, el sector frutícola, vitivinícola, entre otros.

Solo el año 2013 se estimó que el turismo representó en forma directa un 3,2% tanto del PIB como del empleo.⁷ De forma análoga a lo ocurrido a escala mundial, ambas cifras también aumentan si se consideran los efectos indirectos del turismo: llegando el PIB a un 8,6% y la contribución al empleo a un 8,2%⁸.

Si a esto se suma el gasto realizado por chilenos y chilenas que viajan cada año por el país –cercano a los 4.700 millones de dólares–, es posible afirmar que el sector genera una cifra superior a los 7.200 millones de dólares anuales. De hecho, se calcula que entre los años 2001 y 2014, el aumento de llegadas de turistas internacionales al país se incrementó prácticamente en un 100%⁹.

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

Es importante recalcar que Chile destaca por tener un patrimonio natural y cultural con gran potencial de desarrollo, entre ellos, siete sitios¹⁰ como lo son la Oficina Salitre de Humberstone, el Parque Nacional Rapanui, el Barrio Histórico de la ciudad de Valparaíso, el Campamento Sewell, las Iglesias de la Isla de Chiloé, el Sistema Vial Andino (Qhapaq Ñan) y una manifestación cultural (bailes chinos¹¹) declarados Patrimonio de la Humanidad. Además, el país se caracteriza por tener normas y reglamentos propicios para el desarrollo del sector de viajes y turismo, una economía abierta a la inversión extranjera y a los acuerdos bilaterales de servicios aéreos y requerimientos de visados con escasas restricciones.

No obstante lo anterior, se presenta como problema la pérdida de competitividad de Chile como destino turístico, entendida como la baja estadía y gasto promedio de los turistas. Esto se explica por la existencia de múltiples déficits detectados a partir de diagnósticos que comprenden: La Estrategia Nacional de Innovación y Competitividad

⁷ www.wttc.org Travel and Tourism Impact, 2014. Chile

⁸ World Economic Forum, 2013. The travel & tourism competitiveness report 2013.

⁹ Ministerio de Economía, Subsecretaría de Turismo, 2014. Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

¹⁰ DIBAM. Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos: <http://www.monumentos.cl/consejo/606/w3-article-11160.html>

¹¹ Patrimonio inmaterial de la humanidad. Danza practicada en ceremonias religiosas populares en el norte de Chile.

2010 – 2020 y la Estrategia Nacional de Turismo 2012-2020, déficits que se agrupan en los siguientes ámbitos:

1. Posicionamiento / Promoción.
2. Diversificación de la Oferta / Desarrollo de Productos Turísticos.
3. Infraestructura pública y puesta en valor de áreas con alto potencial turístico.
4. Capital Humano / Calidad.

Al respecto, cabe señalar que estos déficits están siendo abordados a través de múltiples instancias. A modo de ejemplo, se destaca la implementación del Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable, el cual tiene por objetivo dar un impulso sustantivo al sector, con el fin de posicionar a Chile como destino turístico de jerarquía mundial, generar las condiciones para producir mejores experiencias para los turistas tanto nacionales como internacionales y facilitar su reconocimiento interno como sector económico relevante.

A pesar de que todo el territorio nacional puede reunir condiciones especiales para atraer visitantes, el plan establece un criterio de focalización que considera territorios regionales que cumplen la condición de destino turístico, es decir se trata de un espacio geográfico donde se realiza la mayor parte de las actividades de producción y consumo turístico, producto de la existencia de una demanda atraída por una oferta de atractivos y servicios existentes, ello con el fin de maximizar el impacto con los recursos. Dicha focalización determinó 83 destinos turísticos (41 Consolidados; 11 potenciales y 31 emergentes), por medio del desarrollo de un índice de intensidad turística comunal con 23 indicadores y un trabajo de delimitación y clasificación del estado de desarrollo de estos destinos.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, es que la Subsecretaría de Turismo inició en octubre del año 2014 un trabajo colaborativo con el Ministerio de Obras Públicas para identificar y priorizar una cartera de proyectos al 2021 referentes a obras de **infraestructura pública del ámbito del Ministerio con impacto en el desarrollo turístico sustentable**, principalmente focalizado en destinos turísticos¹². Desde ese trabajo colaborativo surgió la necesidad de contar como producto una cartera de proyectos de infraestructura MOP, similar a los Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 del MOP (PRIGRH), pero en este caso desarrollado específicamente para el sector turismo en destinos priorizados, coherente además con la visión y propuesta de desarrollo regional surgida de procesos de ordenamiento territorial de los Gobiernos Regionales otros servicios públicos relacionados. Por ello y en atención a la mirada de largo plazo se agrega el horizonte 2030 al análisis.

Esta necesidad de generar una cartera de proyectos de infraestructura MOP de apoyo al sector turismo ha tomado cuerpo en el presente estudio, denominado "**ANÁLISIS REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO**", cuyo objetivo central es identificar y priorizar una cartera de proyectos de inversión en infraestructura MOP de apoyo para el desarrollo turístico a distintas escalas

¹² Ministerio de Economía, Subsecretaría de Turismo, 2014. Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

territoriales, pero con foco en destinos turísticos, con el propósito de contar con información objetiva y representativa que permita contribuir a los ejes estratégicos del MOP, la Subsecretaría de Turismo y la imagen objetivo de cada región a los escenarios 2021 y 2030. Se trata por tanto de elaborar una cartera integral de proyectos (plan de proyectos) ex/ante para apoyar el desarrollo del turismo, cada uno de los cuales en una etapa posterior deberá ser evaluado socialmente para recomendar su ejecución (si corresponde).

La región de la Araucanía, se ubica entre los 37° 35' y 39° 37' latitud sur y desde el límite con la República Argentina y el Océano Pacífico; posee una superficie de 31.842,3 km², que equivalen al 4,2% del territorio nacional. Presenta la continuidad de las principales unidades de relieve que caracterizan gran parte del sur de Chile, es decir, Cordillera de Los Andes, depresión intermedia, Cordillera de la Costa y planicie litoral.

La presencia de importantes precipitaciones permite el desarrollo de una abundante vegetación que da origen al Bosque Templado Lluvioso de Costa, formación escasa en el planeta y de especial interés por su conservación, que se prolonga hacia las demás unidades geomorfológicas como una vegetación boscosa y abundante donde se cuenta como “especie bandera”, la araucaria (*Araucaria araucana*), conífera autóctona, milenaria y exclusiva de esta parte del planeta, declarada como Monumento Natural, lo que le confiere una categoría de conservación irrestricta.

Con más de 170 conos y cráteres volcánicos muchos de ellos activos, donde destacan los volcanes Lanín (3.776 m.s.n.m.), Llaima (3.125 m.s.n.m.), Lonquimay (2.865 m.s.n.m.), Villarrica (2.847 m.s.n.m.), Tolhuaca (2.806 m.s.n.m.), Sierra Nevada (2.554 m.s.n.m.), Quetrupillán (2.360 m.s.n.m.) y Sollipulli (2.282 m.s.n.m.); además de una de las más altas concentraciones de fuentes termales del país, que dan origen a reconocidos centros termales en los que destacan Termas de Malleco (Ex Tolhuaca), Termas de Malalcahuello, Termas de Panqui, Termas San Sebastián, Termas Liucura, Termas Quimey-co, Termas Huife, Termas Los Pozones, Termas de San Luis, Termas Trancura, Termas Monte Vivo, Parque Termal Manetúe, Termas Palguín, Termas Peumayén y Termas Curarrehue.

Junto con la riqueza natural, en esta región destaca una importante concentración mapuche, lo que contribuye a su riqueza cultural única. Hoy conviven en esta región mapuches, pehuenches, colonos chilenos y extranjeros (principalmente alemanes, suizos, italianos, franceses y españoles), configurando una población pluriétnica y multicultural.

El informe de focalización territorial turístico, elaborado por la Subsecretaría de Turismo, ha definido tres destinos consolidados: Temuco, Araucanía Andina y Araucanía Lacustre, uno emergente: Araucanía Costera y uno potencial: Nahuelbuta; lo que da cuenta de las diferentes realidades de la región, pero que al mismo tiempo abre una ventana donde este estudio puede realizar un aporte territorial y de planificación para el desarrollo de un turismo sustentable en la región.

2. EL TURISMO EN LA REGIÓN

A continuación, se expone de manera general elementos del contexto tanto físico-espacial como demográfico-económico en el que se enmarca la actividad turística en la Región de La Araucanía. A partir de fuentes secundarias y líneas de base se relevan aquellas informaciones, descripciones, datos y estadísticas con un énfasis hacia la implicación que tienen frente al fenómeno del turismo y su potencial infraestructura¹³.

2.1 Antecedentes generales de la Región de La Araucanía

Los siguientes son los antecedentes generales geográficos de la Región de La Araucanía que se desglosan en antecedentes geográficos, demográficos, administrativos, conectividad, y antecedentes climáticos:

2.1.1 Antecedentes geográficos

Esta región se enmarca entre los 37° 35' a 39° 37' de latitud Sur y desde los 70° 50' de longitud Oeste hasta el Pacífico, limita al Norte con la Región del Biobío, al Sur con la Región de los Ríos al Este con la República Argentina y al Oeste con el Océano Pacífico. Corresponde a un territorio de transición, donde los rasgos físicos vigentes en Chile central mediterráneo hacia los del Chile templado de la Región de Los Lagos, constituye, además, el espacio natural y propio del pueblo mapuche, donde aún se conserva su patrimonio social y cultural en algunas áreas. La capital regional es la ciudad de Temuco, localizada a 38° 44' de latitud Sur y 72° 35' de longitud Oeste, dentro de la Depresión Intermedia (INE, 2007).

En la Región de La Araucanía se distinguen 5 unidades de relieve, estas son: Planicies Litorales, Cordillera de la Costa, Depresión Intermedia, Precordillera y Cordillera de los Andes. Cabe mencionar que el relieve mantiene la tradicional diferenciación del país en sus grandes unidades, aunque las características que presentan las formas de segundo orden tienden a complicar un tanto el esquema y revelan la influencia de las condiciones transicionales.

La Cordillera de la Costa, que se presenta elevada en su parte septentrional, prácticamente desaparece al Sur del río Imperial por donde penetra la Depresión Intermedia que se funde con la Planicies Litorales. Este cordón montañoso se presenta en tres tramos: la porción norte representada por la Cordillera de Nahuelbuta, la porción central entre los ríos Imperial y Toltén, tiene una escasa altitud y la porción Sur se presenta en Mahuidanche. La Depresión Intermedia, a su vez, es ocupada por amplios conos y *piedemonts* que levantan la topografía y complican su superficie tomando el aspecto de una planicie fuertemente ondulada. Por su parte, la Cordillera de los Andes alcanza su mayor altitud en las cumbres de los volcanes tales como el Tolhuaca, Lonquimay, Llaima, Villarrica, Quetrupillán y Lanín.

¹³ Fuente: Plan de Acción de Turismo, Región de la Araucanía. Sector Turismo 2014 -2018, SERNATUR

Los ambientes naturales de La Araucanía se presentan bien perfilados y no presentan grandes dificultades de acceso como pudiese presentarse en las regiones extremas de Chile. La costa de La Araucanía es rectilínea, muy expuesta a la acción del viento, con escasas bahías propicias para instalaciones portuarias. Las planicies litorales se presentan con escaso desarrollo, pudiendo apreciarse algunas extensiones al sur del lago Budi. Es una unidad de gran belleza escénica, con una importante superficie de Áreas Silvestres Protegidas del Estado, con una amplia variedad de atractivos naturales que la hacen muy interesante para los amantes del ecoturismo y turismo aventura. Se localizan en esta unidad ríos, lagos, cascadas, valles, bosques de araucarias y pueblos originarios como el Pehuenche.

2.1.2 Antecedentes demográficos y socioculturales

a) Demografía

La Región de La Araucanía se caracteriza por ser una Región Rural, de acuerdo a la información obtenida del XVII Censo Nacional de Población VI de Vivienda, realizando en abril del año 2002, la población regional es de 869.535 habitantes, representando el 5.8% de la población nacional. La densidad regional es de 27,30 habitantes/km². La distribución espacial de la población se localiza de preferencia en el interior de la región, principalmente en Temuco capital de la región.

La Región de La Araucanía se presenta como una de las regiones con mayor porcentaje de población rural, sin embargo, el interior de la región presenta un alto porcentaje de población urbana, siendo Temuco, la capital regional, la que concentra el mayor porcentaje.

Las principales localidades urbanas se alinean junto a las vías de comunicación que siguen el trazado norte sur, alineado a la conexión con la Carretera Panamericana. En materia de género la población de la región presenta 50.5% de mujeres y el 49,5% restante corresponde a los hombres. A nivel provincial se mantiene la tendencia regional.

La Provincia de Cautín se compone de 50,5% de mujeres y Malleco de 50,3%. Referente a la variación intercensal, la región presenta un crecimiento del 11,3% de población, a nivel provincial la situación es distinta, en la Provincia de Cautín hubo un crecimiento del 15% y Provincia de Malleco tuvo un decrecimiento del 0,7% en su población (INE, 2007).

b) Pueblos originarios

Mapuche

En la Región de La Araucanía, existen pueblos indígenas reconocidos por el Estado. Las comunidades mapuches actualmente se localizan desde el río Biobío y su afluente

el río Queuco por el norte, incluyendo la Región de la Araucanía, como se expresa en el cuadro.¹⁴

La población que se reconoce Mapuche de acuerdo al censo de 2002, alcanzó a 604.349 personas (304.580 hombres y 299.769 mujeres). Un 33,6% de la población mapuche se concentra en la Región de la Araucanía, siendo mayoría relativa en la región.

Cuadro 2-1
Comunidades Mapuche según comuna. Región de La Araucanía

Provincia	Comunas con comunidades mapuches	Tipo de comunidad
Malleco	Angol, Purén, Los Sauces, Renaico, Collipulli, Ercilla, Traiguén, Lumaco, Victoria y Curacautín Lonquimay	Mapuche y Mapuche - Pehuenche
Cautín	Temuco, Vilcún, Freire, Cunco, Lautaro, Perquenco, Galvarino, Nva. Imperial, Pitrufquén, Gorbea, Loncoche, Villarrica, Pucón, Melipeuco y Curarrehue. Carahue, Saavedra, T. Schmidt y Nva. Tolstén	Mapuche y Mapuche - Lafquenche

Fuente: Corporación Nacional de Desarrollo Indígena (CONADI), citado de MOP

En los territorios con bosques y donde los terrenos de familias mapuches poseen mayor superficie, existe explotación del bosque para energía, construcción, venta de madera y para la recolección de semillas o hierbas, además del ramoneo con animales. Esto ocurre preferentemente entre las comunidades pehuenches, mapuches de la cordillera de Villarrica de la región.

Respecto a la situación socioeconómica del pueblo mapuche, las comunas que presentan mayor dificultades socioeconómicas son comunas de baja población urbana, en relación a comunas con alta concentración de población urbana, como lo son Temuco, Angol o Padre Las Casas (Figura 2-1).

A pesar de esto, la distribución del porcentaje de pobreza en referencia a la población mapuche, no se relaciona necesariamente con las comunas más pobres en cuanto a porcentaje, ya que las comunas con mayor población mapuche dentro de la región, son Nueva Imperial, Teodoro Schmidt y Freire¹⁵

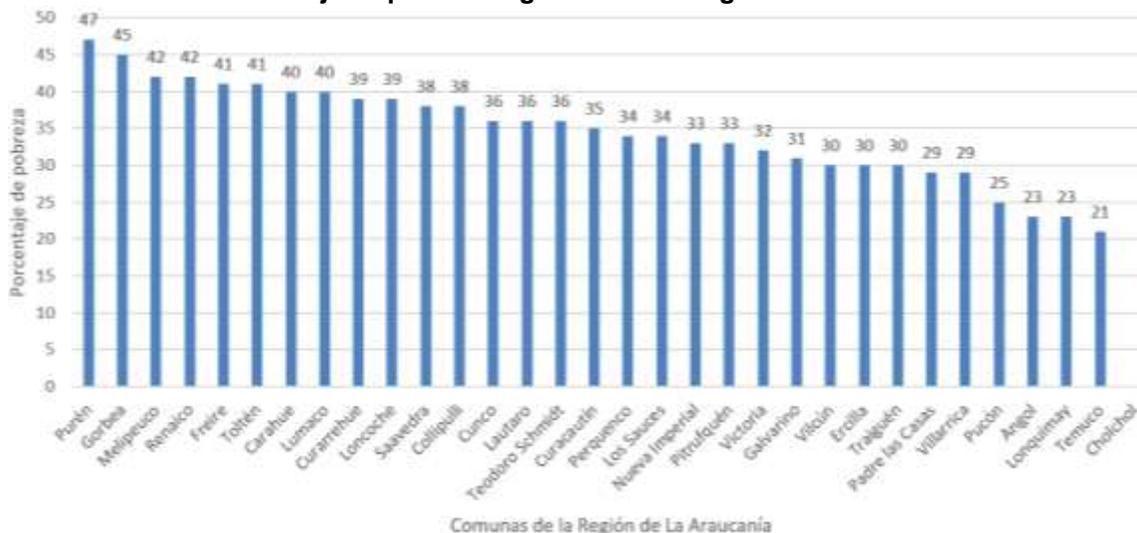
¹⁴ Guía de Antecedentes Territoriales y Culturales de los Pueblos Indígenas de Chile – MOP.

<http://www.mop.cl/asuntosindigenas/Documents/TerritorialCultural.pdf>

¹⁵ Observatorio Urbano 2002,

http://www.observatoriourbano.cl/indurb/indicadores.asp?id_user= &id_indicador= 46&idComCiu= 1

Figura 2-1
Porcentaje de pobreza según comuna. Región de La Araucanía



Fuente: Elaboración propia, con datos de Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE), 2012.

La Región de la Araucanía, es una de las regiones que posee Áreas de Desarrollo Indígena (ADI) establecidas por la Corporación Nacional de Desarrollo Indígena (CONADI), las cuales se definen como espacios territoriales determinados en los cuales los órganos de la Administración del Estado y deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios, bajo la Ley 19.253¹⁶. Se busca la acción preferente del Estado y de la sociedad toda, en territorios geográficos delimitados para incentivar y potenciar las capacidades propias y autogestionarias de los indígenas, para el uso racional de sus propios recursos naturales, humanos, económicos y culturales y dotarse así de procesos sustentables conducentes a un desarrollo con identidad tal como lo definan las propias comunidades involucradas.

La CONADI posee objetivos específicos, los cuales son:

- Respetar, proteger y promover el desarrollo de los indígenas, sus culturas, familias y comunidades.
- Proteger las tierras indígenas, velar por la adecuada explotación de estas tierras.
- Velar por el equilibrio ecológico de estas tierras.

¹⁶ CONADI: Áreas de Desarrollo Indígena – Ministerio de Desarrollo Social.
<http://www.conadi.gob.cl/index.php/nuestra-institucion/areas-de-desarrollo-indigena>.

A causa de todo esto, el Estado ha fijado los siguientes criterios para la existencia de dichos territorios:

- Espacios territoriales en que han vivido ancestralmente las etnias indígenas;
- Alta densidad de población indígena;
- Existencia de tierras de comunidades o individuos indígenas;
- Homogeneidad ecológica
- Dependencia de recursos naturales para el equilibrio de estos territorios, tales como manejo de cuencas, ríos, riberas, flora y fauna.

Con respecto a la situación regional de La Araucanía, posee tres ADIs, las cuales son Ercilla (figura 2-2a), Lago Budi (figura 2-2b) y Puel Nahuelbuta (figura 2-2c), las cuales se distribuyen al Norte y sector costero de la región (Figura 2-2).

Figura 2-2a
Distribución de las comunidades Mapuche en la Región de la Araucanía en las ADI de Ercilla

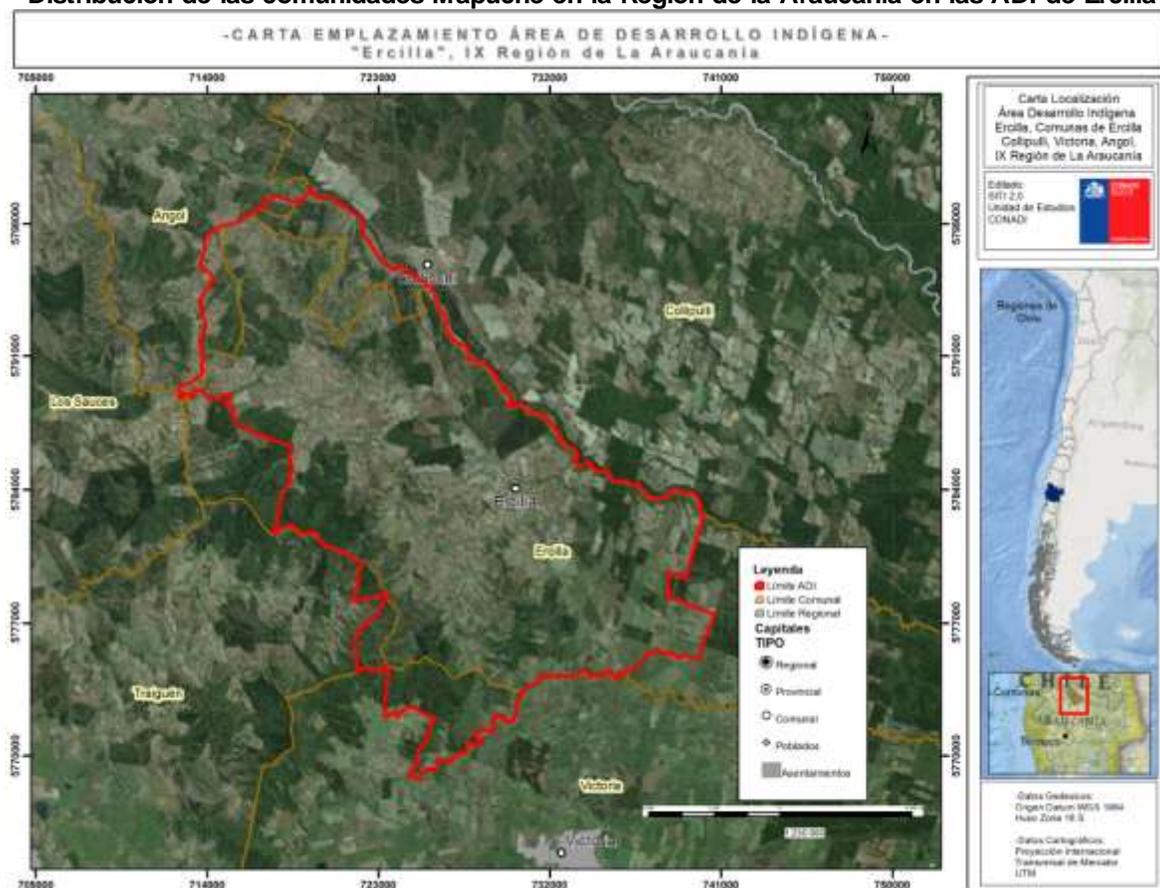
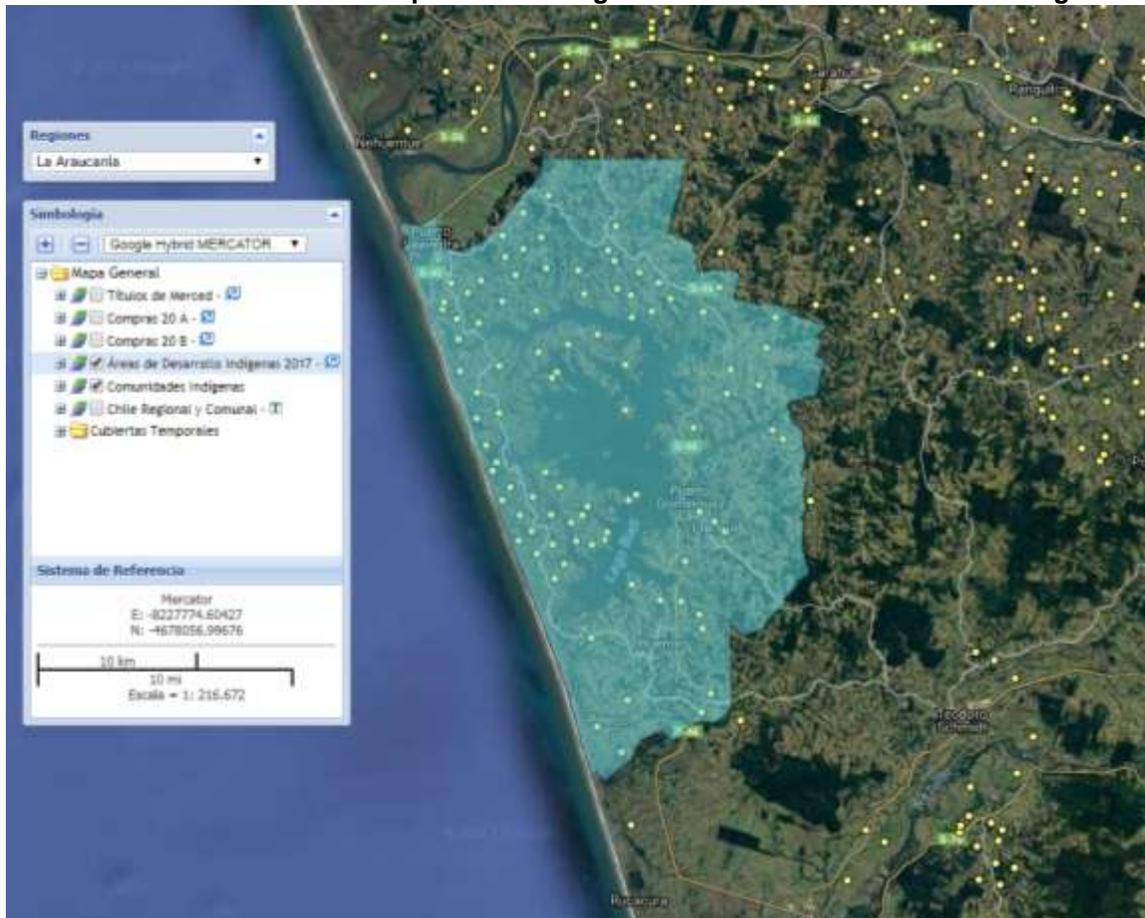
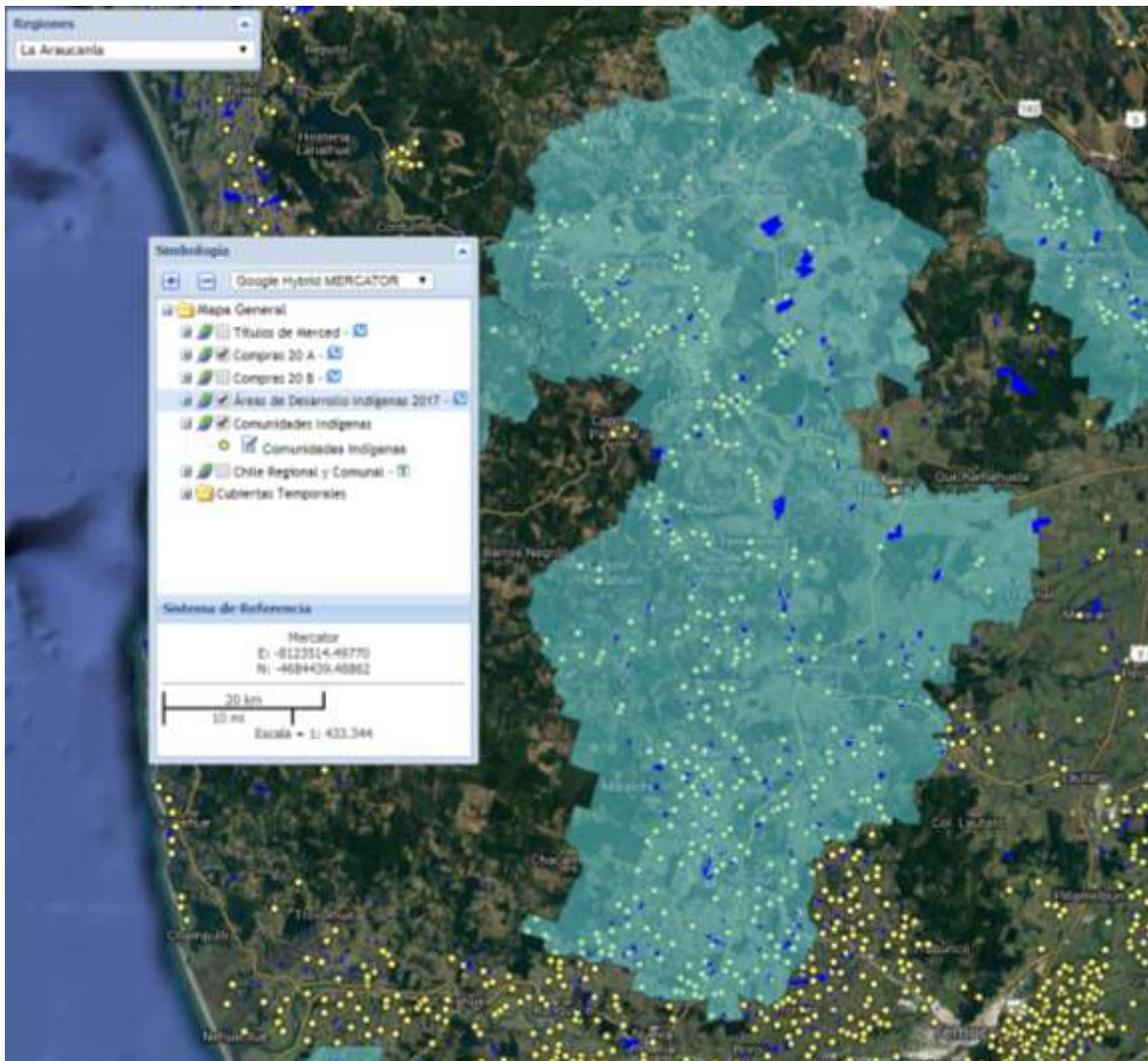


Figura 2-2b
Distribución de comunidades Mapuche en la Región de la Araucanía en las ADI de Lago Budi



Fuente: <http://siic.conadi.cl/>

Figura 2-2c
Distribución de comunidades Mapuche en la Región de la Araucanía en las ADI de Puel Nahuelbuta



Fuente: <http://siic.conadi.cl/>

2.1.3 Antecedentes administrativos

En cuanto a la distribución político-administrativa de La Región de La Araucanía, es importante señalar que se compone de dos provincias; Malleco y Cautín. Tiene como capital regional a Temuco. La provincia de Malleco se subdivide en 11 comunas mientras que la de Cautín se subdivide en 21 comunas, por lo que la región se compondría de la siguiente manera:

Provincia Malleco: Angol, Collipulli, Curacautín, Ercilla, Lonquimay, Los Sauces, Lumaco, Purén, Renaico, Traiguén, Victoria.

Provincia Cautín: Temuco, Carahue, Cunco, Curarrehue, Freire, Galvarino, Gorbea, Lautaro, Loncoche, Melipeuco, Nueva Imperial, Padre Las Casas, Perquenco, Pitrufquén, Pucón, Saavedra, Teodoro Schmidt, Toltén, Vilcún, Villarrica, Chol-Chol.

2.1.4 Antecedentes climáticos

Constituye una zona de transición entre los climas de tipo mediterráneo con degradación húmeda y los climas templados–lluviosos con influencia oceánica. El relieve determina que los elementos del clima sean cambiantes, tanto en sentido transversal como longitudinal, hecho que puede apreciarse en la cantidad y distribución de las precipitaciones. Se presentan 4 tipos climáticos en la región: Clima Templado Cálido con Estación Seca Corta, Clima Templado Cálido Lluvioso, Clima Templado Frío-Lluvioso y Clima de Hielo por efecto de Altura (INE, 2015)¹⁷.

2.1.5 Conectividad

A continuación, se expondrá sobre la conectividad con la que cuenta la Región de La Araucanía, desglosando dicho tópico en: Conectividad Terrestre, Conectividad Marítima y Conectividad Aérea.

Conectividad Terrestre

La Región de La Araucanía, cuenta con la mayor longitud de caminos a nivel nacional, alcanzando una cifra de 12.005,29 km, del Departamento de Gestión Vial de la Dirección de Vialidad, lo que corresponde al 15,4% del total de la red vial nacional, la que asciende a los 77.603,17 km de longitud, lo que permite, en general, un buen acceso a los atractivos turísticos de la región. La red vial de la Región de La Araucanía, se subdivide en: 1.636,89 km de red vial pavimentada y 10.368,4 km de red vial no pavimentada.

La Región de La Araucanía posee 4 pasos fronterizos habilitados de forma permanente y uno temporal:

Cuadro 2-2
Pasos Fronterizos Región de la Araucanía

Paso	Habilitación
Pino Hachado	Permanente
Icalma	Permanente
Mamuil Malal	Permanente
Reigolil	Temporal

El paso internacional Pino Hachado que forma parte del Eje del Sur de la integración territorial con Argentina, además de su propia importancia dentro del área geográfica donde se encuentra, cumple un rol relevante como paso alternativo cuando existen

¹⁷ Fuente: Compendio Estadístico Región de La Araucanía, 2015.

problemas en el paso internacional Los Libertadores (Paso Sistema Cristo Redentor), en la Región de Valparaíso. Los últimos dos pasos internacionales (Icalma y Mamuil Malal), están incluidos en el Grupo 2 del eje sur “Circuito Turístico Binacional de Los Lagos (Argentina y Chile)”, de acuerdo a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Sudamericana, y en el Marco del Comité de Integración Binacional Los Lagos, fueron solicitadas sus mejoras y priorización.

La Región de La Araucanía cuenta con una política de terminales que ha sido un ejemplo a nivel nacional, principalmente en servicios urbanos, donde se ha conseguido que cada servicio, cuente con un recinto habilitado de alta calidad para la llegada y salida de los vehículos. No obstante lo anterior, hoy se presentan falencias asociadas a la ubicación de estos respecto de los servicios, por cuanto su evolución ha derivado en que algunos de estos han quedado fuera del trazado o en una ubicación inapropiada distinta al inicio o término de la operación, lo que deriva en la necesidad de implementar medidas de ordenamiento alternativas (aparcaderos, terminales externos, nuevos terminales u otra alternativa, de acuerdo a lo establecido por DS N° 212).

Por otra parte, es posible identificar una falencia mayor en los terminales no urbanos pues, pese a lo establecido por Decreto N° 94 y a la existencia de la Resolución regional N° 32 que impuso la obligatoriedad de disponer de terminales rurales a ciudades con población mayor a 50.000 habitantes y que permitió contar con terminales en las comunas de mayor población, aún persiste la existencia de recintos irregulares (no aprobados por MTT) o salida de vía pública (sin terminal). Algunas comunas que presentan dichos problemas son: Saavedra¹⁸, Lumaco, Galvarino, Chol-Chol, Vilcún, Ercilla, Padre Las Casas, Melipeuco, Freire, Curarrehue, Gorbea, Lautaro y Perquenco¹⁹.

- Conectividad Marítima

La región cuenta con 11 servicios de balseos que permiten la conectividad de la red vial existente, en los ríos Alto Biobío, Lumaco, Imperial, Moncul y Toltén. Además, existen redes de embarcaderos menores, los cuales consisten en 5 embarcaderos en el Lago Icalma y 13 en el Lago Budi.

Además, la región cuenta con 9 caletas pesqueras: Queule, Los Pinos, La Barra (Toltén), Puerto Domínguez, Lago Budi-Nahuelhuapi, Romopulli, Boca Budi, Puerto Saavedra (El Huilque) y Nehuentue.

- Conectividad Aérea

La Región de La Araucanía posee una red de aeródromos conformada en primer lugar, por el aeródromo La Araucanía, cuya operación data desde julio del año 2014, fecha en la cual reemplazó al aeródromo Maquehue, que pasó a ser militar. Este nuevo

¹⁸ Información contenida en www.subdere.cl, señala que la comuna lleva por nombre Saavedra.

¹⁹ Plan de Transporte Público Regional. Región de La Araucanía. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones <http://www.subtrans.cl/apps/subsidios/pdf/PLANARAUCANIA.pdf>

aeródromo, se integra a la red primaria aeropuertos/aeródromos a través del sistema de Concesiones.

El terminal con capacidad para 4 aviones, se ubica en la comuna de Freire, en el sector de Quepe, aproximadamente a 22 km al Sur de Temuco y a 3 km al poniente de la Ruta 5.

Las construcciones del nuevo complejo aeroportuario están constituidas por una pista de 2.440 metros de longitud, una plataforma de estacionamientos de aproximadamente 22.770 mt² y un edificio terminal de 5.307 mt².

Además, en la región se encuentran el aeródromo de Pucón perteneciente a la red secundaria, y una red de 4 pequeños aeródromos localizados en Angol, Traiguén, Victoria y Lonquimay. Así también, existen 18 aeródromos de propiedad privada en la Región.

2.2 Turismo

Esta zona se caracteriza por tener una gran riqueza paisajística. Es así, como los principales atractivos de la Araucanía son:

Parques y Reservas Nacionales:

De los cuales se destacan los parques y reservas de Villarrica, Huerquehue, Conguillío, Tolhuaca, Nahuelbuta, Villarrica, Malalcahuello, Nalcas, Malleco.

Cerros y Volcanes:

De los volcanes se pueden destacar los volcanes de Tolhuaca, Lonquimay, Llaima, Villarrica, Lanín, Nevados de Sollipulli y Quetrupillán y cerro Ñielol.

Lagos:

Los grandes cuerpos de agua de la región como por ejemplo, el Lago Icalma, Conguillío, Colico, Villarrica, Caburgua, Tinquilco, Galletué, Budi y Calafquén.

Lagunas:

Algunas lagunas de la región como la Laguna Verde o Quililo, Quillehue, laguna Captrén.

Ríos:

Los principales ríos de la región como los ríos Cautín, Imperial, Trancura, Allipén, Moncul Biobío, Trancura y Toltén.

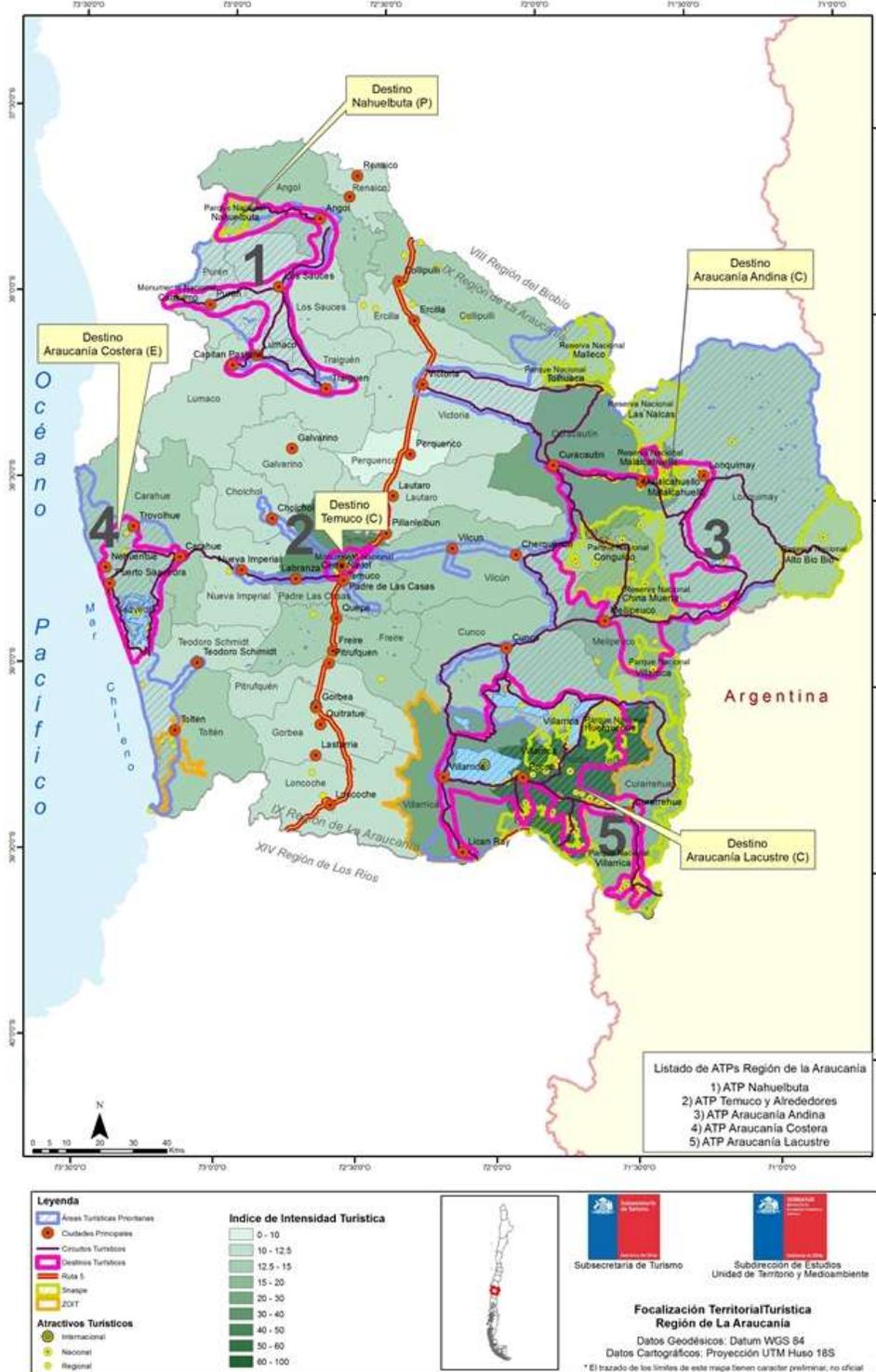
Termas:

Las principales termas de la región son las termas de Malleco, Malalcahuello, Manzanar, Huife, Montevivo, San Luis, Peumayén, Menetúe, Trancura.

La competencia de los atractivos o destinos está dada por la oferta turística más o menos similar de las regiones del Biobío, Los Ríos y Los Lagos. Asimismo, tradicionalmente se ha considerado como competencia internacional de la Araucanía los destinos de San Carlos de Bariloche y San Martín de los Andes en Argentina. Recientemente se ha sumado como competencia Villa Pehuenia²⁰, también en Argentina.

²⁰ Localidad situada en la provincia argentina de Neuquén, departamento de Aluminé.

Figura 2-3
Focalización turística en la Región de La Araucanía



Fuente: Subsecretaría de Turismo, 2015

Cuadro 2-3
Categoría de los atractivos turísticos 2014

Categoría	Total	Porcentaje
Sitios Naturales	235	61.68
Museos y Manifestaciones culturales	41	10.76
Folklore	45	11.81
Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas	28	7.35
Acontecimientos Programados	27	7.09
Centros o lugares de esparcimiento	5	1.81
Total	381	100.00

Fuente: Plan de Acción Regional, Región de La Araucanía.

Como se mencionaba anteriormente y en relación al cuadro 2-2, es relevante destacar la cantidad de sitios naturales como atractivos turísticos de la región, constituyendo ellos el 61,68% en la categoría de atractivos turísticos.

Cuadro 2-4
Jerarquía de los Atractivos Turísticos 2014

Jerarquía	Total	Porcentaje
Jerarquía Local	107	28.08
Jerarquía Regional	153	40.16
Jerarquía Nacional	97	25.46
Jerarquía Internacional	24	6.30
Total	381	100.00

Fuente: Plan de Acción Regional

En temas de Registro, a la fecha (30 de dic 2014), se han registrado 909 prestadores de servicios turísticos, de los cuales 512 (56,3%) corresponde a Alojamiento Turístico, 140 a Turismo Aventura (15,4%), 92 a Agencias de Viajes y Tour Operadores (10,1%), 62 establecimientos de alimentación (6,8%) y 30 Guías de Turismo (3,3), entre los más numerosos. En términos de número de empresas de turismo (Hoteles y Restaurantes), en la región existen aproximadamente 2.616 empresas, con un total aproximado de 10.525 empleados.

Cuadro 2-5
Estadísticas de empresas de hoteles y restaurantes según región y comuna

AÑO COMERCIAL	2012			
	Número de Empresas	Ventas (UF)	Número de Trabajadores Dependientes Informados	Renta Neta Informada de Trabajadores Dependientes (UF)
I - HOTELES Y RESTAURANTES				
IX REGION DE LA ARAUCANIA	2.616	4.291.517	10.525	714.085
COLLIPULLI	72	97.434	167	7.450
ERCILLA	16	4.601	11	301
GALVARINO	18	7.247	2	124
GORBEA	36	24.675	39	1.643
LONCOCHE	40	25.943	34	1.611
ANGOL	127	132.763	245	11.615
LOS SAUCES	15	11.498	11	477
LUMACO	25	14.227	16	641
PUREN	37	39.431	12	409
TRAIQUEN	46	16.727	17	990
PERQUENCO	6	*	0	0
PITRUFQUEN	55	36.255	37	1.435
CURARREHUE	29	9.361	7	284
PUCON	333	1.269.836	4.540	361.257
VILLARRICA	296	442.391	939	57.222
RENAICO	29	11.312	1	4
CHOLCHOL	13	*	0	0
FREIRE	33	18.033	40	1.273
LAUTARO	64	31.915	28	1.754
NUEVA IMPERIAL	55	22.837	5	155
PADRE LAS CASAS	54	43.969	99	7.247
TEMUCO	736	1.784.172	3.956	240.243
CARANHUE	71	20.052	11	459
TEODORO SCHMIDT	35	9.862	10	983
TOLTEN	35	12.625	14	550
SAAVEDRA	42	10.588	11	535
CUNCO	45	13.141	0	0
CURACAUTIN	82	45.879	73	4.577
MELIPEUCO	22	14.596	13	596
LONQUIMAY	29	10.768	3	118
VICTORIA	81	73.476	137	8.364
VILCUN	39	31.198	47	1.769
Total general	988.745	18.008.596.281	8.628.999	1.514.248.940

Fuente: Formularios 22, 29 y Declaraciones Juradas N° 1887 que se encuentran registradas en las bases del SII.

2.2.1 Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región de La Araucanía

El siguiente cuadro expone la planta turística total registrada por SERNATUR en la región. Es importante considerar que existe un volumen importante de servicios que no están registrados en SERNATUR pero que en la práctica están funcionando y operan integradamente en la estructura del turismo.

Cuadro 2-6
Prestadores de Servicios Turísticos, registrados en SERNATUR, según comunas Año 2015

ARAUCANÍA																
Comunas	Servicios															
	Agencias de Viaje y Touroperadores	Alojamiento Turístico	Arriendo de Vehículo	Artesanía	Guías de Turismo	Restaurantes y Similares	Servicios Culturales	Servicios de Esparcimiento	Servicios Deportivos	Taxis y Buses de Turismo	Transporte de Pasajeros al Aeropuerto	Transporte de Pasajeros por Carretera Interurbana	Transporte de Pasajeros por Vía Aérea	Transporte de Pasajeros por Vía Marítima	Turismo Aventura	Total general
ANGOL	3	11				1				1	1					17
CARAHUE	1	2			1	1									1	6
COLLIPULLI	1	3														4
CUNCO		21				1	1									23
CURACAUTIN	8	49		1	1	6	2		1		2			12	82	
CURARREHUE	1	2				2								2	7	
ERCILLA		1														1
FREIRE		2									1					3
LAUTARO		3				2	1									6
LONCOCHE		4														4
LONQUIMAY	3	19				4								1	27	
LOS SAUCES		2														2
LUMACO		2				2										4
MELIPEUCO	1	15			1	1	1									19
NUEVA IMPERIAL	1	3														4
PADRE LAS CASAS	1		2		1					2	1	1				8
PERQUENCO		1				1										2
PITRUFQUEN		1					1	1								3
PUCON	44	143	1	1	17	10	2	4	1	4	1			1	103	332
PUREN	1	1					1	1								4
RENAICO		1														1
SAAVEDRA	3	10			1	3	1	1						5	24	
TEMUCO	15	53	2	1	4	15	1			7	4	1				103
TEODORO SCHMIDT		3					2									5
TOLTEN		7			1	4								1	13	
TRAIGUEN		3				2										5
VICTORIA		8	1													9
VILCUN		8			2	1	1	2								14
VILLARRICA	8	134			1	5	3		3	3	1		2	14	174	
Total general	91	512	6	3	30	61	9	17	1	18	11	5	3	139	906	

Fuente: Subdirección de desarrollo SERNATUR, diciembre 2014

2.2.2 Pasajeros provenientes de programas sociales

La participación del programa de turismo de Vacaciones de la Tercera Edad, se presenta exclusivamente en el destino Araucanía Lacustre. En cuanto al origen se puede observar que el 100% de origen en 5 años, es de distintas regiones del país, pues el destino tiene una marcada demanda nacional.

2.3 Caracterización de los Destinos

En la Región de la Araucanía se destacan cinco destinos turísticos de los cuales poseen vocaciones turísticas muy variadas una de la otra, es decir, poseen vocaciones desde turismo de naturaleza como las áreas protegidas que albergan lagos, lagunas, ríos, bosques, volcanes, entre otros elementos, hasta atractivos de carácter cultural y urbano, como por ejemplo, etnoturismo (relacionado al pueblo mapuche) y turismo urbano (ver Imagen 2-1 y Cuadro 2-6).

Imagen 2-1

Imágenes representativas de cada destino. A: Nahuelbuta. B: Costa. C: Andina. D: Lacustre. E: Temuco



Cuadro 2-7
Caracterización de los Destinos

Destinos	Comunas	Vocación Turística	Circuitos Turísticos
NAHUELBUTA	ANGOL, LOS SAUCES, PUREN, LUMACO, TRAIGUEN	Turismo de naturaleza en el Parque Nacional Nahuelbuta y el Monumento Natural Contulmo; el patrimonio histórico y cultural se encuentra presente en los fuertes de Purén, en la gastronomía y arquitectura italiana de Capitan Pastene, el legado de colonos suizos de Traiguén, la cultura mapuche de Lumaco; las antiguas vías férreas de Malleco.	La Ruta Originaria es un circuito que pone en valor el patrimonio histórico y cultural mapuche y de la colonización en la provincia de Malleco.
COSTA	CARAHUE, SAAVEDRA, TEODORO SCHMIDT Y TOLTEN	La costa de la Araucanía tiene su principal oferta en el Turismo mapuche en torno del lago Budi. También se presentan actividades de turismo de naturaleza y de aventura, pesca deportiva, gastronomía basada en productos locales y artesanía mapuche en diversos materiales locales	El Circuito Lago Budi está orientado a poner en valor turístico el patrimonio cultural mapuche lafkenche.
ANDINA	VICTORIA, CURACAUTIN, LONQUIMAY, MELIPEUCO, CUNCO Y VILCUN	Araucanía Andina se caracteriza por su oferta de Naturaleza, termas, esquí, nieve, áreas silvestres protegidas, turismo aventura, deporte aventura, flora y fauna nativa representada en Parques y Reservas Nacionales, Centros de Montaña, ferias y festivales costumbristas con relevancia actividades típicas de esta zona, cultura de los colonos y pioneros de la Cordillera, además de la artesanía, gastronomía y Cultura Mapuche Pehuenche.	Circuito de Termas, lagos y volcanes; centros de esquí, pesca deportiva, Parques y Reservas Nacionales
LACUSTRE	VILLARRICA, PUCON Y CURARREHUE	El Destino lacustre es el más desarrollado de la región por la cantidad y calidad de sus atractivos, servicios, actividades y experiencias turísticas. Su dotación de atractivos se basa en naturaleza y cultura, entre ellos, volcanes, lagos, ríos, playas, termas, parques nacionales, esquí, cultura mapuche, gastronomía, pesca deportiva; deporte aventura; centro de congresos y convenciones, gastronomía y artesanía mapuche.	Circuito de termas, lagos y volcanes; parques y reservas nacionales; parques privados; establecimientos de entretención y recreación, etc.
TEMUCO	TEMUCO, IMPERIAL, CHOLCHOL, PADRE LAS CASAS Y FREIRE	Temuco y su zona circundante basan su oferta turística en actividades de vida urbana, centros comerciales, museos, ferias y mercados tradicionales; centro de convenciones, servicios turísticos, conectividad; servicios de transporte.	En Temuco y su entorno se encuentran la Ruta de la lana (Vilcún); Ruta del Artesano (P. Las Casas); Ruta Huellas de Neruda (Temuco).

Fuente: Plan de Acción Regional, Región de La Araucanía

Existen las Zonas de Interés Turístico (ZOIT), definiéndose como áreas geográficas extensas como territorios comunales, intercomunales o determinadas áreas dentro de éstos, con condiciones especiales para la atracción turística y que requieren medidas de conservación y una planificación integrada para promover las inversiones del sector privado²¹.

En este sentido, las ZOIT regionales se complementan en cuanto a funciones y objetivos con los destinos mencionados con anterioridad. Las ZOIT poseen vocaciones similares a los destinos, repartidos en dos territorios principalmente.

Cuadro 2-8
Caracterización de las Zonas de Interés Turísticos

ZOIT	Comunas	Vocación Turística	Estado de declaratoria
VILLARRICA - PUCON	VILLARRICA Y PUCON	Lagos, playas, termas, parques nacionales, esquí, cultura mapuche, gastronomía, pesca	En proceso de repostulación.
TOLTEN - QUEULE	TOLTEN	Pesca, cultura mapuche, gastronomía	Procede repostulación. Sin acciones.

Fuente: Plan de Acción Regional, Región de La Araucanía.

2.4 Situación de las Áreas Protegidas (SNASPE)

La región posee nueve áreas protegidas repartidas en cinco parques nacionales, dos reservas nacionales y dos monumentos nacionales, la cual posee atractivos naturales muy variados los cuales se distinguen de otras regiones del país como los volcanes, lagos, lagunas, bosques, la flora, la fauna y los ríos de la zona (ver cuadro 2-8).

Cuadro 2-9
Situación Áreas Silvestres en La Araucanía

SNASPE	Comunas	Principales atractivos	Visitación 2013
Parque y Reserva Nacional Villarrica	Villarrica, Pucón, Curarrehue; Cunco y Melipeuco	Volcanes Villarrica, Quetrupillán, Lanín, Lagunas Huinfuica, lago Quillehue, Hualalafquén, volcán Nevados de Sollipulli; Senderos de <i>trekking</i> , Flora y Fauna nativa; centro de esquí; entre otros	136.014
Parque Nacional Huerquehue	Pucón	Lagunas Toro, Verde, Senderos, cascadas, flora y fauna, miradores panorámicos	35.026
Parque Nacional Conguillío	Melipeuco, Vilcún, Curacautín	Volcán Llaima, lago Conguillío, lagunas Verde, Arcoiris, Captrén; senderos, playas; centro de interpretación ambiental; centro de esquí.	81.739
Parque Nacional Nahuelbuta	Angol, Los Sauces, Purén	Piedra del Águila; Senderos; flora y fauna nativa; miradores panorámicos	14.669
Parque Nacional Tolhuaca	Curacautín	Volcán Tolhuaca, Laguna blanca, Laguna Malleco, Salto de la Culebra; senderos	6.656
Reserva	Curacautín	Volcán Lonquimay, cráter Navidad, Centro de	84.539

²¹ Subsecretaría de Turismo, 2015, <http://www.subturismo.gob.cl/zoit/>

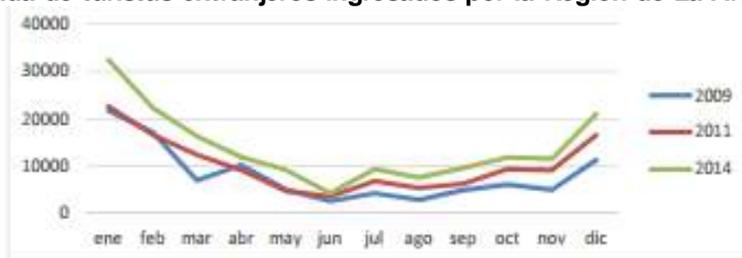
SNASPE	Comunas	Principales atractivos	Visitación 2013
Nacional Malalcahuello		Montaña Corralco, Valle del Lolco	
Reserva Nacional Malleco	Collipulli, Curacautín	Senderos, miradores, flora y fauna nativa	624
Monumento Natural Contulmo	Purén	Senderos de <i>trekking</i> , flora y fauna nativa	5.656
Monumento Natural Ñielol	Temuco	Senderos, Mirador panorámico; centro de interpretación ambiental; flora y fauna nativa	85.855

Fuente: SERNATUR 2014

2.5 Caracterización de la demanda actual

Figura 2-4

Llegada de turistas extranjeros ingresados por la Región de La Araucanía

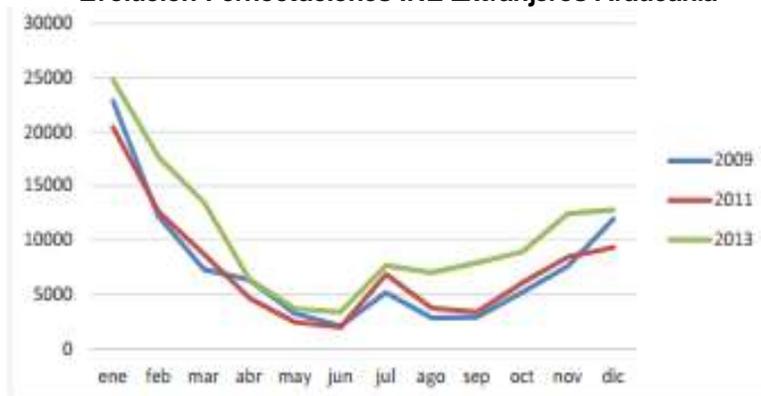


Fuente: Policía de Investigaciones de Chile

En relación a la llegada de turistas internacionales y su pernoctación, es posible identificar estacionalidad estival, y sólo una ligera tendencia de demanda los meses de junio y julio que podrían estar relacionados con los destinos de Villarrica y su actividad de invierno como el esquí o incluso e turismo de intereses especiales, lo que le otorga un valor en riqueza de demanda.

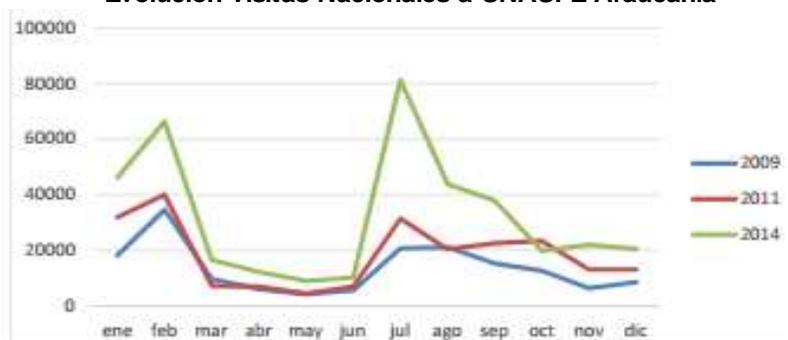
Figura 2-5

Evolución Pernoctaciones INE Extranjeros Araucanía



Fuente: INE

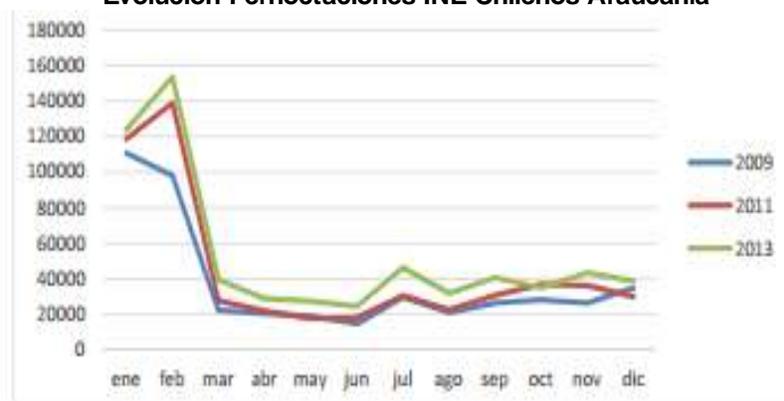
Figura 2-6
Evolución visitas Nacionales a SNASPE Araucanía



Fuente: CONAF²².

En relación a la pernoctación para demanda nacional en la región es posible observar una mayor estacionalidad que para la demanda nacional en las SNASPE. En la región los meses estivales presentan una mayor demanda. Es notorio que las SNASPE que están relacionadas con el turismo de intereses especiales presentan menor estacionalidad tal como está planteado este tipo de turismo.

Figura 2-7
Evolución Pernoctaciones INE Chilenos Araucanía

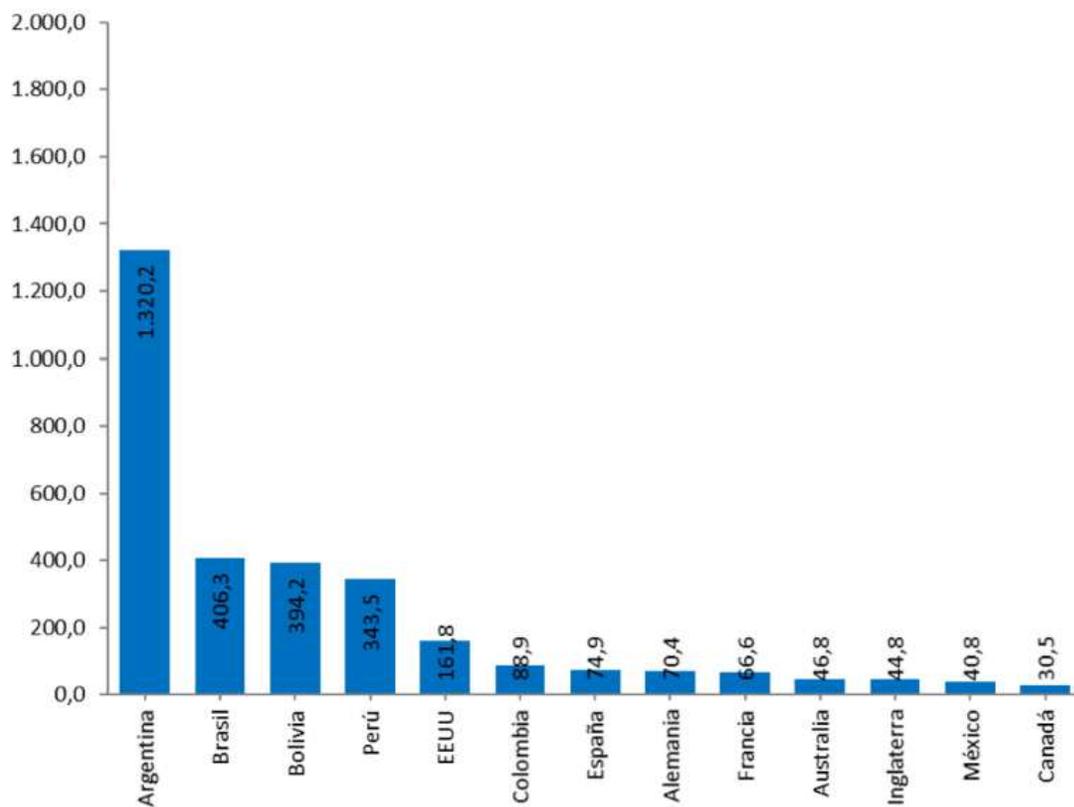


Fuente: INE

Otro tipo de demanda, está relacionada a la demanda de turistas extranjeros. En este sentido, el comportamiento del turismo receptivo en el año 2014 estuvo fuertemente influenciado por el movimiento de determinados mercados, especialmente los regionales donde Argentina tiene una posición gravitante ya que es responsable del 36% de las llegadas de visitantes a Chile. Como se aprecia en los gráficos 6 y 7, además del mercado trasandino, el brasilero se destaca por sus aportes en llegadas (11%) y especialmente en divisas (19%), al igual que el mercado europeo en su conjunto. Ver figura 2-8.

²² Sólo en el mes de julio 92.178 personas se registraron en las casetas de entrada en las 13 Áreas Silvestres protegidas, administradas por CONAF. El Parque Nacional Villarrica (90.290), El monumento Natural Cerro Ñielol (51.135), el Parque Conguillío (53.106), Parque Huerquehue (25.108) y la Reserva Nacional Malalcahuello (46.200) lideran la lista de los más visitados de lo que va de este año.

Figura 2-8
Principales países emisores de llegadas de turistas - cifras según país de residencia



Fuente: Turismo Receptivo, SERNATUR, 2014

Se debe destacar que además que la mayor fuente de ingresos turísticos de la región como origen de turistas extranjeros, provienen de los argentinos seguido de los turistas brasileiros.

3. RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

En este capítulo se revisa toda la documentación referente a instrumentos de planificación regionales y locales, relacionada con infraestructura y turismo. A partir de este proceso de revisión, se logra recoger, por una parte, aquellos aspectos estratégicos relacionados con la misión y visión de la región y sus territorios, así como también, aspectos más específicos relacionados con proyectos que nacen de estas planificaciones. Esta última información servirá como base de referencia para aquellos proyectos nuevos que surjan en los talleres participativos, otorgándoles un mayor peso específico, por el hecho de haber sido ya considerados en algún instrumento de planificación.

Entre los documentos revisados en cada región, cuando están disponibles, es posible destacar:

Instrumentos Regionales

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

Instrumentos Locales

- Planes de Desarrollo Turísticos Comunales
- Planes de Desarrollo Comunales
- Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP)

3.1 Instrumentos Regionales

3.1.1 Estrategia Regional de Desarrollo

La Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) es un instrumento orientador, construido con el aporte de distintos actores (Alcaldes, Concejales, Dirigentes Mapuches, entre otros.), el cual define para la región, según particularidades, condicionantes y desafíos, reconociendo 8 territorios de planificación, con lineamientos, objetivos y tareas, que permitan alcanzar la imagen objetivo proyectada al año 2022.

Los lineamientos corresponden a la búsqueda de la cohesión social, crecimiento económico, desarrollo sustentable de ciudades y territorios, identidad regional y la institucionalidad pública regional.



En dicho documento, se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura y equipamiento turístico.

Cuadro 3-1

Infraestructura Turística Requerida según la Estrategia Regional de Desarrollo de La Araucanía

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo sustentable de ciudades y territorios	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Consolidación y mejoramiento de ejes estructurantes transversales y longitudinales y conexiones internacionales e interregionales.	Región de La Araucanía
Desarrollo sustentable de ciudades y territorios	General	Aeropuertos	Generar las condiciones para que el nuevo Aeropuerto Regional se constituya en el principal nodo logístico de las producciones de la zona sur del país.	Región de La Araucanía
Desarrollo sustentable de ciudades y territorios	Turística	Construcción Vialidad	Cambio del estándar de la infraestructura vial costera y asegurar la conectividad longitudinal y transversal para la zona cordillerana y la red interlagos como caminos de belleza escénica.	Región de La Araucanía
Desarrollo sustentable de ciudades y territorios	General	Manejo de cauces, defensas fluviales y control aluvional	Analizar y poner en discusión en el CORE el proyecto que establece condiciones de resistencia y mitigación de los efectos de maremotos en las construcciones costeras y a otro que modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones obligando a diseñar en función de riesgo tsunamis.	Región de La Araucanía
Desarrollo sustentable de ciudades y territorios	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejorar y mantener la conectividad vial longitudinal troncal y la red secundaria de caminos para facilitar el transporte, acceso a servicios y comercio de los productos del territorio potenciando los pasos fronterizos para facilitar su condición de nodo clave del corredor bioceánico.	Territorio Araucanía Andina
Desarrollo sustentable de ciudades y territorios	Turística	Construcción Vialidad	Generar una plataforma de servicios e infraestructura del territorio, que transforme a las comunas de Temuco y Padre Las Casas en	Territorio Temuco-Padre de

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
territorios			un lugar de entrada y destino turístico para la región, rescatando sitios y hechos de significación cultural e histórica	Las Casas
Desarrollo sustentable de ciudades y territorios	Turística y local	Otros	Densificar y renovar áreas urbanas priorizando la habilitación de espacios públicos, áreas verdes, parques urbanos y recreacionales	Territorio Temuco-Padre de Las Casas
Desarrollo sustentable de ciudades y territorios	Turística y local	Otros	Transformar los espacios públicos y patrimoniales del territorio en expresiones de la cultura de la Región de La Araucanía.	Territorio Temuco-Padre de Las Casas
Desarrollo sustentable de ciudades y territorios	Turística	Construcción Vialidad	Consolidar el Corredor Turístico binacional Temuco-Pucón-Curarrehue, Villarrica, Panguipulli, San Martín de Los Andes, Bariloche, Puyehue, Osorno, Puerto Montt.	Territorio Araucanía Lacustre
Desarrollo sustentable de ciudades y territorios	Turística	Construcción Vialidad	Consolidar un sistema de vías multimodales que permita el correcto desarrollo de los atractivos turísticos y productivos del territorio.	Territorio Araucanía Lacustre
Desarrollo sustentable de ciudades y territorios	Turística	Agua Potable Rural	Desarrollar un programa de inversión en infraestructura básica (agua, saneamiento sanitario, red vial) al servicio de los emprendimientos turísticos del territorio.	Territorio Asociación Cautín Sur
Desarrollo sustentable de ciudades y territorios	Turística	Construcción Vialidad	Mejorar la seguridad vial turística y productiva a través de la implementación de bermas, señalética y sistemas de seguridad para prevención de accidentes (circulación de maquinaria agrícola, peatones, ciclistas, transporte animal y cruce de animales).	Territorio Asociación Cautín Sur
Desarrollo sustentable de ciudades y territorios	Turística	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejorar y mantener la conectividad vial longitudinal troncal y la red secundaria de caminos para facilitar el transporte, acceso a servicios y comercio de los productos del territorio.	Territorio Intercultural de Ríos y Mar

Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Estrategia Regional de Desarrollo. Región de La Araucanía, 2012-2022

3.1.2 Política Regional de Turismo

La Política Regional de Turismo es un plan estratégico a largo plazo, que busca fomentar el desarrollo sustentable de la actividad turística de la región, basados en los ejes que establece la estrategia nacional de turismo. Su objetivo es reforzar los conceptos de identidad de la región como interesante destino turístico, potenciando la oferta y los atractivos turísticos, en base a los ejes estratégicos del plan regional. Sus lineamientos estratégicos son: promoción, fortalecimiento de la competitividad, inteligencia de mercado, inversión, sustentabilidad y calidad.

Si bien este instrumento se encuentra publicado por el Gobierno Regional de La Araucanía como instrumento de planificación, la institución local SERNATUR no entregó este documento para su revisión.

3.1.3 Plan de Acción Sector Turismo

El documento comprende los principales aspectos técnicos de la Estrategia de Desarrollo Turístico que conduce SERNATUR Araucanía es, por tanto, portador de los elementos estratégicos de la política nacional y estrategia nacional de turismo, pues, se estructura en función de sus mismos ejes y componentes. Así también se diseña de manera coherente con la estrategia regional de desarrollo, como carta de orientación para la planificación regional, e incorporando también elementos señalados por distintos actores regionales del turismo. Los requerimientos de infraestructura vinculados al turismo son los siguientes.

Cuadro 3-2
Infraestructura Turística Requerida según el Plan de Acción Sector Turismo. Región de La Araucanía.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Diversificación de experiencias	Turística	Otros	Ruta Huellas de Neruda	Destino Temuco y alrededores
Diversificación de experiencias	Turística	Otros	Ruta del Padre Pancho	Destino Araucanía Lacustre
Diversificación de experiencias	Turística	Otros	Ruta Patrimonial Campesinos de Montaña	Destino Araucanía Andina
Desarrollo de destinos	Turística y local	Edificación patrimonial	Adquisición, diseño y construcción de la Casa Museo de Pablo Neruda en Temuco	Temuco
Desarrollo de destinos	Turística	Otros	Mejoramiento Integral de Zonas de Uso Público Parque Nacional Villarrica	Destino Lacustre
Otros	Turística	Mejoramiento vialidad	Mejoramiento de diversas vías y caminos de interés turístico	Región de La Araucanía

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Plan de Acción Sector Turismo. Región de La Araucanía 2014.

3.1.4 Plan Regional de Ordenamiento Territorial de La Araucanía.

El Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) es un instrumento de mayor amplitud y generalización que los de planificación sectorial vigentes que busca orientar y compatibilizar dichos instrumentos. Posibilita la espacialización de los objetivos económicos, sociales, culturales y ecológicos de la sociedad, todos los cuales están contenidos en las Estrategias de Desarrollo Regional (ERD). Tiene un horizonte temporal de mediano plazo –10 años–, por lo cual facilita la práctica planificadora y la toma de decisiones políticas.

En el caso de la Región de La Araucanía el Plan de Ordenamiento Territorial está en fase de formulación. Desde el año 2013 se encuentra en procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica.

- Política Regional de Integración Territorial

La Política Regional de Integración Territorial de la Región de La Araucanía 2012-2022 tiene el propósito de impulsar un trabajo institucionalizado, para entregar a los territorios aislados, las herramientas y líneas de asistencia que posibiliten su integración en forma armónica al desarrollo del país. En materia de generación de esta política, la región de La Araucanía es pionera en su elaboración con alto grado de participación.

La base de esta política se asienta en un análisis de las localidades aisladas se realizó en base a los ocho territorios definidos por la ERD 2010-2022, la que reconoce que la región es multiterritorial con características particulares, patrimonio con historia e identidad. Denotando potencialidades y restricciones de espacios geográficos acotados con oportunidades de crecimiento y desarrollo, requerimiento de necesidades y demandas, innovación de nuevas tecnologías, reorientaciones productivas, entre otras.

La Política no define requerimientos específicos en materia de infraestructura. Pero cabe destacar que entre sus lineamientos aparecen:

- Fortalecimiento de ciudades intermedias y/o estratégicas con servicios e infraestructura para transformarlas en plataformas de servicios de la región, que reduzcan las causas del aislamiento.
- Mejoramiento y cambio de estándar de las redes camineras, su infraestructura y conexión fluvial (pasarelas, puentes y balsas) y establecer circuitos de conectividad transversal y longitudinal a centros urbanos intermedios expeditos y aptos para el fomento productivo.

En turismo es considerado entre las Estrategias Complementarias de Fomento Productivo, en la cual se requiere la flexibilización de algunos instrumentos públicos y el impulso del fomento del turismo, entre otros.

3.1.5 Plan Regional de Infraestructura 2015 – 2022

El concepto principal de este Plan es el diseño de una Cartera de Proyectos basada en 12 Lineamientos Estratégicos resultantes de la vinculación del Plan de Ordenamiento Territorial (PROT) y la Estrategia Regional de Desarrollo 2010-2022 (ERD), que se plantean como un instrumento que orienta la inversión y que establecen la hoja de ruta de la construcción de la infraestructura regional, como un activo en la integración física y social.

También diseñará las líneas de acción, grupos de iniciativas, alcance territorial, funciones estratégicas de cada uno y los proyectos anclas que impulsaran cada grupo, que en conjunto guíaran el camino de los próximos 7 años. Esto nos permitirá conducir y monitorear la agenda regional de inversión. Los lineamientos para la Región de La Araucanía son los siguientes:

- 1) Consolidación de la infraestructura y conectividad vial regional
 - En cuanto a conectividad vial se destacan conectividad a tres escalas: a nivel regional (eje centro costa), interregional (ejes longitudinales) y binacional (ejes transversales).
 - Accesibilidad a centros poblados sobre 50.000 hab (Acceso Gran Capital Regional y Acceso Capital Malleco)
 - Mejoramiento Conectividad Rural (Convenio de programación MOP – GORE)
 - Mejoramiento y habilitación de Vías productivas (Caminos 4ta y 6ta faja, Gorbea)
 - Reposición de puentes estratégicos (Puente Cautín en Cajón, Vilcún)
- 2) Infraestructura como soporte para el desarrollo turístico
 - Consolidar la estructura de las Rutas Turísticas (Sistema multimodal), ej: Red Interlagos, Red Verde de La Araucanía, Rutas Patrimoniales, Ruta Lafquenche.
 - Plan de Recuperación de la Infraestructura de Parques y Reservas Nacionales
 - Infraestructura de Soporte para Mega Proyectos Ecoturísticos
 - Puesta en Valor de Bordes Lago y Bordes Ríos
- 3) Infraestructura que valorice y desarrolle la cultura e incorpore el patrimonio arquitectónico a la vida pública
 - Construcción de Red de centros culturales
 - Construcción de Red de Teatros
 - Recuperación de Museos locales
 - Recuperación de inmuebles con carácter patrimonial para uso público
 - Recuperación de zonas de conservación histórica
- 4) Infraestructura para una salud de calidad
 - Consolidar la Red Asistencial Regional
 - Plan de Incorporación de Infraestructura Intermedia y Emergencia
 - Infraestructura para enfermedades catastróficas y dependientes
- 5) Infraestructura para el futuro de la educación regional
 - Cobertura Educación Pre-Escolar
 - Normalización y Reposición de Escuelas fuera de Norma y en Mal Estado
 - Plan de Recuperación de Infraestructura de la Sociedad Constructora de establecimientos Educativos
- 6) Infraestructura pública municipal priorizada por sector deficitario
 - Consolidación Cívica Comunal.

- Infraestructura para la Seguridad Ciudadana:
- Infraestructura para el Adulto Mayor

7) Planes de infraestructura comunal

- Plan Temuco Siglo XXI
- Plan Comunas Lacustres
- Plan Comunas Costeras

8) Infraestructura para el mejoramiento del espacio urbano

- Construcción de Parques Comunales
- Construcción de Proyectos de Espacios Públicos
- Reforestación de Zonas Urbanas Deprimidas

9) Infraestructura para el mejoramiento de la calidad ambiental

- Construcción de Proyecto Piloto de Calefacción Distrital en Temuco
- Diseño y construcción de solución regional de residuos sólidos

10) Infraestructura para la habilitación de predios adquiridos

Habitabilidad de tierras traspasadas a mapuche. (Vivienda, agua, luz, bodega, cerco, accesos, desarrollo productivo.), fomentando la suscripción de convenios de programación con INDAP, CONADI, municipios, entre otros.

11) Infraestructura para potenciar la vida sana y el deporte regional

- Construcción Centros Deportivos Integrales
- Construcción Velódromos
- Centro Náutico Deportivo y Recreacional

12) Infraestructura para la cobertura de déficits sociales

- Agua Potable Rural y Abastos de Agua
- Electrificación Rural

3.1.6 Plan Regional de Desarrollo Urbano

El Plan Regional de Desarrollo Urbano define grandes lineamientos del desarrollo regional, a partir del reconocimiento en el territorio de la existencia de usos múltiple y de la existencia de condicionantes de actividades en las comunas de la región y/o territorios específicos, que sirven de cimiento para el desarrollo de los planes de desarrollo territorial focalizados dentro de un territorio (comunas, intercomuna, etc).

El Plan Regional de Desarrollo Urbano de la Región de La Araucanía según informa el MINVU se encuentra en aprobación del Gobierno Regional desde noviembre de 2006.

3.1.7 Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico

En la Región de La Araucanía se encuentran declaradas 2 Zonas de Interés Turístico correspondientes a la de Pucón-Villarrica que fue declarada en el año 2003 y abarca un total de 253.119,1 ha. y la de Queule - Toltén Viejo (12.933 ha.) declarada en el año 2006. Estas Zonas no cuentan con Plan de Acción o Plan de Ordenamiento Territorial Turístico

3.1.8 Zonificación del Borde Costero

La región cuenta con una Propuesta de Microzonificación del Borde Costero, que se plantea como un instrumento de planificación y ordenamiento territorial enmarcado en la Política Nacional de Uso del Borde Costero del litoral de la república, que busca generar una visión consensuada y participativa del desarrollo integral del territorio costero de La Araucanía. Con este plan se busca generar condiciones favorables a la conservación, equilibrio medioambiental y social, y a la inversión pública y privada, proporcionando estabilidad y certeza respecto del uso sustentable de los espacios contenidos en el Borde Costero Regional.

Según indica la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas, La Araucanía fue la última región en incorporarse al programa de Zonificación, durante el 2011 se informó la finalización del proceso de ejecución y un avance sustancial en la confección de la propuesta de Macrozonificación y se proyectaba la presentación de la propuesta final a la Comisión Nacional del Uso del Borde Costero (CNUBC), para el segundo semestre de 2011. No obstante, a la fecha no se cuenta con el Plan respectivo.

3.2 Instrumentos de Planificación Locales

Los instrumentos expuestos en este apartado, son todos aquellos que poseen alguna focalización territorial relacionada con los destinos turísticos establecidos por SERNTATUR.

3.2.1 Planes de Desarrollo Turístico Comunales

Los Planes de Desarrollo Turístico Comunales (PLADETUR) son los instrumentos que determinan el proceso de planificación de la actividad turística a nivel local.

En la Región de La Araucanía se encuentran vigentes tres Planes de Desarrollo Turístico Comunales correspondientes a Curacautín, Pucón y Villarrica.

De acuerdo al **PLADETUR de Curacautín 2010 -2015**, el desarrollo del turismo en la comuna no sólo aparece vinculado a otras actividades económicas, sino también a otras dimensiones del desarrollo local, como son la sociocultural, ambiental y pública-administrativa, y claramente su planificación debe estar enmarcada en los

lineamientos estratégicos de los planes de desarrollo comunal. En razón de lo anterior, el programa de actualización del Plan de Desarrollo Comunal de Curacautín considera la formulación de un plan de desarrollo turístico que abarque el mismo horizonte del PLADECO (2010-2015).

Cuadro 3-3
Infraestructura Turística Requerida según el PLADETUR Curacautín

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura para el desarrollo turístico	Turística	Mejoramiento vialidad	Mejoramiento acceso Parque Conguillío/Tolhuaca	Parque Conguillío y Parque Tolhuaca
Infraestructura para el desarrollo turístico	Turística y local	Mejoramiento vialidad	Acceso a Corralco (carpeta asfáltica)	Corralco
Infraestructura para el desarrollo turístico	Turística	Mejoramiento vialidad	Acceso Río Blanco-Vilcura y otros según plan de inversión anual	Río Blanco y Vilcura
Infraestructura para el desarrollo turístico	Turística	Mejoramiento vialidad	Mantenimiento integral a accesos prioritarios para el turismo en periodo invernal	Curacautín
Infraestructura para el desarrollo turístico	Turística	Otros	Proyecto señalética y equipamiento comunal	Curacautín
Infraestructura para el desarrollo turístico	Turística	Otros	Proyecto infraestructura pública de información, descanso y promoción de productos turísticos comunales	Curacautín
Infraestructura para el desarrollo turístico	Turística	Otros	Proyecto ciclovía red verde	Curacautín
Infraestructura para el desarrollo turístico	Turística	Otros	Proyectos ciclovías urbanas	Curacautín
Infraestructura para el desarrollo turístico	Turística	Otros	Ciclovías asociadas a interlagos y zonas de parques senderos rurales	Curacautín
Innovación	Turística	Otros	Proyecto ciclovía red verde y recuperación estación Manzanar	Manzanar
Planificación	Turística	Otros	Proyecto adecuación y equipamiento Oficina de Informaciones Turísticas	Curacautín

Fuente: Elaboración propia a partir de información del PLADETUR Curacautín 2010-2015

El **PLADETUR de Pucón (2011-2014)** tiene como objetivo contribuir a la solidez y crecimiento de la economía comunal a través de un desarrollo turístico sostenible,

obteniendo el posicionamiento de Pucón como un destino de jerarquía nacional e internacional y como consecuencia, una mejora en la calidad de vida de los residentes. Los requerimientos de infraestructura y equipamiento turístico identificados en este documento son los siguientes:

Cuadro 3-4
Infraestructura Turística Requerida según el PLADETUR Pucón

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura turística	Turística	Mejoramiento vialidad	Camino al volcán asfaltado	Camino Volcán
Infraestructura turística	General	Aeropuertos	Aeropuerto con salas de espera, baños y servicio de taxi	Aeropuerto Pucón
Infraestructura turística	General	Otros	Infraestructura mejorada: veredas, vías con pavimento y reparadas en alrededores terminales de buses	Pucón
Infraestructura turística	Turística	Otros	Aumentar kilometraje ciclovías y mejorar las existentes	Pucón
Infraestructura turística	Turística	Otros	Mejorar señalización vías públicas	Pucón
Infraestructura turística	Turística	Otros	Fijar y mantener red de centros de información turística	Pucón

Fuente: Elaboración propia a partir de información del PLADETUR Pucón 2011- 2014.

El **PLADETUR de Villarrica 2011-2020** dispone de una cartera de proyectos turísticos, teniendo en cuenta el diagnóstico turístico basándose principalmente en las ideas emergentes de los talleres de participación ciudadana y basado, a su vez, en las fortalezas y debilidades existentes e identificadas en el territorio comunal. Los requerimientos de infraestructura y equipamiento turístico identificado en el documento son los siguientes:

Cuadro 3-5
Infraestructura Turística Requerida según el PLADETUR de Villarrica.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura	Turística y local	Otros	Museo interactivo	Villarrica
Infraestructura	Turística y local	Otros	Museo Histórico Vivo	Villarrica
Infraestructura	Turística y local	Otros	Museo de la Madera y la lana	Villarrica
Infraestructura	Turística	Otros	Creación mercado o pueblo artesanal	Villarrica
Infraestructura	Turística	Otros	Hermosamiento sector club de yates	Villarrica
Infraestructura	Turística	Otros	Parque Botánico	Villarrica
Infraestructura	Turística	Otros	Parque Acuático Lican Ray	Lican Ray
Infraestructura	Turística	Otros	Parque de entretenimientos en la nieve	Parque Nacional Villarrica
Infraestructura	Turística	Otros	Remodelación plaza de armas de Villarrica	Villarrica
Infraestructura	Turística	Otros	Oficina de turismo	Villarrica

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura	Turística	Otros	Oficina de turismo rural	Lican Ray
Infraestructura	Turística	Otros	uniformar fachadas	Villarrica
Infraestructura	Turística	Otros	Señalización turística	Villarrica
Infraestructura	Turística	Otros	Construcción letrero bienvenida	Acceso norte Villarrica
Infraestructura	Turística	Otros	Integrar cancha de tenis y estadio municipal a la costanera	Villarrica

Fuente: Elaboración propia a partir de información del PLADETUR Villarrica 2011- 2020.

- Agenda para el Desarrollo Sostenible

La Agenda para el Desarrollo Turístico Sostenible de Villarrica 2010 - 2020 tiene como objetivo estratégico posicionar el turismo sostenible como actividad transversal de desarrollo económico, que potencie las actividades principales de Villarrica, en las áreas productivas, industriales y de servicios. Las iniciativas de infraestructura turística pública presentadas en el documento son las siguientes:

Cuadro 3-6
Infraestructura Turística Requerida según la Agenda para el desarrollo sostenible.

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Proyectos	Turística y local	Otros	Construcción Centro Cultural	Villarrica
Proyectos	Turística	Otros	Construcción museo de sitio y puesta en valor sitio histórico	Villarrica
Proyectos	Turística	Otros	Habilitación Playas Pucará y Pescadito	Playas Pucará y Pescadito
Proyectos	Turística	Otros obras portuarias	Construcción Puerto Villarrica	Villarrica
Proyectos	Turística	Otros	Construcción Parque Urbano	Villarrica
Proyectos	Turística	Otros	Construcción Club Náutico	Villarrica
Proyectos	Turística	Mejoramiento vialidad	Mejoramiento costanera Lican Ray	Lican Ray
Proyectos	Turística	Otros	Agencia de turismo rural	Gualapulli Liumallá Entrada Cudico Pino Huacho
Proyectos	Turística y local	Otros	Centro de procesamiento de productos locales	Entrada Hualapulli Liumallá Entrada Cudico Pino Huacho
Proyectos	Turística y local	Otros	Centro comercialización productos locales	Entrada Hualapulli Liumallá Entrada Cudico Pino Huacho

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Proyectos	Turística	Otros	Ciclo red de Villarrica	Villarrica-Lican Ray Villarrica-Pucón

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Agenda para el Desarrollo Sostenible de Villarrica 2020-2020

El PLADECO de Curacautín 2010-2015 tiene como objetivo transformar a Curacautín en una comuna amigable, unida, comprometida con su futuro, que incentiva la creación y genera oportunidades educativas, laborales y culturales, con barrios y localidades integrados, líder en su oferta turística de naturaleza. La infraestructura turística identificada es la siguiente:

Cuadro 3-7
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Curacautín.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Sub-tipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo económico local	Turística y local	Otros	Mejoramiento de espacios públicos para ofertar productos locales ejecutados en los tiempos definidos.	Curacautín
Desarrollo territorial sustentable	Turística y local	Otros	Proyecto de Parque Urbano y servicios asociados	Curacautín
Desarrollo territorial sustentable	Turística	Otros	Programa a Ciclovías urbanas y rurales (Red en torno a ruta interlagos y Sendero de Chile; red cabecera comunal)	Ruta Interlagos y Sendero de Chile
Desarrollo territorial sustentable	Turística	Otros	Cartera priorizada de mejoramiento Red vial asociada a atractivos turísticos.	Curacautín
Desarrollo territorial sustentable	Turística	Otros	Proyecto de señalética uniforme en las principales localidades y acceso a atractivos y circuitos turísticos de la comuna	Curacautín
Desarrollo territorial sustentable	Turística y local	Otros	Proyecto Centro cultural (recuperación)	Curacautín
Desarrollo territorial sustentable	General	Otros	Soporte a la ruta del Corredor Bioceánico	Curacautín
Desarrollo territorial sustentable	General	Otros	Estudio de pre inversión Terminal de Buses	Curacautín

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Curacautín, 2010-2015.

De acuerdo al **PLADECO de Lonquimay 2013-2016** la comuna ha privilegiado el desarrollo del sector turismo de intereses especiales, belleza paisajística y deportes de invierno, además de la producción de ganado bovino y principalmente caprino, y manteniendo un desarrollo productivo sustentable ambientalmente. La infraestructura turística requerida por el PLADECO de Lonquimay es la siguiente:

Cuadro 3-8

Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Lonquimay

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Sub-tipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura rural y urbana	Turística	Otros	Construcción, implementación y señalética de un sendero turístico desde Pedregoso a Galletúe.	Pedregoso a Galletúe
Infraestructura rural y urbana	Turística	Otros	Construcción de playa en laguna Icalma	Laguna Icalma

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Lonquimay 2013-2016.

El **PLADECO de Saavedra 2014-2018** tiene como objetivo convertir a Puerto Saavedra en una comuna con una definida identidad mapuche Lafkenche. Plantea que se destacará por la tranquilidad y seguridad; con un entorno natural privilegiado, orgullosa de su mar, lago y río. Una comuna que respetará la diversidad cultural e involucrará a sus autoridades tradicionales con verdadera pertinencia cultural con infraestructura adecuada a los requerimientos de la población, con más y mejores servicios, con un desarrollo económico que complementará el turismo, la pesca y actividades silvoagropecuarias, que valorizará su patrimonio cultural y natural de forma sustentable; con un sistema de salud efectivo y oportuno y un sistema de educación de calidad y pertinente. Los requerimientos de infraestructura pública vinculada al turismo se encuentran en los siguientes ejes estratégicos del PLADECO:

Cuadro 3-9
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Saavedra.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo productivo	Turística	Otros	Hitos patrimoniales de la comuna señalizados	Puerto Saavedra
Desarrollo productivo	Turística y local	Otros obras portuarias	mejoramiento caletas pesqueras	Puerto Saavedra
Infraestructura	Turística	Otros	Proyecto Mejoramiento del borde costero y parque costanera	Puerto Saavedra
Infraestructura	Turística	Otros	Proyecto mejoramiento balneario Los Pinos	Puerto Saavedra
Infraestructura	Turística y local	Otros	Mejoramiento de la plaza de armas como patrimonio histórico	Puerto Saavedra
Infraestructura	Turística y local	Otros	Ciclo vías y vías de evacuación	Puerto Saavedra
Infraestructura	Turística y local	Otros	Centro intercultural	Puerto Saavedra
Infraestructura	Turística y local	Otros	Museo Lafkenche territorial	Puerto Saavedra
Infraestructura	Turística	Otros	Proyecto asfalto Puerto Domínguez – Hualpín	Puerto Domínguez
Infraestructura	Turística	Otros	Proyectos esculturas	Puerto Domínguez
Infraestructura	Turística	Otros	Proyecto Costanera	Puerto Domínguez

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura	Turística	Otros obras portuarias	Construcción de atracadero Alanahue para mejor acceso a isla Llepo – Huapi, Budi – Isla Nahulalupi, Puerto Domínguez – Liucoyin	Alanahue
Infraestructura	Turística	Otros	Mejoramiento playa Puaucho	Playa Puaucho

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECOC de Saavedra 2014-2018

De acuerdo al **PLADECOC de Curarrehue 2010-2016**, la comuna reconoce y valora su potencial natural y cultural, se presenta como un territorio ambientalmente sustentable, con identidad y pluralidad cultural, con su diversidad productiva mejora la calidad de vida de la comunidad urbana y rural. Con una educación inclusiva y una salud cercana y humanitaria orientada principalmente a la prevención. Poseedora de una institucionalidad pública y una comunidad comprometida. En el PLADECOC, se identifican los siguientes requerimientos vinculados a la actividad turística:

Cuadro 3-10
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Curarrehue

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Fortalecimiento de la capacidad de gestión ambiental municipal y comunitaria para mejorar, recuperar y proteger la calidad ambiental del territorio comunal.	Turística y local	Mejoramiento vialidad	Pavimentación camino internacional	Camino internacional
Fortalecimiento de la capacidad de gestión ambiental municipal y comunitaria para mejorar, recuperar y proteger la calidad ambiental del territorio comunal.	General	Otros	Adquisición de terreno y construcción terminal de buses	Curarrehue
Fortalecimiento de la capacidad de gestión ambiental municipal y comunitaria para mejorar, recuperar y proteger la calidad ambiental del territorio comunal.	Turística	Otros obras portuarias	Construcción costanera río Trancura	Río Trancura
Fortalecimiento de la capacidad de gestión ambiental municipal y comunitaria para mejorar, recuperar y proteger la calidad ambiental del territorio comunal.	Turística y local	Otros	Remodelación plaza Curarrehue	Curarrehue
Fortalecimiento de la capacidad de gestión ambiental municipal y comunitaria para mejorar, recuperar y proteger la calidad ambiental del territorio comunal.	Turística	Otros	Construcción de portales de entrada (Límite área urbana, Ruta Interlagos, Camino internacional oriente y poniente)	Curarrehue
Fortalecimiento de la capacidad de gestión ambiental municipal y comunitaria para mejorar, recuperar y proteger la calidad ambiental del territorio comunal.	Turística	Otros	Diseño e instalación de señalética turística	Curarrehue

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Establecer una visión estratégica a nivel cultural en la comuna, rescatando la cultura local y fortaleciendo una identidad propia.	Turística y local	Otros	Puesta en valor de sitios propios de la cultura mapuche	Curarrehue
Promover y fortalecer el desarrollo económico productivo comunal.	Turística	Otros	Diseño y construcción de letreros paisajísticos en miradores	Curarrehue
Promover y fortalecer el desarrollo económico productivo comunal.	Turística	Otros	Trazar, habilitar, potenciar y difundir senderos y circuitos turísticos.	Curarrehue
Promover y fortalecer el desarrollo económico productivo comunal.	Turística	Otros	Diseño y habilitación de miradores	Curarrehue

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO de Curarrehue 2010-2016

El **PLADECO de Pucón 2010-2014** considera al turismo como la principal actividad productiva, que ofrece servicios y productos de alta calidad y de estándares internacionales para satisfacer segmentos de elite. Se identifican el siguiente requerimiento vinculado a la actividad turística:

Cuadro 3-11
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Pucón

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Ámbito Cultura	Turística y local	Otros	Estudio de Construcción Museo Histórico Natural de Pucón/ Centro Vulcanológico	Pucón
Ámbito Cultura	Turística y local	Otros	Gestionar terreno para Centro Cultural (diseño y construcción)	Pucón
Ámbito Cultura	Turística	Otros	Postulación Proyecto construcción de Aldea o Pueblo Artesanal Mapuche	Pucón
Ámbito Infraestructura	Turística y local	Otros	Boulevard Calle Fresia	Pucón
Ámbito Infraestructura	Turística y local	Otros	Remodelación Plaza de Armas	Pucón
Ámbito Infraestructura	Turística	Otros	Estudios Prefactibilidad Proyectos borde costero	La Poza Playa Grande Caburgua
Ámbito Infraestructura	Turística	Otros	Circuitos ciclo vía en diversos sectores vinculados al turismo	Pucón
Ámbito Infraestructura	General	Otros	Estudio vial urbano comunal (ubicación rodoviario)	Pucón
Ámbito Infraestructura	Turística	Otros	Impulsar estudios y proyectos de ruta alternativa Pucón/ Villarrica	Pucón-Villarrica
Ámbito Infraestructura	General	Otros	<i>Bypass</i> camino internacional	Camino internacional
Ámbito Infraestructura	Turística y local	Otros	Gestiones de accesos a zonas de seguridad de riesgo volcánico	Pucón

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Pucón 2010-2014.

El **PLADECO de Villarrica 2012 - 2020** se orienta a transformar a Villarrica en una comuna que tiene un desarrollo sustentable e intercultural, que fortalece su identidad local y proyecta la vocación turística de su territorio. Cuenta con una planificación urbana y rural, brinda servicios públicos y privados de calidad, destaca sus espacios públicos y recreativos, conserva sus recursos naturales y potencia su desarrollo económico local, generando calidad de vida para todos sus habitantes. A continuación, se detallan las iniciativas vinculadas a infraestructura turística:

Cuadro 3-12
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Villarrica

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo urbano y periurbano equilibrado	General	Otros	Construcción de Rodoviario para Villarrica	Villarrica
Desarrollo urbano y periurbano equilibrado	Turística y local	Otros	Habilitación Boulevard calle Camilo Henríquez.	Villarrica
Desarrollo urbano y periurbano equilibrado	Turística	Mejoramiento vialidad	Mejoramiento acceso a Villarrica por ruta CH-199 (Villarrica Freire)	Ruta CH- 199 (Villarrica Freire)
Desarrollo urbano y periurbano equilibrado	Turística	Mejoramiento vialidad	Aumento cobertura urbanización Borde costero Villarrica - Pucón	Borde Costero
Desarrollo urbano y periurbano equilibrado	Turística	Otros	Instalación señalética vial	Villarrica
Desarrollo urbano y periurbano equilibrado	Turística	Mejoramiento vialidad	Mejoramiento camino Villarrica-Pucón	Villarrica-Pucón
Recuperación y Generación de Espacios Públicos, recreativos y Culturales	Turística	Otros	Mejoramiento y habilitación Playa Pucara;	Playa Pucara
Recuperación y Generación de Espacios Públicos, recreativos y Culturales	Turística	Otros	Construcción red ciclo vía Villarrica	Villarrica
Recuperación y Generación de Espacios Públicos, recreativos y Culturales	Turística y local	Otros	Mejoramiento Plaza Lican Ray	Lican Ray
Fortalecimiento al desarrollo económico productivo	Turística	Otros	Construcción oficina turismo Licán Ray	Lican Ray
Fortalecimiento al desarrollo económico productivo	Turística	Otros	Mejoramiento e implementación Borde Costero Lican- Ray	Lican Ray
Habitabilidad e infraestructura en áreas rurales	Turística	Otros	Instalación señalética vial informativa	Villarrica
Recuperación y generación de espacios públicos, recreativos y culturales	Turística y local	Otros	Construcción plaza cívica de Villarrica	Villarrica
Recuperación y generación de espacios públicos, recreativos y culturales	Turística y local	Otros	Construcción Museo en Sitio Histórico de Villarrica	Villarrica
Recuperación y generación de espacios públicos, recreativos y culturales	Turística y local	Otros	Construcción Centro Cultural Villarrica	Villarrica
Recuperación y generación de espacios públicos, recreativos y culturales	Turística y local	Otros	Habilitación sitios de valor patrimonial natural	Villarrica
Recuperación y generación de espacios públicos, recreativos y culturales	Turística y local	Edificación Patrimonial	Recuperación inmueble de valor patrimonial	Villarrica

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Villarrica 2012-2020

De acuerdo al **PLADECO de Los Sauces 2015-2019**, la comuna asume el desarrollo competitivo del sector turismo con un marcado sello en el Turismo de Intereses

Especiales, principalmente patrimonial, con atracción de inversión externa, ofreciendo servicios de alta calidad en hotelería y gastronomía y una oferta de actividades y productos capaces de atraer turistas nacionales con alto poder adquisitivo, logrando generar un alto porcentaje del empleo comunal. Los requerimientos de infraestructura y equipamiento turístico identificados son los siguientes:

Cuadro 3-13
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Los Sauces

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura rural y urbana	Turística y local	Edificación Patrimonial	Diseñar y construir la restauración Teatro Municipal	Los Sauces
Infraestructura rural y urbana	Turística	Otros	Delinear la señalética, paraderos y mobiliario para las carreteras de la comuna de Los sauces para construir la imagen de la comuna desde el territorio poniendo en valor el patrimonio Natural y Cultural	Los Sauces
Ciudades y territorio	Turística	Otros	Construir el Parque Berta M.	Parque Berta M.
Ciudades y territorio	Turística	Otros	Mejorar la entrada al parque Nahuelbuta	Parque Nahuelbuta
Ciudades y territorio	Turística	Otros	Implementar mirador en Camino San Ramón Alto	Camino San Ramón Alto
Ciudades y territorio	Turística	Otros	Poner en valor la ribera de ríos para fines turísticos	Tranque San Ignacio Santa Rosa Santa Guillermina Balneario Villa Trintre

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO de Los Sauces 2015-2019

El **PLADECO de Purén 2012-2016** busca convertir a **Purén** en una comuna que acoge y promueve las oportunidades de desarrollo y participación, con una vocación turística y productiva con respeto al medio ambiente, poniendo el acento en la diversidad e integración, generando de esta forma, una mejor calidad de vida para sus vecinos y vecinas.

A continuación, se detallan las iniciativas vinculadas a infraestructura turística:

Cuadro 3-14
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Purén

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo social y humano	Turística y local	Otros	Mejorar en un 100% la Infraestructura y equipamiento del Teatro de Purén	Purén
Desarrollo económico y productivo	Turística	Otros	Habilitar e integrar espacios de potencial turístico a la plataforma económica Local.	Purén
Desarrollo económico y productivo	Turística y local	Otros	Construir un mercado de productos agrícolas orgánicos mapuche	Purén
Desarrollo económico y productivo	Turística	Otros	Instalación de puntos de Información Turística comuna de Purén.	Purén

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Purén 2012- 2016

El **PLADECO de Temuco 2012-2017** aspira a convertir a la comuna en una Plataforma de Servicios integrales para la atracción de inversiones y el fortalecimiento de la Industria y del Turismo, siendo reconocida como la puerta de entrada del Turismo del sur de Chile. Se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura vinculados al turismo:

Cuadro 3-15
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Temuco

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Cultura e identidad	Turística y local	Edificación Patrimonial	Gestión del Proyecto Construcción, conservación y habilitación de Casa de Maquinas, Museo Ferroviario Temuco	Temuco
Productividad e inversiones	Turística	Otros	Creación de Ruta Turística Pablo Neruda	Temuco
Infraestructura Pública	Turística y local	Edificación Patrimonial	Identificación y Recuperación de Zonas Patrimoniales	Temuco
Infraestructura Pública	Turística y local	Edificación Patrimonial	Hitos en la ciudad (Historia/Cultura)	Temuco
Infraestructura Pública	Turística y local	Edificación Patrimonial	Remodelación Mercado Municipal	Temuco
Infraestructura Pública	Turística y local	Edificación Patrimonial	Estudio y Diseño Sector Tradicional Barrio Estación	Temuco
Infraestructura Pública	Turística	Otros	Laguna recreativa Isla Cautín (proyecto priorizado Plan Maestro)	Isla Cautín
Infraestructura Pública	Turística y local	Otros	Urbanización y construcción locales para Boulevard Comercial entono Laguna (proyecto priorizado Plan Maestro)	Isla Cautín

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Temuco 2012-2017

3.2.2 Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE)

En la Región de La Araucanía el Sistema Nacional del Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE) está conformado por:

- Parque Nacional Villarrica.
- Parque Nacional Tolhuaca.
- Parque Nacional Nahuelbuta.
- Parque Nacional Huerquehue.
- Parque Nacional Conguillío.
- Reserva Nacional Las Nalcas.
- Reserva Forestal Malleco.
- Reserva Nacional Malalcahuello.
- Reserva Nacional Alto Biobío.
- Reserva Nacional China Muerta.
- Monumento Natural Contulmo.
- Monumento Natural Ñielol.

De acuerdo al Plan de Manejo del Parque Nacional Villarrica (CONAF, 2006), el Parque Nacional Villarrica fue creado el 28 de noviembre de 1940 por Decreto Supremo N° 2236 del Ministerio de Tierras y Colonización. Entre sus objetivos destaca la protección de especies de fauna como el degú de Bridges, el zorro chilla, el carpintero negro y el coipo, así como especies de flora, tales como la araucaria, raulí, coihue, mañío de hoja larga y canelo andino, entre otros. Junto con ello también se busca proteger paisajes y formaciones geomorfológicas y sitios arqueológicos existentes en la unidad.

Cuadro 3-16
Infraestructura requerida en el Plan de Manejo del P.N. Villarrica

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Operaciones	General	Otros	Contar con infraestructura y equipos adecuada para la protección, control y administración.	P.N. Villarrica
Programa de Operaciones	General	Reposición vialidad	Contar con caminos expeditos para vehículos livianos durante temporada estival	P.N. Villarrica
Programa de Operaciones	Turística	Otros	Construcción de un Centro de Informaciones	P.N. Villarrica
Programa de Operaciones	Turística y Local	Otros	Construcción de un portal de ingreso en accesos oficiales.	P.N. Villarrica
Programa de Operaciones	Turística	Otros	Implementar senderos	P.N. Villarrica
Programa de Uso Público	General	Agua Potable Rural	Dotar de sistemas básicos de agua potable y alcantarillado en el sector los Puesco y otros	Sector los Puesco y otros

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Uso Público	Turística y Local	Mejoramiento vialidad	Mejorar rutas de acceso al Parque en comunas de Villarrica, Pucón y Curarrehue.	Villarrica, Pucón y Curarrehue.

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo del P.N. Villarrica, 2006

En términos generales, el Parque Nacional Nahuelbuta se caracteriza por la gran diversidad de especies y el endemismo de su fauna silvestre, tales como el sapo de barro y la araucaria. El Plan de Manejo vigente desde 1970 plantea las líneas de acción que se encuentran en directa relación con los objetivos de protección científico y conservacionistas, turístico y recreacional y económico de la Unidad (CONAF, 1970).

En el ámbito turístico busca crear las condiciones que permitan al visitante conocer el área, apreciar sus puntos de interés y obtener información cultural en relación al bosque, fauna y a la protección en general que se realiza en el Parque.

Los requerimientos de infraestructura identificados en el Plan de Manejo (CONAF, 1970) son los siguientes:

Cuadro 3-17
Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la P.N. Nahuelbuta.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Recreación y turismo	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Camino Principal	P.N. Nahuelbuta
Programa de Recreación y turismo	Turística	Otros	Sitios de Estacionamiento en camino principal	P.N. Nahuelbuta
Programa de Recreación y turismo	Turística	Otros	Letreros e indicaciones en camino principal.	P.N. Nahuelbuta
Programa de Recreación y turismo	Turística	Otros	Construcción de senderos	P.N. Nahuelbuta
Programa de Recreación y turismo	Turística	Otros	Mejoramiento de senderos existentes	P.N. Nahuelbuta
Programa de Recreación y turismo	Turística	Otros	Letreros en senderos existentes.	P.N. Nahuelbuta
Programa de Recreación y turismo	Turística	Otros	Lugar para picnic y sitio de estacionamiento en sectores Piedra del Águila y Estero Cabrería	Sectores Piedra del Águila y Estero Cabrería
Programa de Recreación y turismo	Turística	Otros	Habilitación senderos y sitios de pesca en Sector Estero Cabrería	Sector Estero Cabrería
Programa de Recreación y	Turística	Otros	Miradores en Piedra del Águila, Los Díaz, Pichinahuel, Cerro Anay y Alto	Sectores Piedra del Águila, Los Díaz,

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
turismo			Nahuelbuta.	Pichinahuel, Cerro Anay y Alto Nahuelbuta.
Programa de Recreación y turismo	Turística	Otros	Senderos de acceso y letreros en sectores Cerro Pichinahuel y Anay, Alto Nahuelbuta y las Totoras.	Sectores Cerro Pichinahuel y Anay, Alto Nahuelbuta y las Totoras.
Programa de Recreación y turismo	Turística	Otros	Sitio de picnic y estacionamiento en sector Coimallín	Sector Coimallín

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la P.N. Nahuelbuta, 1970.

El Parque Nacional Huerquehue fue creado el 9 de junio de 1967, por Decreto Supremo N°347 del Ministerio de Agricultura y no tuvo Plan de Manejo hasta el año 1999, el que fue elaborado con una visión de 10 años de plazo (hasta el 2010).

El área protegida de Huerquehue destaca por la protección de las especies de fauna como el ratón topo valdiviano, el choroy, lagarto matuasto y ranita de Darwin. Y en lo que a flora se refiere, está la araucaria. Sus objetivos son la preservación de muestra de ambientes naturales de flora y fauna representativa de ambientes naturales locales, y junto con ello, ofrecer y fomentar oportunidades para realizar actividades recreativas en los ambientes naturales del parque.

En su Plan de Manejo (CONAF, 1999) se identificaron los siguientes requerimientos de infraestructura y equipamiento turístico:

Cuadro 3-18
Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la P.N Huerquehue

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Recreación y turismo	Turística	Otros	Construcción o mejoramiento de una red de senderos interiores peatonales del Parque.	P.N. Huerquehue
Programa de Recreación y turismo	Turística	Otros	Construcción o habilitación de miradores en sectores de particular interés biológico o escénico.	P.N. Huerquehue
Programa de Recreación y turismo	General	Otros	Construcción de cabañas habitacionales para la utilización por parte del personal de la unidad.	P.N. Huerquehue
Programa de Recreación y turismo	Turística	Otros	Construcción de refugios para uso por parte de visitantes.	P.N. Huerquehue
Programa de Recreación y turismo	Turística	Otros	Habilitación de sectores para ser utilizados en actividades de acampar y picnic, incluyendo las instalaciones requeridas para los sitios.	P.N. Huerquehue
Áreas de Desarrollo	Turística	Otros	Construcción e implementación de un Centro de Información Ambiental.	Lago Tinquilco
Áreas de Desarrollo	Turística y Local	Otros	Portal de ingreso	Lago Tinquilco
Áreas de Desarrollo	Turística	Otros	Implementación de sitios del área de camping.	Lago Tinquilco
Áreas de Desarrollo	Turística	Otros	Construcción senderos autoguiados.	Lago Tinquilco
Áreas de Desarrollo	Turística	Otros	Construcción de sendero autoguiado.	Los Lagos (Verde, Toro y Chico)

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Áreas de Desarrollo	Turística y Local	Otros	Construcción de guardería.	Renahue
Áreas de Desarrollo	Turística	Otros	Construcción sitios de camping (10).	Renahue
Áreas de Desarrollo	Turística	Otros	Construcción de senderos de interpretación.	Renahue
Áreas de Desarrollo	Turística	Otros	Construcción de estación de información ambiental.	Renahue
Áreas de Desarrollo	Turística	Otros	Construcción cobertizo visitantes.	Renahue
Áreas de Desarrollo	Turística y Local	Otros	Construcción de portal de ingreso.	Nido de Águilas
Áreas de Desarrollo	Turística y Local	Otros	Construcción de una guardería	Huife Alto
Áreas de Desarrollo	Turística y Local	Otros	Construcción guardería de control Comulo-Los Lagos de uso temporal.	Comulo

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la P.N. Huerquehue, 1999.

El Parque Nacional Conguillío fue creado el 26 de mayo de 1950 por decreto del Ministerio de Tierras y Colonización y posteriormente ha sufrido varias modificaciones en su delimitación. Su objeto es la protección de especies de fauna como la güiña, el cisne cuello negro, lagartija café de rayas, sapo de papilas y tollo de agua dulce. En lo que a flora se refiere: araucaria, ciprés de la cordillera y lleuque (CONAF, 2004).

La declaración de Zona Núcleo de la Reserva de la Biósfera Araucarias, significó establecer mecanismos apropiados de acción para su manejo y desarrollo, sin poner en peligro los ecosistemas presentes, vinculando a las comunidades aledañas y promoviendo en la ciudadanía una conciencia y responsabilidad sobre la importancia que tiene la conservación de la naturaleza en la calidad de vida de los hombres.

En su Plan de Manejo (CONAF, 2004) se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura y equipamiento turístico:

Cuadro 3-19
Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la P.N. Conguillío

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseñar, construir e implementar un Centro de Informaciones en el sector de Coimallín.	P.N. Conguillío
Programa Operaciones	Turística y Local	Otros	Remodelar Caseta de Control Triful-Triful Los Paraguas, sector Captrén (2005)	P.N. Conguillío
Programa Operaciones	Turística y Local	Otros	Construcción portal de ingreso en accesos Triful-Triful, Los Paraguas, Captrén.	P.N. Conguillío
Programa Operaciones	General	Otros	Construcción de 5 Km de cerco perimetral en los sectores de Triful-Triful y Los Paraguas	P.N. Conguillío
Programa Operaciones	General	Otros	Mantenimiento mayor de guarderías del parque	P.N. Conguillío
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Renovar el Centro de Informaciones	P.N. Conguillío
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Replantear espacios recreativos al interior de la unidad	P.N. Conguillío

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la P.N. Conguillío, 2004.

La Reserva Nacional Las Nalcas tiene el objeto de proteger especies de fauna como la güiña, halcón peregrino, culebra de cola corta y ranita de Darwin, y en lo que a flora se refiere, busca conservar la araucaria y el ciprés de la cordillera. La Reserva fue creada el año 1967 por D.S. 604 del Ministerio de Agricultura y su Plan de Manejo vigente fue elaborado el año 2014, con una metodología de participación ciudadana, que permite lograr un plan sin plazos establecidos, que se va revisando y adaptando periódicamente. La Reserva es parte de las 10 unidades del SNASPE que forman las Zonas Núcleo de la Reserva de la Biosfera Las Araucaria.

La zonificación del Plan de Manejo establece que las actividades recreacionales y turísticas sólo son posibles en las zonas de Uso Especial y Zona de Uso Público. En su Plan de Manejo (CONAF, 2014) se identifica como único requerimiento de infraestructura para el turismo el equipamiento de senderos de uso público, de acuerdo a lo establecido en su Programa de Operaciones.

La Reserva Nacional Malalcahuello fue creada el 31 de marzo de 1931 por decreto del Ministerio de la Propiedad Austral. Su importancia obedece a que contiene muestras representativas de las formaciones vegetacionales denominadas Bosques Caducifolio Alto- Andino con Araucarias y del Bosque Caducifolio Mixto de la Cordillera de Los Andes, incluyendo las asociaciones vegetacionales que a ellas pertenecen, siendo la Araucaria; especie declarada Monumento Natural; la de mayor importancia.

En su Plan de Manejo (CONAF, 1996) se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura turística:

Cuadro 3-20
Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la R.N. Malalcahuello.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Administración	Turística y Local	Otros	Guardería en sectores El Coloradito y El Colorado	El Coloradito y El Colorado
Programa de Administración	Turística y Local	Otros	Caseta de control de acceso en El Colorado	El Colorado
Programa de Administración	General	Otros	Instalaciones anexas a las guarderías (bodegas, leñeras, etc.)	El Coloradito y El Colorado
Programa de Operaciones	General	Otros	Construir viviendas, con toda su implementación anexa, en el sector La Paloma y los sub-sectores El Coloradito, El Colorado y El Descanso.	El Coloradito, El Colorado y El Descanso.
Programa de Operaciones	Turística y Local	Otros	Construir un área de estacionamiento de vehículos, en el sector El Coloradito y otra en el sector El Colorado.	El Coloradito y El Colorado
Programa de Operaciones	Turística y Local	Otros	Construir cercos y fajas limítrofes perimetrales que faltan.	R.N. Malalcahuello
Programa de Operaciones	Turística y Local	Otros	Construir y mantener cercos en zona de uso especial.	R.N. Malalcahuello
Programa de Operaciones	Turística	Otros	Construir, instalar y mantener todo el sistema de señalización de la reserva, de acuerdo a un plan específico.	R.N. Malalcahuello
Programa de Operaciones	Turística y Local	Otros	Construir puente en el sector La Obra	La Obra

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Operaciones	Turística y Local	Otros	Mantener senderos de excursión y patrullaje.	R.N. Malalcahuello
Programa de Operaciones	Turística y Local	Otros	Construir, reparar y mantener casetas de control, incluyendo instalaciones anexas, en sector El Colorado.	El Colorado
Programa de Operaciones	Turística y Local	Otros	Diseñar, construir o reparar caminos, en los sectores: El Coloradito, Huamachuco, Piedra Santa, Tres Arroyos, El Colorado, Cajón Cautín, La Paloma, El Agrio y Fehuencura.	El Coloradito, Huamachuco, Piedra Santa, Tres Arroyos, El Colorado, Cajón Cautín, La Paloma, El Agrio y Fehuencura.
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Construcción de un área mixta para acampar y merendar, con capacidad inicial de 6 sitios demarcados, en el área de desarrolla "El Coloradito", sector El Campamento.	El Coloradito
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Reparación y habilitación de refugio	R.N. Malalcahuello
Programa de Uso Público	Turística y Local	Otros	Estacionamiento de vehículos en sector El Coloradito, con capacidad para 6 autos	El Coloradito
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Construcción de refugios rústicos de emergencia: en sendero de excursión, desde "Ooysn" hasta el área de esquí El Colorado, y desde Coyan hasta El Coloradito, pasando por Portezuela.	Sectores El Coloradito y El Colorado
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Un sendero autoguiado sobre historia natural.	R.N. Malalcahuello
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Seis paneles informativos-interpretativos-	R.N. Malalcahuello
Programa de Uso Público	Turística y Local	Otros	Un anfiteatro al aire libre (capacidad para 100 personas)	R.N. Malalcahuello
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Un sendero autoguiado acerca del manejo de los bosques mixtos.	R.N. Malalcahuello

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la R.N. Malalcahuello, 1996.

La Reserva Nacional China Muerta corresponde a parte de la zona núcleo de la Reserva de Biosfera Araucarias, la que a través su Plan de Manejo busca garantizar su preservación y conservación de sus recursos. La Reserva fue creada el 28 de junio de 1968 por Decreto Supremo N°330 del Ministerio de Agricultura y se destaca por la protección de las especies de fauna como el puma, torcaza, culebra de cola corta y sapito de cuatro ojos y de flora como la araucaria, ciprés de la cordillera y lleuque.

En su Plan de Manejo (CONAF, 2014) se identifica como requerimientos de infraestructura turística el equipamiento de senderos de uso público. De acuerdo al Programa de Operaciones establecido para el funcionamiento de la Reserva, CONAF espera realizar esta inversión al año 2019.

El Monumento Natural Contulmo destaca por la protección de las especies de fauna como el pudú, la chilla y la ranita de Darwin, y de especies de flora como la macolla. El Plan de Manejo del Monumento Natural del año 2000, establece que el objetivo

principal de la unidad es la conservación, es decir, crear las condiciones adecuadas que permitan mantener a través del tiempo las características y el funcionamiento del ecosistema en óptimas condiciones, para lo cual se necesita alterar lo menos posible el recurso. Se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura turística:

Cuadro 3-21
Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la M.N Contulmo.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Manejo	Turística	Otros	Diseño de letreros prohibitivos y normativos para el uso de la Unidad	
Áreas de Desarrollo	Turística	Otros	Centro de Información y Educación Ambiental (sala de trabajos para grupos, requeridas salas para exposiciones, servicios sanitarios, etc.)	Estero Medina (límite Sur)
Áreas de Desarrollo	Turística y Local	Otros	Caseta de control de acceso	Estero Medina (límite Sur)
Áreas de Desarrollo	Turística y Local	Otros	Barrera de acceso vehicular	Estero Medina (límite Sur)
Áreas de Desarrollo	Turística	Otros	Señalización del sendero interpretativo	M.N. Contulmo
Áreas de Desarrollo	Turística y Local	Otros	Barreras para impedir el desvío del público fuera del recorrido	M.N. Contulmo
Áreas de Desarrollo	Turística y Local	Otros	Mejoramiento de la transitabilidad en sectores resbalosos con pendiente fuerte (escalones, barreras de seguridad, etc.	M.N. Contulmo

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la M.N. Contulmo, 2000.

Finalmente, el Monumento Natural Cerro Ñielol destaca encontrarse en las inmediaciones de la ciudad de Temuco, donde se busca la protección de las especies de fauna como el zorro chilla, aguilucho de cola rojiza, culebra cola corta y sapito cuatro ojos, y en cuanto a la flora da protección a la huillipatagua, lleuque y peumo. Su objetivo principal es constituirse en la unidad demostrativa de “Bosques Relictos” del Sur de Chile, para lo cual su Plan de Manejo se encuentra vigente desde el año 2008.

La zonificación del Monumento Natural establece que es posible el desarrollo de actividades de educación ambiental en las Zonas Primitivas y de Uso Público (intensivo y Extensivo). En esta última el uso recreativo es posible con actividades de bajo impacto, y que se circunscriban al área indicada con uso público. No se detallan requerimientos de infraestructura para el turismo.

3.3 Planes de Infraestructura MOP

3.3.1 Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021.

El Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 de la Región de La Araucanía, es un instrumento de planificación elaborado por el Ministerio de Obras Públicas, que orienta las inversiones públicas en la región y que se ha desarrollado sobre una metodología de planificación estratégica, integrada y participativa, que apoya los procesos de toma de decisiones de inversión²³



Se abordan desafíos en los ámbitos de la infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria, en obras hidráulicas, agua potable rural, pasos fronterizos e infraestructura pública en general. Se señala que, para la Región de La Araucanía con una conformación social marcada por la multiculturalidad, y un tercio de su territorio declarado por la Unesco como Reserva de la Biósfera, se ha decidido apostar por la calidad de vida y el respeto al medio ambiente, como la base del desarrollo.

El objetivo del Plan es contribuir a través de la provisión de servicios de infraestructura y la gestión del recurso hídrico, al mejoramiento de la competitividad regional, al posicionamiento de la Región de La Araucanía a nivel nacional e internacional y al fortalecimiento e integración en los ámbitos socio cultural, calidad de vida de sus habitantes, dinamismo e innovación económico productivo regional - con énfasis en los sectores silvoagropecuarios, industria alimentaria y turismo de intereses especiales- lo anterior, de manera sustentable y valorando la componente étnica regional.

²³ DIRPLAN: Plan Regional de Infraestructura y Gestión de Recursos Hídricos al 2021. Región de la Araucanía- MOP http://www.dirplan.cl/planes/regional/download/PRIGRH_Region_Araucania.pdf

El Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico de la Región de La Araucanía al 2021 tiene como objetivo contribuir a través de la provisión de servicios de infraestructura y la gestión del recurso hídrico, al mejoramiento de la competitividad regional, al posicionamiento de la Región de La Araucanía a nivel nacional e internacional y al fortalecimiento e integración en los ámbitos socio cultural, calidad de vida de sus habitantes, dinamismo e innovación económico productivo regional con énfasis en los sectores silvoagropecuarios, industria alimentaria y turismo de intereses especiales- lo anterior, de manera sustentable y valorando la componente étnica regional. Los siguientes son los objetivos específicos:

- A. Desarrollar infraestructura para mejorar la calidad de vida, habitabilidad y cohesión social de la población regional, y en particular de las comunidades étnicas, principalmente Mapuche, que son parte de la identidad regional.
- B. Apoyar la consolidación de la conectividad interregional e internacional de la región.
- C. Consolidar y ampliar la conectividad vial para la integración territorial y el desarrollo de centros urbanos distintos de Temuco.
- D. Proveer de infraestructura para apoyar el desarrollo turístico de la región, focalizado al posicionamiento del etnoturismo y la conservación del patrimonio cultural y natural.
- E. Proveer infraestructura de conectividad y de riego, para contribuir al desarrollo silvoagropecuario y de la industria alimentaria.
- F. Proveer de infraestructura para fortalecer la actividad pesquera artesanal.
- G. Proteger las zonas urbanas y rurales a través de infraestructura de ámbito MOP.
- H. Promover una gestión eficiente y sustentable, sobre el uso y control del recurso hídrico y de su entorno.
- I. El Plan contempla acciones estratégicas para avanzar en el logro de los objetivos específicos y que corresponden a:
 - Dotar de agua potable a familias que habitan en pequeños poblados o sectores rurales.
 - Crear una red de helipuertos.
 - Mejoramiento de la red aeroportuaria.
 - Mejoramiento de espacios urbanos a través de obras de arquitectura mandatadas.
 - Proveer y conservar la edificación pública.
 - Puesta en valor del patrimonio.
 - Definir y construir obras para el manejo de cauces naturales.
 - Definir y construir grandes obras de infraestructura para riego.
 - Definir y construir sistemas para la evacuación y drenaje de las aguas lluvias.
 - Definir y construir infraestructura para potenciar el borde costero.
 - Definir y construir infraestructura en apoyo a la pesca artesanal.
 - Definir y construir infraestructura portuaria.
 - Consolidación de la vialidad estructurante.
 - Consolidación de la conectividad vial.

- Consolidación de caminos indígenas.
- Consolidación de puentes y pasarelas peatonales.
- Mejoramiento de pasadas urbanas.
- Proporcionar información del recurso hídrico para contribuir al desarrollo silvoagropecuario e industria alimentaria.
- Realizar estudios específicos que ayuden a la gestión del recurso hídrico.

El Plan realiza un análisis territorial de la infraestructura pública en todas sus áreas y del recurso hídrico con la finalidad de identificar los niveles de infraestructura de servicios ofertados y demandados, para determinar el déficit existente. Se menciona en los objetivos generales y específicos que con este Plan se busca aportar al desarrollo sustentable de los sectores productivos relevantes de la región, contribuyendo a través de la provisión de servicios de infraestructura de conectividad regional, relevando las riquezas naturales, escénicas y considerando la conservación del patrimonio ambiental y cultural de la región

Los lineamientos del plan en el ámbito turístico son:

- Apoyar con infraestructura las zonas con fuerte potencial turístico y definir los planes de inversión en infraestructura
- Estimular el turismo costero y fluvial: cuenca inferior del río Imperial navegable
- Dar conectividad vial, con estándar al menos de pavimento básico, a la gran mayoría de los destinos y atractivos turísticos regionales definidos como tal por este estudio.

El plan define como déficit de infraestructura en turismo

- Consolidar los Corredores Turísticos binacionales con Argentina
- Desarrollar un programa de inversión en infraestructura básica (agua, saneamiento sanitario, red vial) al servicio de los emprendimientos turísticos del territorio
- Mejorar la seguridad vial turística y productiva a través de la implementación de bermas, señalética y sistemas de seguridad para prevención de accidentes.
- Mejorar playas ubicadas en el lago Colico y lago Icalma, para impulsar iniciativas de desarrollo turístico en el territorio
- Generar infraestructura y equipamiento apropiado para el acceso y manejo sustentables de los recursos pesqueros y el desarrollo del etno-turismo.
- Mejorar la conectividad vial intra e interregional para el acceso de la población a servicios y apoyo a las actividades productivas. Territorio con gran potencial para el desarrollo del turismo de intereses especiales.

Para el análisis y la formulación se utilizó la cartera de proyectos actualizada a febrero de 2016 y la sistematización de proyectos vinculados al sector turismo.

3.3.2 Plan Director de Infraestructura 2010 - 2025 del Ministerio de Obras Públicas

De la revisión y estudio del Plan Director de Infraestructura, se consideran las oportunidades y restricciones que son apreciadas en cada región, así también la Visión del desarrollo regional que se establece. Además, se hace un estudio de los proyectos de infraestructura de enfoque turístico propuestos en el Plan²⁴

Visión del desarrollo regional del PDI. Región de La Araucanía

- La región resuelve sus tensiones interculturales en pos de un desarrollo inclusivo en que cada grupo social/étnico aporta sus propias singularidades y voluntades.
- El dinamismo de la actividad económica regional se funda en encadenamientos productivos conformados por empresas de diverso tamaño y en la articulación efectiva de esfuerzos público-privados, preferentemente por los sectores silvoagropecuarios, industria alimentaria y turismo de intereses especiales.
- Volúmenes de plantación y exportación de madera y celulosa (400.000 ha plantadas) podrían posibilitar en el mediano plazo un puerto en esta región, el que, de acuerdo a estudios regionales, debiera localizarse en la zona de Bahía Queule/Punta Nigüe.³ Este requerirá de un camino de alto estándar desde/hacia la capital regional, el que además pasaría por las inmediaciones del nuevo aeropuerto, constituyendo así un corredor para la exportación. Finalmente debe considerarse cercanía de este lugar con la Planta de Celulosa CELCO en la vecina Región de Los Ríos (a través de la Ruta T-20). No obstante lo expuesto, se deja constancia de la existencia de opiniones regionales – incluyendo algunas autoridades- que encuentran impracticable esta perspectiva.

Lineamientos que se derivan para el PDI. Región de La Araucanía

- Consolidar la infraestructura necesaria para el desarrollo y la integración
 - Pasos fronterizos: Pino Hachado (Liucura), Mamuil Malal (Puesco), Icalma.
 - Puerto pesquero artesanal o (potenciamiento de Queule).
 - Aeropuerto regional con estándar internacional, cuya construcción se ha iniciado en el 2009.
- Fortalecer la actividad pesquera artesanal mediante equipamiento.
- Desarrollar un programa regional de riego y drenaje.
- Apoyar con infraestructura las zonas con fuerte potencial turístico y definir los planes de inversión en infraestructura.
- Planificar/gestionar arquitectura pública con identidad regional y amigable con la discapacidad.
- Pavimentación de la Ruta de la Costa: vía de integración territorial y apertura de nuevas oportunidades productivas.

²⁴ DIRPLAN: Actualización Plan Director de Infraestructura MOP. Región de la Araucanía, 2009
http://www.dirplan.cl/planes/plandirector/Documents/2009/09_Informe_Final_Region_La_Araucania.pdf

- Estimular el turismo costero y fluvial: cuenca inferior del río Imperial navegable.
- Fortalecer la infraestructura de apoyo al sistema de transporte (rodovianos, puerto seco, etc.), en las principales ciudades.
- Asegurar la infraestructura y servicios intercomunales para la integración social y territorial, a fin de satisfacer necesidades de localidades aisladas.
- Concluir la construcción y mejoramiento de la Ruta de integración Interlagos. Ampliación de la frontera turística.
- Fortalecer programas de servicios rurales tales como: vivienda, electrificación, agua potable, alcantarillado, telefonía y saneamiento de títulos.
- Mejorar estándar de la red secundaria y caminos interiores productivos.
- Construir infraestructura en caletas pesqueras definidas como tales y sobre las que exista demanda efectiva:
 - Equipamiento.
 - Conectividad a red vial básica.
 - Infraestructura sanitaria.
- Dar conectividad vial, con estándar al menos de pavimento básico, a la gran mayoría de los destinos y atractivos turísticos regionales definidos como tal por este estudio.
- Construir solución vial para flujos de paso en el 100% de los casos que este estudio y otros hayan definido (*bypass*, circunvalación, variante, etc.).

3.3.3 Otros Planes MOP Validados y Vigentes

a) Chile 2020: Obras Públicas Para el Desarrollo.

El documento Chile 2020: Obras Públicas para el Desarrollo, corresponde a una sistematización de los aspectos más relevantes surgidos de diversas reuniones y talleres de trabajo realizados entre los años 2008 y 2009, tanto a nivel nacional como regional, que tuvieron la finalidad de dilucidar con diversos actores del sector público y del sector privados, vinculados con el desarrollo económico, social y político del país, acerca de la visión que se quiere tener de este para el año 2020, en forma tal de dar un sentido estratégico a las decisiones de inversión en servicios de infraestructura y a la gestión de recursos hídricos que permitan orientar la acción de futuras autoridades²⁵.

Chile 2020: Obras Públicas Para el Desarrollo. Región de La Araucanía

a) Imagen objetivo

En su estrategia de desarrollo regional, la región ha formulado la siguiente visión: La Araucanía emprende, innova, colabora y genera riqueza, integrando en su desarrollo de manera sostenible las dimensiones social, ambiental y la equidad territorial. El dinamismo de la actividad económica regional debe fundarse en encadenamientos productivos conformados por empresas de diverso tamaño y en la articulación

²⁵ DIRPLAN: Región de la Araucanía 2020 Obras Públicas para el Desarrollo
<http://www.dirplan.cl/planes/regionales/Documents/IX/MOP%20SEPARATA%20ARAUCANIA%2018-12.pdf>

efectiva de esfuerzos público-privados, preferentemente por los sectores silvoagropecuarios, industria alimentaria y turismo de intereses especiales.

ii) Objetivos estratégicos

1. Ser conocida como una región multicultural, que incorpora al pueblo mapuche y que aporta identidad al país, con servicios turísticos y alimentos de clase mundial, mejorando el acceso a los mercados y a la atracción de inversiones y financiamiento, promoviendo los potenciales de identidad regional.
2. Desarrollar los siguientes sectores productivos priorizados:
 - Turismo de intereses especiales de naturaleza interpretada, a partir de la cosmovisión mapuche; de patrimonio histórico regional; de resguardo de los recursos naturales y turismo lacustre de sol y playa. Igualmente, promoción de productos turísticos regionales en el exterior y de la identidad local (la cosmovisión y virtudes culturales de los mapuches originarios constituyen un gran legado de interés en el mundo actual).
 - Acrecentar los sectores agroalimentarios, con énfasis en fruticultura, agricultura tradicional e industria láctea, de carne, cereales y oleaginosas.
 - Proveer productos forestales y madereros. n Desarrollar la industria salmonera en forma sustentable para los mercados mundiales.
3. Potenciar los servicios de infraestructura para mejorar la competitividad de los sectores productivos prioritarios, la integración territorial, el desarrollo urbano y de servicios públicos, promoviendo una cultura de calidad de éstos.
4. Asegurar calidad de vida ambiental, cuidando la biodiversidad a través de la protección del medio ambiente.
5. Ofrecer a la ciudadanía territorios urbanos y rurales amables, seguros, con espacios públicos que mejoren su habitabilidad, mediante la implementación de planes y proyectos de desarrollo territorial (especialmente rurales), proyectando su identidad, su potencial y su patrimonio cultural, favoreciendo competitividad, sustentabilidad e integración.
6. Asegurar un abastecimiento hídrico de calidad, aumentando la superficie productiva mediante drenaje y riego, con énfasis en la eficiencia de su uso.
7. Crear valor agregado al desarrollo de la región, con investigación e innovación, con prioridad en la fruticultura, para lo cual se contempla el monitoreo y manejo de recursos y nuevas tecnologías.
8. Fortalecimiento del capital social, aumentando la capacidad de trabajo asociativo, así como acciones para formar, retener y atraer capital humano de calidad, acorde con las necesidades de desarrollo regional.

iii) Infraestructura para fortalecimiento del turismo. Región de La Araucanía

Como apoyo al fortalecimiento en este aspecto, se requiere incorporar en las distintas iniciativas público-privadas el valor diferenciador de la interculturalidad. Es necesario mejorar la infraestructura turística regional, en particular la vialidad, pavimentando distintas vías integrantes de diversos circuitos turísticos identificados. Una medida importante es el diseño y la aplicación de estándares de infraestructura turística a la red vial (senderos, ciclovías, caminos peatonales, rutas escénicas), resguardando los recursos naturales, especialmente en zonas silvestres y áreas protegidas.

El principal proyecto turístico vial es la consolidación de diversos tramos regionales de la Red Interlagos, algunos de ellos con pavimento y otros, de menor tránsito, con soluciones básicas. Especial énfasis se pone en el estudio del desarrollo de la conectividad por la ribera norte del lago Villarrica, ampliando la oferta turística del sector Villarrica-Pucón, como ruta alternativa para descongestionar el tránsito en verano.

En la región se enfatiza como un territorio de alto potencial turístico el rectángulo Cunco-Melipeuco Pucón-Villarrica. También se requiere avanzar en el Proyecto Lonquimay- Alto Biobío, de conexión con la Región del Biobío. Además, se considera baja la cobertura de caminos para acceder a circuitos turísticos de intereses especiales en La Araucanía Lacustre y en La Araucanía Andina.

b) Plan Chile 30/30 Infraestructura y Agua para el Desarrollo

La Agenda 30 30 constituye un instrumento que orienta, a largo plazo, la acción del Ministerio de Obras Públicas para la provisión de servicios de infraestructura y de la gestión del recurso hídrico. Asimismo, busca orientar con una visión integrada, la intervención ministerial en distintos niveles urbanos: metrópolis, ciudades y pueblos; y, en los territorios, potenciando sus vocaciones en los ámbitos logístico-portuario, turístico, de servicios y negocios, silvoagropecuario, acuícola y minero, entre otros²⁶. Sus objetivos consisten, en lo que refiere a infraestructura:

- Contribuir con la infraestructura del Ministerio de Obras Públicas al desarrollo de la vocación territorial productiva diversificada del país, asociada al modelo de exportación de recursos naturales con valor agregado y sus encadenamientos productivos, el turismo, y actividades de servicios
- Colaborar con un desarrollo equilibrado a nivel país, entre regiones y comunas, contribuyendo, desde la provisión de infraestructura, a otorgar mayores oportunidades de desarrollo a los territorios de zonas extremas y a los que presentan condiciones desmejoradas o rezagadas.
- Incentivar el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y su cultura, a través de infraestructura pública sustentable en todas las regiones.

²⁶ Hacia un país con desarrollo equilibrado. Infraestructura y Agua – MOP.
http://www.dirplan.cl/centrodedocumentacion/documentosgenerales/Documents/libro/Hacia_un_pais_con_desarrollo_equilibrado.pdf

- Promover y revitalizar la alianza público–privada, para incrementar cualitativamente la inversión requerida en infraestructura.

En cuanto a la visión sectorial de la infraestructura a nivel nacional, se destacan tres grandes dimensiones

- Conectividad:
 - Pavimentos básicos (mejorar carpeta de red vial)
 - Conectividad Multimodal (conectividad terrestre; integración con países vecinos; grandes proyectos de infraestructura vial; conectividad marítima, fluvial y lacustre; conectividad aérea).
- Turismo: desarrollo de la recuperación y conservación del patrimonio arquitectónico nacional como una prioridad relevante de la Agenda. Poner en valor el patrimonio existente, genera focos de atracción y soporte para la generación de actividades que impulsen el desarrollo social, cultural y económico de las localidades en las que se encuentran.
- Ciudades, restauración patrimonial y arte en espacios públicos: El patrimonio arquitectónico de la nación constituye un bien invaluable para la sociedad, es memoria del pasado y un aporte para el desarrollo futuro.

Por lo tanto, esta agenda, se resume en un gran conjunto coordinado de planes de infraestructura, que son los siguientes:

- Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 (PRIGRH).
- Plan Zona Extrema: Región de Arica y Parinacota-
- Plan Zona Extrema: Patagonia Verde (Provincia de Palena y Comuna de Cochamó, Región de Los Lagos).
- Plan de Zona Extrema: Región de Aysén.
- Plan Zona Extrema: Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.
- Plan de Conectividad Austral.
- Plan Chiloé.
- Plan Rapa Nui.
- Plan de Comunidades Indígenas en territorios rurales.
- Plan Arauco.
- Plan Red Interlagos.

c) Planes Territoriales de Infraestructura Dirección de Obras Portuarias MOP

Estos planes de inversión buscan:

- Responder a la vocación del territorio.
- Potenciar las actividades que se desarrollan en el territorio, permitiendo el desarrollo económico local, relacionado con el turismo, la pesca y los deportes náuticos.

- Recuperar el uso y disfrute de los espacios costeros (llevar la Ciudadanía al Mar, Ríos y Lagos).

Mejoramiento del borde costero, turismo y protección costera: Contribuir al desarrollo social, de recreación y turismo, a través de la provisión de servicios de infraestructura en el borde costero, fluvial y lacustre

Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal: Mejorar las condiciones de productividad, operación, seguridad, higiene y turismo asociado a la actividad pesquera artesanal.

Infraestructura portuaria de Conectividad: Proveer servicios integrales de infraestructura para el transporte marítimo, fluvial y lacustre, tanto de pasajeros como de carga, con mejor calidad de servicio

Conservación de infraestructura Portuaria y Costera: Mantener los estándares de operatividad de las obras de infraestructura construidas por la DOP, a través de aplicación de planes de conservación de obras.

Distintos Usos del Borde Costero

- Turismo y esparcimiento
- Conectividad Bimodal del territorio
- Actividades económicas industriales y artesanales
- Cabotaje y comercio internacional

Cuadro 3-22
Planes Territoriales de Infraestructura 2014-2022

Planes Territoriales de Infraestructura	N° de Proyectos	Inversión Estimada (MM\$)	Metros Lineales (m)
Plan Borde Costero Arica	7	57.000	6.400
Plan Borde Costero Antofagasta	19	60.000	11.000
Coquimbo	16	20.000	-
O´ Higgins	9	17.000	3.500
Maule	12	22.000	8.900
Biobío	19	22.000	10.500
Rio Bueno	16	10.000	-
Llanquihue	12	35.000	9.900
Chiloé	20	40.000	6.000
Quellón	5	25.000	-
Los Ríos	19	74.000	19.000

Fuente: Planes Territoriales De Infraestructura. Dirección De Obras Portuarias. Ministerio De Obras Públicas. Julio 2016

3.3.4 Convenios de Programación

Los convenios de programación, si bien, no corresponden a planes de infraestructura propiamente tal, se considera conveniente mencionarlos en este capítulo, dada su relación directa con el apoyo a la ejecución de los planes de infraestructura MOP.

Los convenios de programación son instrumentos para financiar inversión. En este sentido, la Ley 19.175, artículo 81²⁷, los define como acuerdos formales entre uno o más gobiernos regionales y uno o más ministerios, que definen las acciones relacionadas con los proyectos de inversión que ellos concuerdan en realizar dentro de un plazo determinado. Estos convenios deberán especificar el o los proyectos sobre los cuales se apliquen, las responsabilidades y obligaciones de las partes, las metas por cumplir, los procedimientos de evaluación y las normas de revocabilidad. Los convenios de programación incluyen, cuando corresponde, cláusulas que permiten reasignar recursos entre proyectos.

A los convenios de programación se pueden incorporar otras entidades públicas o privadas, nacionales, regionales o locales, cuyo concurso o aporte se estime necesario para la mayor eficiencia en la ejecución del referido convenio de programación.

Cabe destacar que, en la Región de La Araucanía, existe un convenio de programación vigente entre el Gobierno Regional de La Araucanía y el Ministerio de Obras Públicas, denominado “Plan Infraestructura para el Mejoramiento de la Conectividad Rural Región de La Araucanía”, por un monto de \$ 375.215 millones en un plazo de ejecución de 6 años. El citado Convenio se suscribió el 22 de mayo del año 2015, quedando expresamente estipulado en el decreto exento N° 184 del Ministerio de Hacienda, 19 de junio de 2015.

En todo caso, se tiene pensado que durante los próximos cinco años se intervendrá un total de cinco mil 759 kilómetros, de los cuales mil 400 serán pavimentados y más de cuatro mil cambiarán de tierra a ripio. Además, se considera la construcción de 111 puentes y pasarelas. Del total de recursos (375 mil millones de pesos), el MOP financiará el 51.6%, mientras que el otro 48.4% corresponde al aporte del Gobierno Regional.

Algunos de los 55 caminos que cambiarán de estándar a Camino Básico Intermedio son el camino Tranapunte-Límite Regional, que conectará a La Araucanía y Biobío a través de la costa; el camino Angol-Parque Nacional Nahuelbuta; el camino Curarrehue-Flor del Valle; el camino Liucura-Icalma, el camino Pastene-Quidico y el camino Los Sauces-Lumaco por Las Rosas²⁸.

²⁷ Ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional y Jurisprudencia Administrativa – Ministerio del Interior y Seguridad Pública, 2011.
<https://www.Leychile.cl/Navegar?idNorma= 243771>

²⁸ GORE Araucanía.
https://www.gorearaucaania.cl/index.php?id= 344&no_cache= 1&tx_ttnews%5Btt_news%5D= 708&cHash= ccfcb71d201353107e3d296ac071ac07

3.4 Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional

La **Estrategia Regional de Desarrollo 2010 - 2022 (ERD)** es un instrumento orientador, construido con el aporte de distintos actores (Alcaldes, Concejales, Dirigentes Mapuches, entre otros.), en cuyo diagnóstico destacan algunos problemas que podrían tener relación con las limitaciones de infraestructura habilitante para el turismo, siendo el más relevante, la existencia de una región con un alto potencial turístico que, sin embargo, se ha visto limitado por la escasa infraestructura de servicios, deficiente conectividad, mano de obra no calificada y riesgos naturales, así como el uso inadecuado de territorio por parte de inversionistas y la existencia de loteos informales.

Desde la perspectiva territorial la ERD define al Turismo como un sector económico importante de la región, por su potencial de desarrollar crecimiento, proponiendo los siguientes puntos que podrían requerir de infraestructura habilitante: promover el desarrollo de actividades turísticas asociadas a las bellezas escénicas, parques nacionales, reservas y formas de vida de la población, reducir la estacionalidad del turismo potenciando el desarrollo de actividades invernales como eventos científicos nacionales y mundiales, cotos de caza, centros de *ski*, centros termales y las actividades náuticas invernales, entre otros, consolidar el Corredor Turístico binacional, consolidar un sistema de vías multimodales, desarrollar un programa de inversión en infraestructura básica (agua, saneamiento sanitario, red vial) al servicio de los emprendimientos turísticos del territorio y potenciar el territorio en el ámbito turístico-deportivo de ríos y mar.

Complementariamente a la ERD, la región posee una **Política Regional de Integración Territorial 2012-2022** que tiene como propósito entregar a los territorios aislados, las herramientas y líneas de asistencia que posibiliten su integración en forma armónica al desarrollo del país. En materia de generación de esta política, la Región de la Araucanía es pionera en su elaboración con alto grado de participación. Dentro de este instrumento se pone énfasis en el fortalecimiento de ciudades intermedias y/o estratégicas con servicios e infraestructura para transformarlas en plataformas de servicios de la Región, que reduzcan las causas del aislamiento, así como en el mejoramiento y cambio de estándar de las redes camineras, su infraestructura y conexión fluvial (pasarelas, puentes y balsas) y establecer circuitos de conectividad transversal y longitudinal a centros urbanos intermedios expeditos y aptos para el fomento productivo. En particular, el turismo es considerado entre las Estrategias Complementarias de Fomento Productivo, en la cual se requiere la flexibilización de algunos instrumentos públicos y el impulso del fomento del turismo, entre otros.

El **Plan de Acción Sector Turismo** comprende los principales aspectos técnicos de la Estrategia de Desarrollo Turístico que conduce SERNATUR Araucanía, coherente con la política nacional, la estrategia nacional de turismo y la estrategia regional de desarrollo, como carta de orientación para la planificación regional, e incorporando también elementos señalados por distintos actores regionales del turismo. Las iniciativas citadas en el presente plan, que podrían requerir infraestructura habilitante son las siguientes: habilitación de rutas de Neruda, Padre Pancho y Patrimonial Campesinos de Montaña, adquisición, diseño y construcción de la Casa Museo de Pablo Neruda en Temuco, mejoramiento Integral de Zonas de Uso Público Parque Nacional Villarrica, mejoramiento de diversas vías y caminos de interés turístico.

4. INFRAESTRUCTURA MOP O SITUACIÓN BASE

El presente capítulo muestra una caracterización de la región, en términos de la infraestructura MOP existente, lo que sumado a los proyectos en marcha del mismo Ministerio, cuya ejecución está programada para finalizar el año 2016, constituirá la Situación Base. La comparación entre la Imagen Objetivo para la infraestructura de la región y esta Situación Base, permitirá visualizar los déficits de infraestructura, que serán contrastadas con los resultados obtenidos en los Talleres de Inicio.

4.1 Infraestructura de conectividad vial interurbana y urbana.

De acuerdo al documento Red Vial Nacional, Dimensionamiento y Características preparado por el Departamento de Gestión Vial de la Subdirección de Desarrollo de la Dirección de Vialidad, en diciembre de 2014, se presenta la siguiente información de infraestructura vial regional.

La red vial de caminos públicos del país se estructura de la manera presentada en el siguiente cuadro.

Cuadro 4-1
Red vial de caminos públicos

DFL 850	Ordenamiento interno			Red
Nacional	Nacional	Nacional	A	Básica
Regional	Regional	Primario	B	
		Secundario	C	
	Comunal	Primario	D	Primaria
		Secundario	E	Secundaria

Fuente: Dirección de Vialidad

- Longitud de caminos Red Vial Regional, según tipo de carpeta.

El cuadro resume la longitud de Red Vial Regional de acuerdo a los diversos tipos de carpeta considerados, cuyas longitudes son expresadas en km.

Cuadro 4-2
Longitud de red vial Región de La Araucanía
(Longitud en Km)

Red Vial Pavimentada				Soluciones Básicas		Red Vial No Pavimentada		Total
Asfalto	Hormigón	Asf./Horm	Caminos Básicos Intermedios	Capa Protección	Granular Estabilizado	Ripio	Tierra	
1.554,67	106,30	96,80	52,45	399,07	333,99	6.958,29	2.499,78	12.001,35

Fuente: Red Vial Nacional, Dimensionamiento y Características. Diciembre 2016

La Región de La Araucanía presenta un 13,9% de su red total pavimentada, lo que la ubica por debajo el promedio nacional de 25,1%. Es la segunda región con menor

porcentaje de sus caminos pavimentados después de Aysén. Los caminos de carpeta mixta como asfalto/hormigón surgen al considerar su estructura real, siendo caminos cuyas calzadas se presentan con pistas de diferente carpeta de rodadura.

Los tipos de superficies de rodadura denominadas Capas de Proyección, corresponden a una Solución Básica con aplicación de una capa asfáltica de protección, en tanto que las Carpetas Granulares Estabilizadas corresponden a una Solución Básica que se caracteriza por la aplicación de algún tipo de ligante o estabilizador del suelo que mantiene más cohesionada la matriz pétreo.

Las principales rutas pavimentadas de la Región de La Araucanía y su relevancia con respecto a los destinos turísticos de la región se presentan a continuación, con su longitud expresada en km.

Cuadro 4-3
Longitud de rutas principales Región de La Araucanía y relación con destinos turísticos

Ruta	Total km	Destino Turístico asociado
Ruta 5	204,04	Temuco
Ruta 181-CH	180,92	Araucanía Andina
Ruta S-11-R	55,59	Araucanía Andina
Ruta S-60	69,14	Temuco; Araucanía Costera
Ruta S-40	86,00	Araucanía Costera
Ruta 180	18,53	Nahuelbuta
Ruta 182	31,58	Nahuelbuta
Ruta R-86	93,50	Nahuelbuta
Ruta P-70	60,10	Araucanía Costera
Ruta S-16	44,23	Temuco
Ruta 199-CH	136,76	Araucanía Lacustre
Ruta S-95-T	31,60	Araucanía Lacustre
Ruta S-91	34,12	Araucanía Lacustre
Total	1.046,11	

Fuente: Elaboración propia con fuente en Red Vial Nacional, Dimensionamiento y Características. Diciembre 2014.

- Pasos y avanzadas

La región cuenta con cuatro pasos fronterizos que comunican con la República de Argentina. Los pasos fronterizos y sus características son los siguientes:

Cuadro 4-4
Pasos y avanzadas de la Región de La Araucanía

Nombre	Coordenadas		Altitud (m.s.n.m.)	País limítrofe	Centro más cercano
	Latitud Sur	Longitud Oeste			
Paso Pino Hachado	38° 39'	70° 53'	1.885	Argentina	Villa Liucura
Paso Icalma	38° 50'	71° 16'	1.300	Argentina	Melipeuco
Paso de Reigolil	39° 07'	71° 25'	1.120	Argentina	Melipeuco
Paso Mamuil Malal	39° 35'	71° 28'	1.210	Argentina	Pucón

Fuente: Dirección de Fronteras y límites (DIFROL)

El paso Pino Hachado se encuentra en la comuna de Lonquimay, provincia de Malleco. El rol de la vialidad corresponde a la Ruta Internacional CH – 181, el que consiste en

un camino pavimentado y en menor proporción de ripio. Las condiciones meteorológicas describen temperaturas máximas de 20 °C y mínimas de 0 °C, con precipitaciones de mayo a octubre. Esto da cuenta, que es un paso abierto todo el año, aunque sujeto a modificaciones en cuanto a horarios y tenencia de equipamiento de invierno en algunas épocas del año.

El paso Icalma se encuentra en la comuna de Lonquimay, provincia de Malleco. El rol de la vialidad corresponde a la Ruta S-61, el cual consiste en un camino de carpeta pavimento y de ripio. Es un paso habilitado para tránsito de vehículos menores y buses y no apto para vehículos de cargas sobre 15.Ton. De todas formas, es un paso habilitado todo el año.

El paso Mamuil Malal se encuentra en la comuna de Curarrehue, provincia de Cautín, el cual consiste en un camino de carpeta de pavimento de la Ruta Internacional CH - 119. Es un paso habilitado para todo tipo de operaciones y habilitado todo el año.

El paso Reigolil a diferencia del resto de los pasos, es un paso de habilitación temporal, con camino de ripio, tierra y huella hasta la frontera. Además está habilitado solo para lugareños mapuches y de sus comunidades.

Los tres primeros pasos mencionados, cuentan con instalaciones de aduana, policía de investigaciones y SAG. El más transitado de los tres es Pino Hachado, con 203.250 viajeros ingresados en 2015 (197.266 salidos), aunque seguido de cerca por Mamuil Malal con 186.144 ingresos (190.665 salidos). Esto se debe principalmente al ser el paso fronterizo asociado a Pucón, principal ciudad - atractivo de la región.

4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria

En infraestructura de conectividad aeroportuaria se distinguen tres redes: la red primaria, que se compone de los 16 aeropuertos y aeródromos más importantes del país, ubicados en las capitales regionales o en las cercanías de centros económicos relevantes de la región. Son los aeropuertos por los cuales se presenta el principal flujo de turistas y que permiten la conectividad tanto nacional (para el caso de los 16) como internacional (7 aeropuertos) de los destinos turísticos del país. La red secundaria está compuesta a la fecha por 13 aeródromos que se encuentran distribuidos a lo largo del país, y que complementan a la red primaria y cumpliendo una labor de conectividad en las regiones. Por último, los pequeños aeródromos cumplen con dar conectividad al territorio y soberanía en localidades apartadas, cumpliendo un rol principalmente social al permitir el acceso de diferentes servicios públicos hacia dichas localidades. Contempla solamente los aeródromos fiscales de uso público.

Antecedentes actualizados al 31 de octubre del año 2016, la Región de La Araucanía posee la siguiente red de aeropuertos/aeródromos:

- Red primaria de aeródromos: 1, aeródromo La Araucanía.
- Red secundaria de aeródromos: 1, aeródromo de Pucón

- Red pequeños aeródromos Fiscales: 4, Los Confines de Angol, Traiguén, Victoria y Villa Portales de Lonquimay.
- Red militar: 1, Base Aérea Maquehue.
- Red privada de pequeños aeródromos: 18

Cuadro 4-5
- **Aeropuertos y Aeródromos en la Región de La Araucanía**

Aeródromo	Ubicación	Red	Uso	Longitud de pista (m)	Altura (msnm)
La Araucanía	Freire	Primaria	Público	2.440	98
Pucón	Pucón	Secundaria	Público	1.722	260
Victoria	Victoria	Pequeño Aeródromo	Público	1.060	350
Villa Portales	Lonquimay	Pequeño Aeródromo	Público	1.000	970
Los Confines	Angol	Pequeño Aeródromo	Público	800	73
Traiguén	Traiguén	Pequeño Aeródromo	Público	808	247
Maquehue	Padre Las Casas	Militar	Militar	1.700	93
Melipeuco	Melipeuco	Privado	Privado	1.000	423
Agua Buena	Collipulli	Privado	Privado	600	433
Lago Colico	Cunco	Privado	Privado	760	350
Los Guayes	Cunco	Privado	Privado	599	400
Santa Lucía	Freire	Privado	Privado	600	215
Llolle norte	Lago Caburga	Privado	Privado	500	500
Esperanza	Lautaro	Privado	Privado	530	375
Lolco	Lonquimay	Privado	Privado	900	650
Curimanque	Pucón	Privado	Privado	620	450
Ainhoa	Vilcún	Privado	Privado	500	281
La Colmena	Quino	Privado	Privado	700	251
María Ester	Victoria	Privado	Privado	650	298
Malloco	Villarrica	Privado	Privado	750	285
Villarrica	Villarrica	Privado	Privado	1.000	288
La Verónica	San Patricio	Privado	Privado	800	390
Chufquen	Traiguén	Privado	Privado	700	236
Curacautín	Curacautín	Privado	Privado	790	508
Icalma	Lonquimay	Privado	Privado	730	1.160

Fuente: Dirección de Aeropuertos 2016.

La región cuenta con uno de los aeropuertos más recientes construidos en Chile, el Aeródromo La Araucanía. Este reemplazó como el principal aeropuerto de la región al Aeródromo Maquehue. Está situado a 20 km al sur de la ciudad de Temuco, en la comuna de Freire, Provincia de Cautín. Tiene capacidad para albergar 4 aviones tipo Boeing 767 y cuenta con un terminal de pasajeros de 5.000 m².

Al aeródromo Maquehue, por su parte, tenía programado cesar sus operaciones el 29 de julio de 2014, quedando autorizado exclusivamente para operaciones de clubes aéreos. Posee un terminal de 2.190 m². Las razones para su reemplazo por el aeropuerto de La Araucanía fueron la constante neblina que impedía las operaciones normales. Por último, el aeródromo de Pucón, el tercero en importancia de la región, alberga un pequeño terminal de 92 m² y recibe principalmente flujo de turistas en la

época de verano en Chile. En cuanto a los pasajeros llegados y salidos en la región, las estadísticas de la Junta Aeronáutica Civil del año 2015 registran 575.213 pasajeros de destinos nacionales y 66 de destinos internacionales (provenientes de Lima, Perú, durante la Copa América 2015).

4.3 Infraestructura de conectividad marítima y productiva asociada a la Infraestructura Portuaria y Pesquera Artesanal.

La definición del tipo de caleta la entrega la Dirección de Obras Portuarias en el documento “Plan de Inversión en Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal 2010-2020” y, en el caso regional, corresponde a las siguientes:

- Caletas Pesqueras Regionales

Caletas que destacan por su importancia nacional tanto por el volumen desembarcado, por la valorización de sus productos, como por la mano de obra y flota involucrada. Físicamente se encuentran en sectores urbanos y poseen una ubicación geográfica que les permite ser puntos de convergencia para embarcaciones de otros sectores, prestando servicios a nivel local y regional.

- Otras caletas.

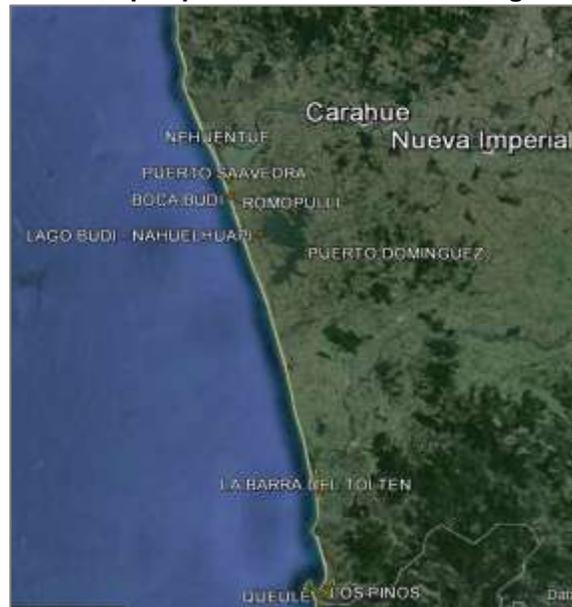
Son lugares que se caracterizan por la eventualidad de la operación y/o bajos desembarques (menor a 120 ton/año), no permitiendo asegurar sustentabilidad de la inversión en el tiempo. Representan, además, un gran riesgo invertir en infraestructura portuaria pesquera artesanal básica, dado que no contarían con recursos que les permitan asumir los costos de administración y conservación de las obras. Conforme al DS (M) 240 de 03/08/1998, que fija la nómina oficial de caletas de pescadores artesanales, al DS (M) 337 de 15/11/2004 y al DS (M) 237 de 14/08/2009 que lo modifican, la siguiente nómina muestra las caletas pesqueras artesanales de la región:

Cuadro 4-6
Caletas pesqueras artesanales en la Región de La Araucanía

Caleta	Provincia	Comuna
Queule	Cautín	Nueva Tolón
Los Pinos	Cautín	Nueva Tolón
La Barra (Tolón)	Cautín	Nueva Tolón
Puerto Domínguez	Cautín	Saavedra
Lago Budi – Nahuelhuapi	Cautín	Saavedra
Romopulli	Cautín	Saavedra
Boca Budi	Cautín	Saavedra
Puerto Saavedra (El Huilque)	Cautín	Saavedra
Nehuentué	Cautín	Carahue

Fuente: Decreto 240, Ministerio de Defensa Nacional

Figura 4-1
Ubicación de las caletas pesqueras artesanales en la Región de La Araucanía



Fuente: Elaboración propia

- Infraestructura de conectividad portuaria.

La región cuenta con 11 servicios de balseo (que son entregados por la Dirección de Vialidad y administrados por la Dirección de Obras Portuarias) que permiten mantener la conectividad terrestre con los sectores de Alto Biobío, Lumaco, Imperial, Moncul y Toltén. La DOP ha implementado rampas para balsas para asegurar la transitabilidad e interconexión de los usuarios. Por su parte, en los lagos Icalma y Budi existen embarcaderos menores que proporcionan más seguridad y un mejor servicio a las embarcaciones que transitan en ambos sectores.

- Infraestructura Portuaria Industrial o Productiva.

La región no cuenta con puertos productivos o industriales de importancia.

4.4 Infraestructura de riego

La infraestructura de riego definida por la DOH está compuesta por embalses y canales:

4.4.1 Embalses

Constituidos por una presa que normalmente cierra un cauce natural y permite acumular agua proveniente de lluvia y/o deshielos para dotar de una mayor seguridad en el riego al sector agrícola. La región no cuenta con embalses

4.4.2 Canales

Permiten captar las aguas desde un río, un embalse u otro canal, para conducir las hasta la zona de cultivos o plantaciones bajo riego. El canal es una excavación de forma trapezoidal, normalmente revestida en hormigón o láminas de asfalto y con una suave pendiente longitudinal, que consta de una bocatoma de hormigón armado (cuando capta aguas de un río) provista de compuertas que regulan el paso del agua, así como de compuertas desripiadoras que permiten devolver al río las piedras que acarree. El canal se va dividiendo en canales secundarios y terciarios, siendo estos últimos los que entregan el agua a los predios. La infraestructura de canales de regadío de responsabilidad MOP está normado por el DFL 1123, que regula la provisión de grandes obras de riego.

En la región, la DOH ha estimado en 60.000 las ha de riego, destacándose Traiguén, Freire, Vilcún y Renaico como las comunas con mayor superficie regada (27.000 ha). Sumando Temuco, Lautaro, Perquenco y Galvarino se llega al 75% de la superficie bajo riego de la región.

Cuadro 4-7
Superficie de riego (ha) en la Región de La Araucanía

Comuna	Canales (DOH)	Censo 2007
Angol	4.500	4.205,8
Renaico	5.000	5.500,6
Collipulli	3.000	1.086,9
Lonquimay	500	3.359,5
Purén	200	464,3
Lumaco	100	109,6
Los Sauces	200	800,0
Traiguén	8.000	2.543,0
Victoria	2.500	1.681,2
Curacautín	500	935,5
Ercilla	500	181,9
Temuco	3.500	541,1
Lautaro	3.300	838,6
Perquenco	2.000	1.424,5
Galvarino	4.000	409,9
Cunco	2.500	1.379,1
Padre Las Casa	--	1.619,0
Vilcún	6.000	5.994,0
Nueva Imperial	1.800	536,0
Carahue	200	139,6
Saavedra	--	39,2
Freire	8.000	9.448,3
Teodoro Schmidt	--	625,8
Pitrufquén	500	436,8
Gorbea	500	822,4
Loncoche	900	493,8
Villarrica	1.000	1.412,0
Pucón	500	1.007,0
Melipeuco	50	1.143,4
Curarrehue	50	202,5
Toltén	200	156,0

Comuna	Canales (DOH)	Censo 2007
Total regional	60.000	49.771,45

Fuente: Censo Agrícola 1997.

Los principales canales de la región se presentan a continuación:

Cuadro 4-8
Canales en la Región de La Araucanía

Canal	Comuna	Capacidad (m ³ /s)
Pillanlelbun	Lautaro – Temuco	4,0
Imperial	Lautaro – Temuco	1,0
Perquenco	Perquenco	2,8
Quepe Sur	Vilcún	3,0
Quepe Norte	Vilcún	6,0
Curileo	Vilcún	1,0
Allipén	Freire	15,0
Chufquén	Traiguén – Victoria – Perquenco	12,0
Biobío Sur	Angol – Renaico	5,0
Parranal – San Miguel – Santa Ana y otros	Renaico	1,0
Schmidt Norte	Vilcún – Temuco	1,5
La Victoria	Vilcún	2,5
Sandoval	Temuco – Nueva. Imperial	0,8

Fuente: Dirección de Obras Hidráulicas (MOP)

4.5 Infraestructura de control aluvional

Las obras de control aluvional se destinan a reducir el impacto y riesgo de riadas o avalanchas sobre centros poblados o infraestructura, y se ubican por lo general en sectores cordilleranos o de alta pendiente. Se distinguen dos tipos de obras, muros gravitacionales y cajones de viguetas de hormigón.

En la región se presentan obras de defensa fluvial. Las más relevantes son:

- Defensa longitudinal tipo Escollera de Roca en la cuenca del río Cautín.
- Defensa longitudinal tipo Escollera de Roca y espigones en la comuna de Pitrufquén.

4.6 Edificación pública y patrimonial

- Patrimonio Cultural

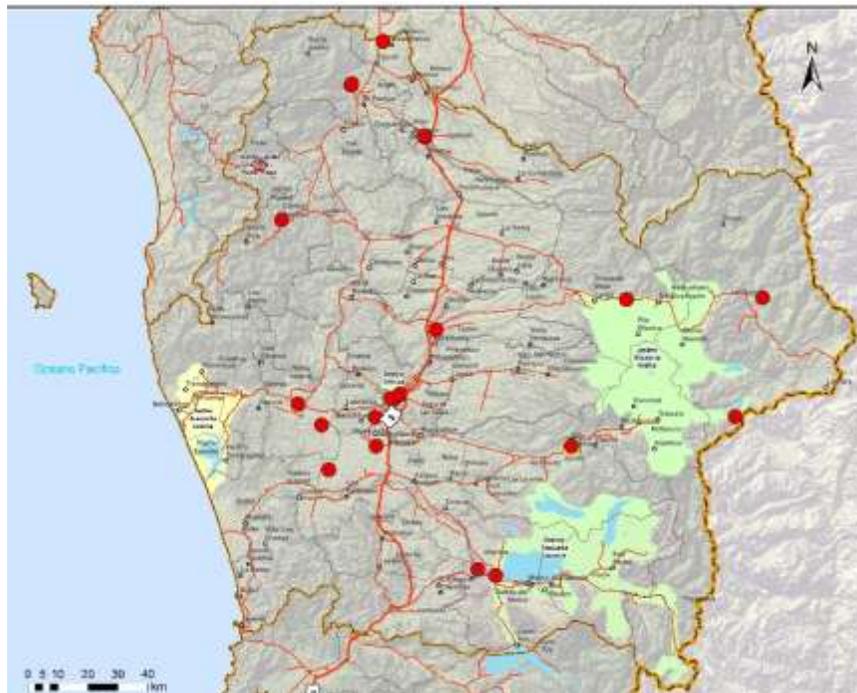
El siguiente cuadro muestra el listado de Monumento Nacionales en la Región de La Araucanía:

Cuadro 4-9
Monumentos Nacionales en la Región de La Araucanía

Nombre (Denominación Oficial)	Comuna	Categoría
Esculturas y espejo de agua, ubicadas en la plaza de Armas de Angol	Angol	MONUMENTO NATURAL
Colecciones de todos los museos dependientes de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Casa de máquinas de Temuco y material que se indica	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Viaducto del Malleco	Collipulli	MONUMENTO NATURAL
Fuerte Nuestra Señora de las Nieves de Boroa	Nueva Imperial	MONUMENTO NATURAL
Sitio de Villarrica	Villarrica	MONUMENTO NATURAL
Edificio y parque del Museo Regional de La Araucanía	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Piezas ferroviarias que indica: Coche V-337	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Piezas ferroviarias que indica: Locomotora a vapor 849 Tipo 80	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Piezas ferroviarias que indica: Locomotora a vapor 463 Tipo 54	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Piezas ferroviarias que indica: Coche Salón Z-10	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Piezas ferroviarias que indica: Coche especial de servicio con carrocería de madera ES-36	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Piezas ferroviarias que indica: Coche para pasajeros, primera clase, I-298	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Piezas ferroviarias que indica: Coche para pasajeros, primera clase, I-230	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Piezas ferroviarias que indica: Coche para pasajeros, segunda clase, II-538	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Piezas ferroviarias que indica: Coche para pasajeros, segunda clase, II-578	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Piezas ferroviarias que indica: Coche para pasajeros, segunda clase, II-2023	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Piezas ferroviarias que indica: Coche para pasajeros, segunda clase, II-2081	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Piezas ferroviarias que indica: Grúa pescante a Vapor	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Complementa declaración casa de máquinas de Temuco	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Nguillatuwe, menoko y cementerio del complejo ceremonial y religioso mapuche de Monopaine	Padre Las Casas	MONUMENTO NATURAL
Complejo religioso y ceremonial indígena mapuche de Mitrauquén Alto, Eltuwe (cementerio) y Ngüillatuwe	Lonquimay	MONUMENTO NATURAL
Complejo religioso y ceremonial indígena mapuche de lcalma, Eltuwe(cementerio) y Ngüillatuwe	Lonquimay	MONUMENTO NATURAL
Archivo General de Asuntos Indígenas	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Documentos conservados en el Archivo Nacional, y contenidos en el Archivo Nacional Histórico, Archivo Nacional de la Administración y Archivo de La Araucanía	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Guillatuwe, Paliwe y Eltun del complejo religioso y ceremonial de la comunidad mapuche Pedro Ancalef, en localidad de Putue	Villarrica	MONUMENTO NATURAL
Ex hospital de Angol	Angol	MONUMENTO NATURAL
Complejo Religioso y ceremonial Nguillatuwe de la localidad de Pelleco Lof Maitén	Freire	MONUMENTO NATURAL
Eltun (cementerio mapuche) de Pelal Rucahue del lof Manquilef	Freire	MONUMENTO NATURAL
Estación Ferroviaria El Manzanar	Curacautín	MONUMENTO NATURAL
Nueve piezas ferroviarias ubicadas en el Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda de Temuco	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Puente Ferroviario sobre el río Cholchol	Nueva Imperial	MONUMENTO NATURAL
Edificio Consistorial de la Municipalidad de Collipulli	Collipulli	MONUMENTO NATURAL
Casa Schmidlin	Purén	MONUMENTO NATURAL
Casa Silvestrini de Pastene	Lumaco	MONUMENTO NATURAL
Treinta y dos locomóviles	Carahue	MONUMENTO NATURAL
Centro cultural comunal de Renaico, ex escuela primaria N° 16	Renaico	MONUMENTO NATURAL
Hotel Continental de Temuco	Temuco	MONUMENTO NATURAL
Iglesia de San Leonardo de Porto Mauricio	Collipulli	MONUMENTO NATURAL
Capilla Nuestra Señora del Carmen de Ultracautín	Lautaro	MONUMENTO NATURAL

Fuente: Consejo de Monumentos Nacionales

Figura 4-2
Ubicación de Monumentos Nacionales en la Región de La Araucanía



Fuente: Elaboración propia en base a Consejo de Monumentos Nacionales. Círculos rojos: Monumentos Históricos; Cuadrados amarillos: Zonas Típica.

- Edificación Pública y Patrimonial

Frente a los requerimientos regionales referentes a edificación pública y patrimonial, es importante definir la misión de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas en este ámbito. La Dirección de Arquitectura tiene por misión proveer y conservar la edificación pública requerida, para favorecer la competitividad y el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, a través de acciones realizadas por el MOP o por mandato de otras instituciones del Estado. Conforme a esto, su marco de acción corresponde a proyectos propios o encargados por otras instituciones a través de mandatos, ya sea en la etapa de diseño o ejecución. La edificación pública patrimonial corresponde a iniciativas de inversión de patrimonio arquitectónico (con fondos sectoriales o en el marco del Programa Puesta en Valor del Patrimonio, según crédito BID que vincula a los Gobiernos Regionales, a la SUBDERE y al MOP), y a instrumentos de gestión, tales como términos de referencia e informes técnicos, orientados a la formulación y sistematización de procedimientos para la puesta en valor del patrimonio arquitectónico. Al respecto, su objetivo es proteger y poner en valor los bienes patrimoniales inmuebles (edificaciones, conjuntos urbanos o sitios) declarados Monumentos Nacionales, o en proceso de serlo, de prioridad nacional o regional, de modo que generen beneficios socio-económicos que contribuyan al desarrollo sustentable.

4.7 Cobertura de Agua Potable Rural y saneamiento rural.

4.7.1 Sector urbano.

De acuerdo al último Informe Anual de Coberturas Urbanas de Servicios Sanitarios de la Superintendencia de Servicios Sanitarios (SISS), para el sector urbano en la región los servicios sanitarios de producción y distribución de agua potable, abarcan un total de 195.302 clientes mientras los de recolección y disposición de aguas servidas alcanzan a los 185.283.

4.7.2 Sector rural

Según datos del año 2014 del MOP, en la región se contabilizan un total de 190 sistemas de APR operativos. Los APR en funcionamiento, se listan en el siguiente cuadro:

Cuadro 4-10
APR en la Región de La Araucanía

Provincia	Comuna	N° de Localidades abastecidas	Número de Arranques	N° de Beneficiarios/as Estimados
Cautín	Carahue	8	1.364	5.456
	Cholchol	4	419	1.676
	Cunco	8	1.392	5.568
	Curarrehue	3	974	3.896
	Freire	15	2.060	8.240
	Galvarino	3	131	524
	Gorbea	1	28	112
	Lautaro	6	364	1.456
	Loncoche	7	1.187	4.783
	Melipeuco	3	1.224	4.896
	Nueva Imperial	15	2.100	8.400
	Padre Las Casas	8	1.369	5.476
	Perquenco	4	1.848	7.392
	Pitrufquén	10	885	3.540
	Pucón	8	1.536	6.144
	Saavedra	3	256	1.024
	Temuco	6	861	3.444
	Teodoro Schmidt	5	2.914	11.656
	Toltén	5	1.138	4.552
	Vilcún	9	1.404	5.655
Villarrica	11	1.774	7.096	
Malleco	Angol	5	338	1.352
	Collipulli	8	705	2.820
	Curacautín	7	674	2.696

Provincia	Comuna	N° de Localidades abastecidas	Número de Arranques	N° de Beneficiarios/as Estimados	
	Ercilla		8	940	3.760
	Lonquimay		7	533	2.132
	Los Sauces		1	94	376
	Lumaco		3	264	1.056
	Purén		6	609	2.436
	Renaico		4	905	3.620
	Traiguén		1	50	200
	Victoria		5	905	3.620
Total			197	31.245	125.054

Fuente: Elaboración propia en base a base de datos APR MOP diciembre 2016.

En cuanto a la distribución espacial de los proyectos del PRIGRH, se puede decir que en la región existen 27 proyectos de APR, concentrándose en la zona centro y centro – norte de la Región, asociados principalmente a la agrupación de localidades o pueblos cercanos a redes viales que se conectan directamente con la ruta 5. Por otra parte, se puede observar que en el sector costero Sur existe una concentración de sectores con agua potable, aunque menor, que también se asocian a rutas de conexión.

Por último, cabe destacar que tanto el sector costero del lado norte como el sector Sur - oriente no poseen agua potable, el primero probablemente debido a la baja concentración de localidades y el segundo, posiblemente, por la deficiente red de conexión con vías principales.

4.8 Infraestructura Pública Concesionada

A continuación, se describe la infraestructura pública concesionada en la región. Se describen solo las obras relacionadas con infraestructura para el turismo, como autopistas y aeropuertos, dejando al margen obras como hospitales y recintos hospitalarios.

- Ruta 5 Tramo Collipulli – Temuco.

De acuerdo a la descripción el proyecto en Concesiones, este tramo de la Ruta 5 Sur, con 144 kilómetros de extensión, beneficia a los sectores agropecuario, lechero y maderero de la zona, así como al transporte terrestre de productos de toda La Araucanía, que movilizan su carga a regiones situadas al sur, al centro y al norte de Temuco, especialmente a la Región Metropolitana. También ofrece una mejor conexión con rutas que van a centros turísticos al oriente y al poniente de la autopista, como también a los pasos fronterizos con Argentina.

Su alto estándar y su velocidad de diseño ahorran tiempos de viaje y otorgan mayor seguridad y confort a los usuarios, que disponen de una serie de servicios gratuitos en toda la concesión.

- Ruta 5 Tramo Temuco – Río Bueno.

De acuerdo a la descripción el proyecto en Concesiones, la concesión comprende la construcción, conservación y explotación de nuevas obras públicas entre los kilómetros 718,300 y 890,000 de la Ruta 5 Sur, en una extensión de 171,700 km., que involucra a las comunas de Gorbea y Loncoche, en la Región de La Araucanía, y a las de Lanco, San José de la Mariquina, Máfil, Los Lagos, Paillaco, La Unión y Río Bueno, en la Región de Los Ríos. Para aumentar su capacidad, elevar su estándar y mejorar sustancialmente el nivel de servicio a los usuarios, entre otras obras se ampliaron la antigua ruta y los puentes de la vía a segundas calzadas, se construyeron 19 intersecciones a desnivel con conexión a la ruta, dos sin conexión a ésta y otras fueron adecuadas a la velocidad de diseño de 120 km/h. También se mejoró la calzada existente, se repavimentaron algunos sectores, se reemplazaron tres puentes, se realiza mantención a todos los restantes, a los sistemas de drenaje y de saneamiento y se mantiene la seguridad, la señalización y demarcación en todo el tramo.

- Aeródromo Región de La Araucanía

El aeródromo de la Región de La Araucanía se ubica a 20 km al Sur-Poniente de la ciudad de Temuco, aproximadamente a 3 km al poniente de la Ruta 5.

El proyecto consistió en la construcción de un aeródromo para la región, en reemplazo del aeródromo Maquehue de Temuco, con todas las obras civiles e instalaciones necesarias acordes a las de un aeropuerto con carácter de internacional.

Además, incluyó la construcción del camino de acceso al aeródromo y su conexión con la Ruta 5 Sur en un nuevo enlace. Entre las principales obras estuvo la construcción de una pista de 2.440 m de longitud, una plataforma de estacionamientos de superficie aproximada de 22.770 m², con capacidad 4 aviones; un terminal de pasajeros de aproximadamente 5.000 m²; puentes de embarque; edificio aeronáutico para la Dirección General de Aeronáutica Civil; Torre de Control; sistemas de ayuda a la aeronavegación (ILS Cat. III, VOR-DME, luces de aproximación, etc.), construcción de caminos de conexión, entre otros.

5. PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO – REGIÓN DE LA ARAUCANÍA.

Para el presente estudio se entiende el Plan Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo como el conjunto de proyectos de infraestructura planificado para ser ejecutado por el Ministerio de Obras Públicas, que constituye un apoyo a la actividad turística en la región. Este conjunto de proyectos forma parte del principal instrumento de planificación del Ministerio, que son los Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico (PRIGRH).

La construcción del “Plan Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo”, se elaboró a partir de un criterio de focalización territorial, cuyo origen se sustenta en el informe “Focalización Territorial Turística”, elaborado por la Subsecretaría de Turismo y SERNATUR, en el contexto del desarrollo del Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable, el que delimita y prioriza territorios, denominados “Destinos Turísticos”, donde se desarrolla la actividad turística en las distintas regiones del país.

Además, para efectos del análisis, se agrega un aspecto territorial relacionado con las conexiones entre destinos. Estos conectores están compuestos por la red vial, que en muchos casos presenta importantes atractivos en sus márgenes y que a su vez, al conectar destinos, tienen la oportunidad de transformarse en un elemento de apoyo al fomento de la actividad turística.

Para la elaboración del Plan Base, se han tenido en cuenta las siguientes consideraciones metodológicas:

5.1 Antecedentes para la construcción del Plan Base

- El Plan Base se elaboró esencialmente a partir de la base de datos del PRIGRH (versión entregada el 09/02/2016 por la Unidad de Análisis Territorial UAT / Dirección de Planeamiento, DIRPLAN de nivel nacional), que correspondía a la última versión de ese plan revisada y actualizada, a esa fecha, por las regiones.
- Para la elaboración del Plan Base se definió un espacio o Territorio Prioritario de Intervención, correspondiente a la focalización territorial entregada por la Subsecretaría de Turismo. Es decir, se identificó proyectos asociados a los Destinos Turísticos, a las Zonas de Interés Turístico (ZOIT), a los Atractivos Turísticos, a los Circuitos Turísticos de Rutas Chile, además de las Áreas Silvestres Protegidas por el Estado (SNASPE), dentro de cada región. Se incluyó dentro de este espacio a las vías necesarias para conectar las unidades focalizadas, denominadas conectores, considerando un buffer de 5 km a partir de su eje.
- En algunos casos puntuales, el consultor propuso, de forma justificada, algunas áreas de ampliación a estas superficies, identificados como territorios propuestos.

Figura 5-1
Componentes del Territorio Prioritario de Intervención



Fuente: Elaboración propia

5.2 Construcción del Plan Base

Para la construcción del Plan Base se seleccionaron los proyectos del PRIGRH que se encontraban al interior del Territorio Prioritario de Intervención y que tenían relación con el turismo, incluyendo aquellos que servían de conectores entre destinos turísticos definidos en la focalización.

Se excluyó de la base de datos aquellos proyectos relacionados con conservación de caminos. Sólo se reinsertaron aquellos que fueron solicitados en forma expresa por la comunidad en los talleres o los que, a juicio del consultor, eran necesarios, los que fueron debidamente identificados por tramo asociado al plan.

Se revisó los Programas de Inversión Regionales (PROPIR) 2016 y se identificó aquellos proyectos del PRIGRH que se encontraban programados para la fase de ejecución. Estos proyectos fueron excluidos del Plan Base, pero mantenidos como parte de una Situación Base, la que incluye la infraestructura existente y proyectos cuya ejecución estaba programada para concluir el año 2016.

Se mantuvo en el Plan Base, aquellos proyectos del PRIGRH programados para desarrollar su etapa de prefactibilidad o diseño a partir de 2016, los que se espera sean ejecutados a partir del año 2017 en adelante.

Luego de definidos los proyectos del Plan Base y validados por la región, se representaron en un mapa, siendo éstos georreferenciados.

El análisis implicó la revisión exhaustiva, uno a uno, de los proyectos del PRIGRH, visualizando a la vez su ubicación geográfica y cómo se relaciona esta con el destino

o atractivo turístico o un conjunto de éstos. Así, es posible que un proyecto atienda a más de un atractivo turístico o incluso a más de un destino, lo mismo que un destino o atractivo puede ser apoyado por uno o más proyectos.

La identificación de los diferentes proyectos que forman parte del Plan Base, consiste en las obras de infraestructura a cargo de diversas Direcciones del MOP, como son la Dirección de Arquitectura, Dirección de Aeropuertos, Dirección de Vialidad, Dirección de Obras Portuarias, Dirección de Obras Hidráulicas, Programa de Agua Potable Rural y obras a cargo de Concesiones (CCOP).

El cuadro 5-1, presenta el listado del Plan Base de Infraestructura, donde algunos proyectos, se presentan en distintas etapas de su ciclo de vida, con fechas de inicio y término establecidas por el MOP, mediante un cronograma. También, se presenta un glosario de términos para la aclaración de las columnas del cuadro.

Glosario de términos

- **NOMBRE DEL PROYECTO:** Nombre propio del proyecto otorgado por el MOP.
- **FINANCIAMIENTO:** Entidad que financia el proyecto. En caso que fuese una entidad que no corresponda al MOP, se indicó “Extra MOP”.
- **SERVICIO MOP:** Dirección dentro del MOP, que está a cargo del proyecto.
- **SNASPE:** Se indica aquí el nombre del área protegida perteneciente al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE) relacionada con el proyecto. SERNATUR ha colaborado activamente en proyectos de infraestructura habilitante y puesta en valor en conjunto con la Subsecretaría de Turismo y CONAF, como también en la incorporación de acciones de emprendimiento a las comunidades locales aledañas contribuyendo a mejorar los servicios del sector privado.
- **UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVOS (UDA):** corresponde a una unidad de análisis, construida en base a la existencia de Atractivos Turísticos cercanos, en función de su jerarquía o concentración. Si bien esta Unidad de Desarrollo de Atractivos está asociada a un territorio, no corresponde exactamente a un polígono bien delimitado. Generalmente forman parte de alguna de las unidades focalizadas y en torno a las cuales se podría generar un conjunto de proyectos, con el fin de potenciar su condición turística. Este concepto fue desarrollado por el consultor para fines exclusivos del presente estudio con el objeto de aplicar el concepto de focalización turística a la elaboración de los Planes Preliminares de Infraestructura, como se verá más adelante. Es decir, una Unidad de Desarrollo de Atractivos (UDA) es generada durante el proceso de construcción de los Planes Preliminares de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo y sólo después de su generación, es posible revisar cuáles proyectos del Plan Base están relacionados con determinadas UDAs. La determinación de esta relación entre proyectos del Plan Base y UDA's, ayudará a la priorización de esas UDA's en el Plan Preliminar, con el fin de determinar qué conjuntos de proyectos se desarrollarán antes que otros.

Las siguientes definiciones corresponden a SERNATUR:

- Destino: Un destino turístico local es un espacio físico en el que un visitante pasa al menos una noche. Incluye productos turísticos tales como servicios de apoyo y atractivos y recursos turísticos en un radio que permite ir y volver en un día. Tiene unos límites físicos y administrativos que definen su gestión e imágenes y percepciones que determinan su competitividad en el mercado. Los destinos locales incorporan a diversos grupos, entre los que se cuenta a menudo la comunidad anfitriona, y pueden establecer lazos y redes entre sí para constituir destinos mayores.
- Zona de Interés Turístico (ZOIT) : Se entiende por ZOIT como aquellos territorios comunales, intercomunales o determinada área dentro de éstos, que tengan condiciones especiales para la atracción turística y que requieren de una planificación integrada para promover las inversiones del sector privado. Si el proyecto se encuentra inserto dentro de una ZOIT, en esta columna se indicará el nombre de esta zona.

5.1 Listado de Proyectos del Plan Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo – Región de la Araucanía.

Cuadro 5-1
Proyectos del Plan Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo – Región de la Araucanía.

N° PROYECTO	NOMBRE DEL PROYECTO	Código BIP	FINANCIAMIENTO	SERVICIO MOP	DESTINO	SNASPE	ZOIT	UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVOS	Corto Plazo		Mediano Plazo			
									2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021
132	Restauración de Teatro De Purén	30095840-0	EXTRA MOP	Dirección De Arquitectura	Capitán Pastene - Purén - Angol			Contulmo - Purén (1)			Diseño	Ejecución		
144	Habilitación Residencia Schmidlin Para Biblioteca, Purén	30096237-0	EXTRA MOP	Dirección De Arquitectura	Capitán Pastene - Purén - Angol			Contulmo - Purén (1)				Diseño	Ejecución	
155	Mejoramiento Camino R-761 Acceso Laguna Blanca - Vilicura Tamo Km. 0,000 -11,735	30045420-0	EXTRA MOP	Dirección De Vialidad	Araucanía Andina			Curacautín (2)	Diseño 2016					
122	Construcción Embalse Río Blanco Curacautín	30094549-0	MOP / EXTRA MOP	Dirección De Obras Hidráulicas				Curacautín (2)	Diseño		Diseño / Ejecución	Factibilidad / Diseño / Ejecución	Diseño / Ejecución	
136	Restauración y Habilitación Estación Manzanar y Entorno	30076329-0	EXTRA MOP	Dirección De Arquitectura	Araucanía Andina			Curacautín (2)	Diseño	Ejecución				
160	Construcción Conexión Vial Ralco-Lonquimay, Regiones de Biobío y Araucanía	20183209-0	MOP	Dirección De Vialidad	Araucanía Andina			Lonquimay (4)			Ejecución			
157	Mejoramiento Ruta 181-Ch , Sector Cuesta Las Raíces	30036441-0	MOP	Dirección De Vialidad	Araucanía Andina	Reserva Nacional Malcalcahuello		Lonquimay (4)			Ejecución			
146	Mejoramiento Pasadas Urbanas Ruta S-30-40 S: Temuco-Carahue (Por Carahue)	20167472-0	MOP	Dirección De Vialidad	Araucanía Costera			Cholchol - Imperial - Carahue (7)						Ejecución
118	Construcción Defensas Fluviales Río Cautín Y Estero Trairaico	30099387-0	MOP	Dirección De Obras Hidráulicas				Cholchol - Imperial - Carahue (7)	Ejecución					
119	Construcción Defensas Fluviales Río Cholchol Sector Urbano Nueva Imperial	30078294-0	MOP / EXTRA MOP	Dirección De Obras Hidráulicas				Cholchol - Imperial - Carahue (7)	Ejecución					
152	Ampliación Reposición Pav. Ruta S-30 S: Temuco - Nueva Imperial	30034268-0	MOP	Dirección De Vialidad				Temuco (8)	Ejecución					
130	Ampliación Reposición Acceso Sur A Temuco	30124884-0	MOP	Dirección De Vialidad				Temuco (8)	Ejecución					
120	Construcción Defensas Fluviales Río Cautín, Sector Urbano de Temuco y P. Las Casas	30106352-0	EXTRA MOP	Dirección De Obras Hidráulicas				Temuco (8)	Diseño / Ejecución		Ejecución			
141	Mejoramiento Estero Botrolhue y Habilitación Descarga Al Río Cautín, Temuco	30034469-0	MOP	Dirección De Obras Hidráulicas	Temuco			Temuco (8)	Diseño / Ejecución					Ejecución
123	Mejoramiento Playa Villa Icalma, Lago Icalma	30081224-0	MOP	Dirección De Obras Portuarias	Araucanía Andina			Icalma (9)	Ejecución					
127	Construcción Embarcaderos Peatonales Lago Icalma, Comuna De Lonquimay, Región De La Araucanía	SIN BIP	EXTRA MOP	Dirección De Obras Portuarias	Araucanía Andina			Icalma (9)						Ejecución
137	Restauración Edificio Carbonera Y Maestranza Museo Ferroviario De Temuco	SIN BIP	EXTRA MOP	Dirección De Arquitectura	Temuco			Temuco (8)			Ejecución	Diseño / Ejecución		
148	Construcción Conexión Vial Lago Colico-Playa Blanca Caburgua	30107046-0	MOP	Dirección De Vialidad	Araucanía Lacustre		Pucón - Villarrica	Caburgua (11)	Diseño / Ejecución					
153	Mejoramiento Ruta S-75 S:Colico-Caburgua Norte	30107162-0	MOP	Dirección De Vialidad	Araucanía Lacustre			Caburgua (11)	Ejecución					
159	Mejoramiento Ruta 199-Ch Sector: Villarrica - Pucón	30034809-0	MOP	Dirección De Vialidad	Araucanía Lacustre		Pucón - Villarrica	Villarrica (12)	Diseño / Ejecución	Ejecución				
138	Parque de Extensión Cultural Sitio Histórico De Villarrica	SIN BIP	EXTRA MOP	Dirección De Arquitectura	Araucanía Lacustre		Pucón - Villarrica	Villarrica (12)				Diseño	Ejecución	
126	Mejoramiento Playa Grande De Pucón	30083730-0	MOP	Dirección De Obras Portuarias	Araucanía Lacustre		Pucón - Villarrica	Pucón (13)	Diseño / Ejecución		Ejecución			
143	Mejoramiento Borde Costero Parque Santuario La Poza, Pucón	30090068-0	MOP	Dirección De Obras Portuarias	Araucanía Lacustre		Pucón - Villarrica	Pucón (13)	Ejecución					
2158	Construcción Conexión Vial En Zona de Puentes Pitrahue y El Plano	30083950-0	MOP	Dirección De Vialidad	Araucanía Lacustre			Catipulli (14)	Diseño		Ejecución			
147	Mejoramiento Rutas S-941 Y S/Rol, Cr 199 Ch (Palguin) - Lim Reg. Sur	30109089-0	MOP	Dirección De Vialidad	Araucanía Lacustre	Parque Nacional Villarrica	Pucón - Villarrica	Volcán Villarrica (16)	Ejecución					
150	Mejoramiento Trazado Ruta S-335 Cherquenco- El Salto	30083100-0	MOP	Dirección De Vialidad				Sin UDA			Ejecución			
156	Mejoramiento R. Interlagos San Pedro-Pitrunco-Los Raulies-Pedregoso	30109509-0	MOP	Dirección De Vialidad	Araucanía Lacustre		Pucón - Villarrica	Sin UDA	Ejecución					
154	Mejoramiento Ruta S-65 Pitruquén - Ñancul	30090909-0	MOP	Dirección De Vialidad			Pucón - Villarrica	Sin UDA		Diseño		Ejecución		
149	Mejoramiento Camino Captrén Cherquenco	Sin bip	MOP	Dirección De Vialidad	Araucanía Andina	Parque Nacional Conguillío		Sin UDA	Diseño				Ejecución	
129	Mejoramiento Pasada Urbana Por Victoria	30122907-0	MOP	Dirección De				Sin UDA	Diseño	Diseño / Ejecución		Ejecución		

N° PROYECTO	NOMBRE DEL PROYECTO	Código BIP	FINANCIAMIENTO	SERVICIO MOP	DESTINO	SNASPE	ZOIT	UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVOS	Corto Plazo		Mediano Plazo				
									2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021	
				Vialidad											
121	Obras Mitigación Volcán Llaima	SIN BIP	EXTRA MOP	Dirección De Obras Hidráulicas	Araucanía Andina	Parque Nacional Conguillío		Sin UDA	Prefactibilidad		Diseño		Ejecución		
117	Construcción De Obras Fluviales Río Lumaco, Lumaco	30099413-0	MOP	Dirección De Obras Hidráulicas	Capitán Pastene - Purén - Angol			Sin UDA	Diseño			Ejecución			
125	Mejoramiento Borde Costero Nehuentue	30125120-0	EXTRA MOP	Dirección De Obras Portuarias	Araucanía Costera			Sin UDA		Prefactibilidad		Diseño	Ejecución		
124	Mejoramiento Playa Ponciano Castro, Lago Colico - Cunco	30083727-0	MOP	Dirección De Obras Portuarias	Araucanía Lacustre			Sin UDA	Diseño	Diseño / Ejecución	Ejecución				
128	Construcción Explanada Caleta Pesquera Artesanal Queule	SIN BIP	EXTRA MOP	Dirección De Obras Portuarias			Queule-Toltén Viejo	Sin UDA					Ejecución		
142	Mejoramiento Borde Costero Queule	SIN BIP	MOP	Dirección De Obras Portuarias			Queule-Toltén Viejo	Sin UDA	Prefactibilidad / Diseño		Ejecución				
145	Mejoramiento Desembocadura Río Queule	SIN BIP	EXTRA MOP	Dirección De Obras Portuarias			Queule-Toltén Viejo	Sin UDA				Diseño	Ejecución		
131	Restauración y Habilitación Ex Hospital de Angol	30034362-0	EXTRA MOP	Dirección De Arquitectura	Capitán Pastene - Purén - Angol			Sin UDA				Diseño	Ejecución		
134	Restauración de Teatro de Los Sauces	30096190-0	EXTRA MOP	Dirección De Arquitectura	Capitán Pastene - Purén - Angol			Sin UDA	Ejecución						
135	Restauración Casa Salvestrini, Para Uso De Museo	30096342-0	EXTRA MOP	Dirección De Arquitectura	Capitán Pastene - Purén - Angol			Sin UDA				Diseño	Ejecución		
133	Restauración de Teatro de Traiguén	30096349-0	EXTRA MOP	Dirección De Arquitectura				Sin UDA		Ejecución					

5.2 Mapa Cartera de Proyectos del Plan Base de Infraestructura.

Se ha elaborado un mapa que comprende en forma conjunta los proyectos del Plan Base y los proyectos nuevos que han surgido producto de este estudio. Dicho mapa se presenta en el Anexo 1 del presente informe.

Junto con la entrega de los Anexos al informe, se incluye la entrega de la cartografía digital compatible con el sistema de información geográfica de la Dirección de Planeamiento del MOP.

6. IMAGEN OBJETIVO DE LA INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO

6.1 Situación actual

La estructura del sistema urbano regional de la Araucanía presenta un claro desequilibrio, con predominancia excesiva de la capital, Temuco, por sobre todos los demás centros urbanos. Temuco concentra en gran medida los servicios y equipamientos que requiere el turista (aeropuerto, bancos, comercio, hotelería, centros de salud), con la sola excepción parcial de Villarrica y en cierta medida Pucón, las que en las últimas dos décadas han tenido un florecimiento de inversión en este sector. En términos de población, esta situación se replica, concentrando Temuco (245 mil habitantes²⁹) cerca del 28% de la población regional (870 mil habitantes), mientras que las dos ciudades que le siguen, Angol (49 mil habitantes) y Villarrica (46 mil habitantes) pesan alrededor de un 5% cada una. Otra característica es la alta proporción de población rural (32%) en relación al resto del país, la que además se encuentra dispersa (27 hab/km²) lo que dificulta la acción del Estado para proveer infraestructura básica a los habitantes. En materia de calidad de caminos y pavimentación, como puede apreciarse en la figura siguiente, nuevamente hay un claro contraste entre Temuco y sus alrededores con el resto de la región, acentuándose el problema en el borde costero.

En términos del turismo masivo, las características de ocupación regional se traducen en que el centro de operaciones más conveniente para el visitante sea Temuco y en segunda instancia Villarrica-Pucón, este último, puerta de acceso a lo que se denomina Araucanía Lacustre. Por otra parte, su equivalente hacia el norte, denominada "Araucanía Andina", no tiene ciudades suficientemente equipadas para cumplir esta función. Tal es el caso de Curacautín y Lonquimay, las que carecen de un nivel de servicios que otorgue respaldo al turista más tradicional. Angol por su parte, capital de la provincia de Malleco, no ha desarrollado suficientemente su potencialidad turística, a pesar de su proximidad a la Cordillera de Nahuelbuta y su atractivo para el turismo de montaña y de naturaleza.

En cuanto al borde costero, siendo un lugar potencialmente interesante de desarrollar turísticamente, su actual desarrollo en esta materia es incipiente, con escasos lugares para la estadía, especialmente en la costa sur de la región.

Desde el punto de vista del turismo masivo, tienen una importancia significativa dos sectores de la región: las denominadas Araucanía Andina y la Araucanía Lacustre. Ambas cuentan con espectaculares bellezas paisajísticas, protegidas mediante parques y reservas naturales, administradas por CONAF. A ambas zonas se accede por sendas rutas, ambas de buena calidad, como son la 181CH, que parte desde Victoria ³⁰ camino que conduce hacia los pasos fronterizos Pino Hachado e Icalma, y la Ruta 199 CH, que parte desde Freire y que conduce al Paso Mamuil Malal, de carácter turístico, pasando por las ciudades turísticas de Villarrica y Pucón, en el borde sur del Lago Villarrica.

²⁹ Fuente: Censo 2002, INE.

³⁰ También es posible acceder en el primer tramo desde Lautaro a través de la Ruta S-11-R.

En definitiva, el potencial de mediano plazo de esta región parece estar en los sectores andinos y sus espacios naturales, salvaguardados gran parte de ellos por el Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE).

Figura 6-1
Infraestructura estratégica para el turismo de la Región de La Araucanía



Fuente: Elaboración propia

En materia de aeropuertos cabe destacar el nuevo Aeropuerto Internacional La Araucanía, inaugurado en 2014 y localizado en Freire, a 20 km al sur de la ciudad de Temuco, el que reemplazó al aeródromo de Maquehue, el cual tiene una localización estratégica para el turismo pues acerca a los viajeros a las ciudades de Villarrica y Pucón, y en consecuencia las hace más competitivas frente a Temuco desde el punto de vista de la accesibilidad. Pucón por su parte, también cuenta con un aeródromo, el que opera en los meses de alta temporada turística en forma esporádica.

Esta región no cuenta con instalaciones portuarias, lo que limita su accesibilidad para pasajeros de cruceros, los que como es sabido, disponen de pocas horas para realizar recorridos. Como se mencionó en apartados anteriores, gracias a la Estrategia de Infraestructura Regional, existe la posibilidad de colocar una facilidad portuaria para este tipo de naves en Bahía Queule, en el extremo Sur Oeste del frente costero regional, lo

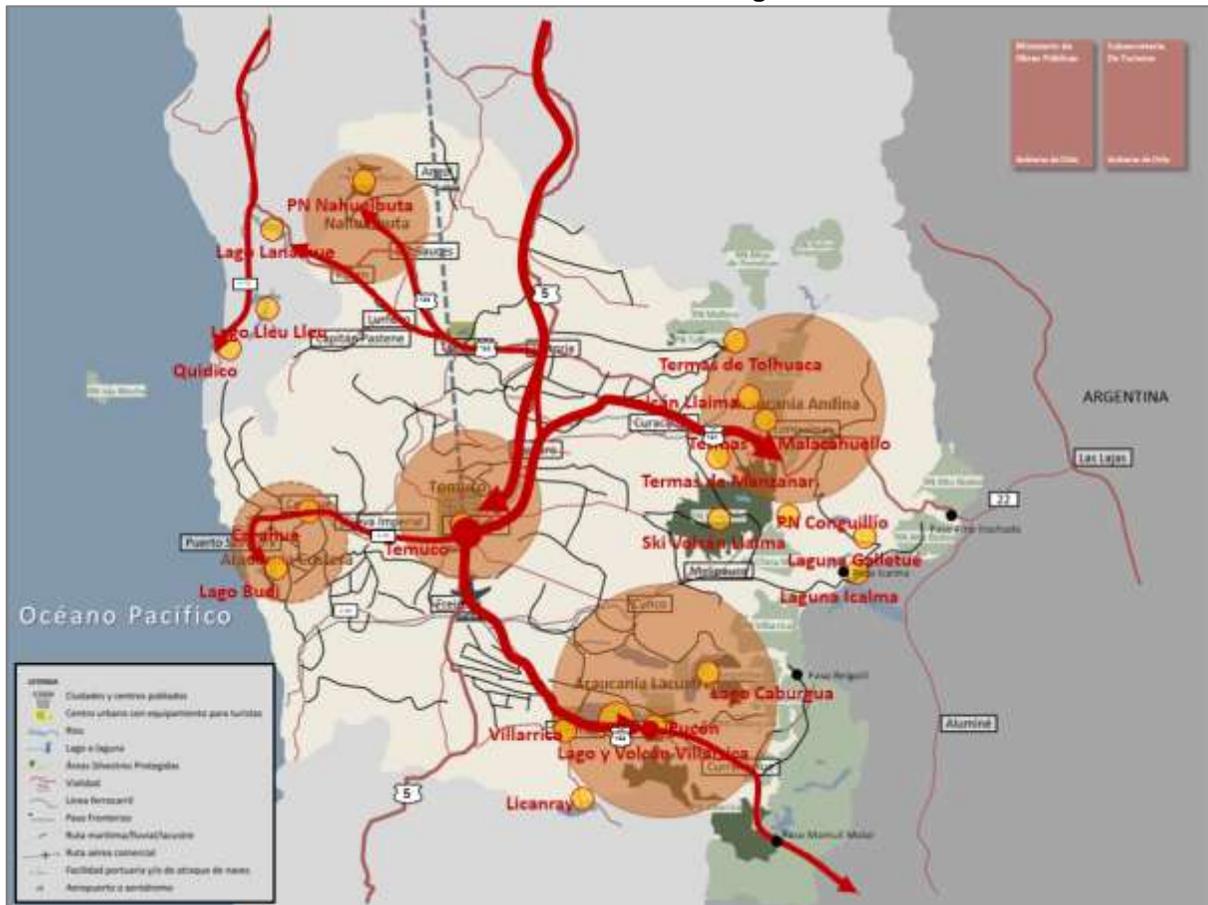
que daría acceso directo a Villarrica y Pucón vía rutas S-60 y 199 - CH, facilidad que podría combinarse con un terminal para la industria forestal. Sin embargo, desde hace más de una década esto parece haber perdido prioridad en la agenda de desarrollo turístico regional.

Para esta región la Subsecretaría de Turismo, en su focalización territorial turística, ha definido y delimitado cinco destinos turísticos, de los 83 a nivel nacional (círculos color café en Figura 7-3), tres consolidados (Temuco, Araucanía Andina y Araucanía Lacustre), un emergente (Araucanía Costera) y uno potencial (Nahuelbuta). También la Subsecretaría de Turismo promueve el circuito denominado “Red Interlagos”, la que se prolonga hasta esta región uniendo con caminos primarios pavimentados el Lago Villarrica con los lagos Panguipulli, Riñihue Ranco, Rupanco, Puyehue, Llanquihue, y Todos los Santos, conectando además una seguidilla de parques y reservas naturales a ambos lados de la cordillera.

Al sumarle a los destinos y circuitos definidos por la Subsecretaría de Turismo, la localización de los principales atractivos turísticos de la región (círculos amarillos en la Figura 7-3), incluyendo las áreas silvestres protegidas (SNASPE, en color verde), queda en evidencia que la mayor parte de ellos son hoy en día relativamente accesibles, con caminos pavimentados, al menos hasta los centros poblados más cercanos. Aquellos destinos y atractivos más apartados o inaccesibles con facilidad y seguridad corresponden a los del borde costero norte y alrededores del Lago Budi.

Un aspecto en proceso de consolidación es la actual oferta de infraestructura vial, que permita al turista recorrer diversos atractivos, a través de la realización de circuitos sin necesidad de transitar por una misma ruta más de una vez.

Figura 6-2
Situación actual del acceso turístico en la Región de La Araucanía



Fuente: Elaboración propia

6.2 Visión Propuesta para la Infraestructura de Apoyo al Turismo

Una visión de largo plazo en el desarrollo de la infraestructura para potenciar el turismo en la región y que podría implementarse por etapas, consiste en reforzar la misma en los nodos con vocación de mantener o constituirse en nuevos centros de operación (Temuco, Angol, Curacautín, Lonquimay, Villarrica y Pucón). Más allá de lo que concierne a la inversión privada (hotelería, gastronomía, entretenimiento), la intervención del sector público y en especial el MOP, puede ejercer un efecto de apalancamiento, entregando señales que incentiven la inversión privada para desarrollar estos centros como atractivos turísticos de primer orden, algo que favorecería a la población local directamente, pero también indirectamente a través de la mayor competitividad que adquiriría la industria turística y las cadenas de valor que esta desata, con impacto en el emprendimiento y el empleo.

Se piensa también en el desarrollo de centros cívicos, en donde la Dirección de Arquitectura tendría un papel preponderante, generando arquitectura de alto estándar para la edificación pública, concentrándola en lugares significativos de las ciudades

dentro de los cinco círculos mostrados en la figura 6-3; en especial el caso de la ciudad de Temuco. Esto, con la mano del SERVIU, puede lograr una impronta contemporánea con acento en el carácter local en los espacios públicos y sus entornos. Paseos y costaneras de calidad en bordes costeros, fluviales o lacustres, pueden asociarse a defensas costeras de la DOP o de ríos y lagos por parte de la DOH, que además otorgarán seguridad frente a inundaciones, algo que los turistas siempre apreciarán.

La Dirección de Vialidad puede contribuir a esta causa mediante *bypasses* y circunvalaciones que evitan el paso de camiones por los centros históricos, y/o circunvalaciones que permiten mejorar el ordenamiento eficiente del tránsito local. También, la Coordinación de Concesiones puede generar inversión privada en centros hospitalarios de alto estándar que mejoren el nivel del equipamiento de las ciudades y centros urbanos de tamaño medio.

En la accesibilidad a los atractivos, cuya responsabilidad recae en la Dirección de Vialidad y también en cierta medida en la Coordinación de Concesiones, debe buscarse el equilibrio entre eficiencia de recorridos y calidad turística de las vías. Esto quiere decir que exista la posibilidad de acceder con rapidez y la oportunidad que impone los breves plazos de los que normalmente dispone el viajero, pero con la opción siempre de que parte de los recorridos sea por caminos que releven el disfrute, tanto por el realce y complemento del paisaje (natural y/o cultural) mediante privilegio de vistas, miradores, paradores, estacionamientos o bien por los servicios orientados al turista que dispongan los mismos. Con este propósito el desarrollo de ciclorrutas que acompañen a caminos concebidos como “Rutas de Belleza Escénica”, siempre son un aporte importante al turismo.

Se requiere mejorar las conexiones entre los centros urbanos, entre estos y los atractivos y entre los atractivos mismos formando un sistema de circuitos. Ello aumentaría el valor de los destinos al posibilitar distintas opciones de recorridos. Como todo sistema, un sistema de redes para uso de turistas entre atractivos hace que cada uno de estos valga más que uno mismo en forma aislado. La red potencia a sus componentes. Desarrollo de ejes de conexión alternativos a la Ruta 5 como la conexión Traiguén, Cholchol, Nueva Imperial y Teodoro Schmidt a través de la Ruta S-16, mejorarían las posibilidades de generar circuitos alternativos y un acceso más conveniente hacia el borde costero de la Araucanía, el que puede conectarse a la Provincia de Arauco en la Región del Biobío con la Ruta 160, recientemente mejorada a niveles de alto estándar y consecuentemente, atraer visitantes desde esa región hacia el interior de esta zona de la Araucanía. Centros urbanos de esa área como Capitán Pastene y Carahue tienen las condiciones de cultura local y tradiciones singulares y particulares para atraer paseantes.

Otra área de intervención para la Dirección de Vialidad es buscar una alternativa para que la Ruta 199-CH evite el borde del Lago Villarrica, camino que en época estival se encuentra altamente saturado, perjudicando a turistas locales como también a quienes transitan hacia Curarrehue y eventualmente hacia y desde Argentina. Ello puede ser mediante un camino más al sur o bien por el lado norte del lago. En los bordes costeros y lacustres, más allá de las defensas, el MOP, actuando en conjunto la Coordinación de

Concesiones, pueden generar centros de actividades marítimas, que partiendo de caletas pesqueras existentes, mejoren las mismas y provea oportunidad para otras actividades relacionadas y complementarias, como marinas públicas, paseos y gastronomía.

Un tercer eje que permitiría consolidar el territorio turístico andino de esta región, puede potenciarse, considerando el tránsito por la Ruta 23 de Argentina, vía Aluminé. Ello pasa por mejorar la infraestructura y operación de los complejos fronterizos de los pasos Mamuil Malal y Pino Hachado (y eventualmente Icalma) para acoger turistas con las condiciones que estos requieren. El mejoramiento del aeródromo de Lonquimay complementaría este esfuerzo.

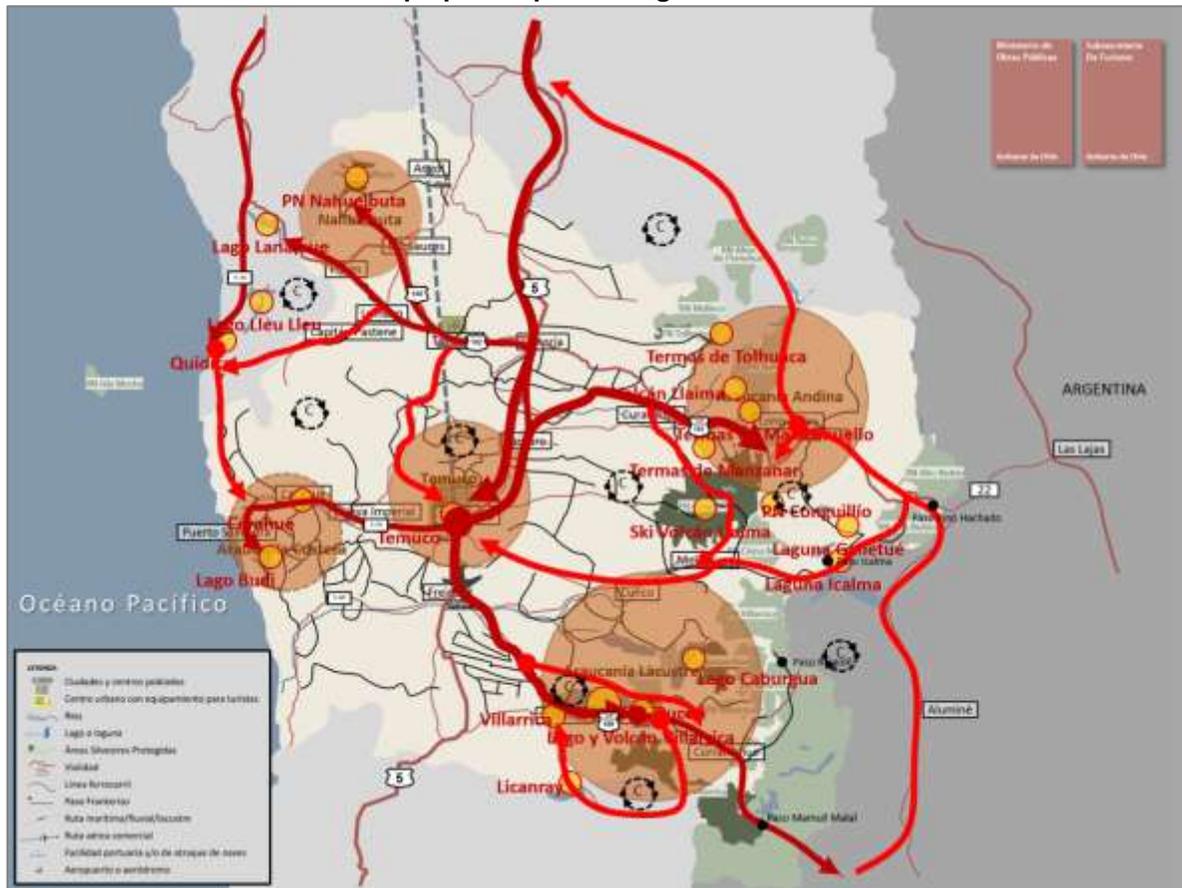
La señalética asimismo cumple un rol fundamental. En este sentido, construir rutas escénicas debe ser parte de las responsabilidades del MOP. Asimismo, los senderos que permitan el disfrute con seguridad de los recorridos, descanso y alojamiento en los espacios y lugares naturales que buscan los paseantes.

Mejorar estas conectividades terrestres y lacustres con lo requerido por el turista en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalética, desvíos estratégicos, horarios, etc. permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados por la Subsecretaría de Turismo y habilitar mínimamente dos nuevos territorios como lo son el sector occidental de la región y su borde costero como también ofrecer mejores y eficientes circuitos de recorrido de las dos “Araucanías” (Andina y Lacustre). Asimismo, una mayor integración con el turismo de la Región del Biobío.

De los seis productos competitivos identificados en el contexto del Programa Estratégico Nacional de Turismo Sustentable (PENTS), son tres los que prevalecen en esta región: Ecoturismo, Turismo aventura y Turismo indígena, los que además se presentan en esta región en combinación, aspecto que agrega valor a los mismos. Estos tipos de productos se desarrollan a pequeña escala, atomizado en él, extensas y remotas áreas naturales del territorio; dependiendo para su desarrollo óptimo y competitivo de dos condiciones de soporte del ecosistema local: accesibilidad adecuada y eficiente acceso a medios de comunicación.

Por lo anterior, la visión para potenciar estos productos se basa en el desarrollo de una red de “Rutas de Belleza Escénica”, que permitan, además, el cicloturismo con altos estándares de seguridad en las mismas y que interconecten las diversas iniciativas de ecoturismo, turismo aventura y turismo indígena; conformando zonas de alta concentración de este tipo de ofertas. Todo acompañado por la “iluminación” de estos mismos territorios con sistemas de comunicación contemporáneos, que permitan comercializar directamente y en larga distancia estos productos estratégicos para la región.

Figura 6-3
Situación propuesta para la Región de La Araucanía



Fuente: Elaboración propia

Poblados Fronterizos, Visión de La Araucanía³¹

“Los Poblados Fronterizos, por su propia ubicación geográfica y desde la perspectiva de la AGENDA 30-30 del MOP, se deben considerar como una excepcional oportunidad para posicionar estratégicamente, la imagen de nuestro país y en particular la identidad de la respectiva región en la que están emplazados, poniendo a las personas en el centro y buscando desarrollo sostenible con equidad territorial.

Para lograr lo anterior, éstos poblados deben ser considerados como plataformas que dispongan de una completa oferta de servicios públicos y privados, con un alto estándar de calidad y operatividad, de manera que los visitantes que decidan hacer un alto en su viaje y que busquen satisfacer sus necesidades en estos poblados, encuentren respuestas a ellas y que a su vez, disfruten de una experiencia que cumpla y ojalá supere, las expectativas del viajero.

³¹ Fuente: documento preparado por DIRPLAN MOP Araucanía.

La plataforma de servicios mencionada anteriormente, ya sea tanto en servicios financieros, de alojamiento, alimentación, salud, comercio, transportes, comunicaciones, turismo, cultura y entretenimiento, deben contar con una infraestructura física, diseñada, construida y equipada con criterios acordes con nuestras aspiraciones de crecimiento y de equidad como país. Quizás una normativa especial de impuestos en los Poblados Fronterizos, pueda facilitar e incentivar la localización de nuevas actividades económicas y por ende crear desarrollo local y dinamizar inversión privada en estos lugares.

De la misma forma, deberán contar con un capital humano suficientemente bien dotado y preparado para la amplia gama de prestación de servicios, que cuente con los recursos necesarios para que la elección de vivir y trabajar en estos poblados; que habitualmente se encuentran alejados de los centros urbanos, sea un proyecto de vida atractivo para el mediano y largo plazo.

Dicho lo anterior, se deben tener en consideración algunos aspectos relacionados con su cercanía a los Pasos Fronterizos, por donde circulan importantes volúmenes de tránsito de pasajeros y de carga, tanto nacional como internacional.

Por ejemplo, el diseño arquitectónico y urbanístico debe considerar espacios suficientes para recibir visitantes de forma masiva que se producen en los períodos estivales, en los fines de semana largos, en casos de cierres de fronteras por distintas razones y cuando las condiciones climáticas o de emergencias o de accidentes viales importantes, obligan al viajero a realizar una parada obligada en el Poblado Fronterizo.

Lo anterior, puede requerir mayor número de camas para pernoctar, mayor espacio de estacionamientos para automóviles, camiones, buses y maquinarias, sistemas energéticos y de comunicaciones autónomos que permitan tener niveles operacionales que respondan adecuadamente a los eventuales aumentos de demanda y a todo evento. Esto, implica tener mayores niveles de seguridad pública, mayor equipamiento que responda a mayores volúmenes y flujos de viajeros, mayores espacios para el esparcimiento y la recreación, junto con la continuidad de los servicios.

Además, en la concepción de estos Poblados Fronterizos, es fundamental no olvidar que la actividad humana produce permanentemente desechos y residuos que deben eficientemente tratados, considerando un desarrollo sustentable y armónico con la naturaleza y el entorno. De la misma forma, se debe obligar a estimar y considerar tasas de crecimiento futuras y con ello reservar superficies para recibir dichos crecimientos.

Por último, es necesario indicar que para materializar esta visión de Pasos Fronterizos y de muchos otros anhelados proyectos, se requiere de una modernización de las metodologías y de los procesos técnicos, administrativos y legales que se desarrollan durante la evaluación y el financiamiento de los proyectos, en los que intervienen los Ministerios de Desarrollo Social, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Medio Ambiente y Contraloría General de la República.”

6.3 Identificación de Déficit

En la Región de La Araucanía, se han identificado los siguientes déficits:

- Escasez de caminos de calidad para el turista, impide realizar circuitos convenientes que permitan retornar al origen por rutas que accedan y otros atractivos que los visitados en la ruta de ida. En este aspecto urge generar una red de rutas en donde se requiere en primer lugar mejorar a las rutas R-86, R-76-S, S-16 y S-20, constituyendo un eje alternativo a la Ruta 5 desde Los Sauces hasta Temuco vía Traiguén, Galvarino y Cholchol, atravesando el corazón del territorio mapuche y también de la colonización helvética, italiana y francesa, lo cual le otorga un carácter multiétnico a dicha travesía. Curacautín – Melipeuco por la Ruta R-925-S puede ser otro eje alternativo, en este caso por los sectores precordilleranos con centros termales y de *ski*. Ambos ejes –dado la belleza del paisaje- deben ser tratados como rutas escénicas, con paradores, miradores y velocidad de diseño adecuado para el disfrute del viaje.
- Falta de conectividad interregional, que permita integrar circuitos turísticos con las regiones vecinas, como puede darse entre las rutas de la Provincia de la Arauco en la Región del Biobío, cuya ruta 160 ha sido recientemente mejorado su estándar, por lo que hay mayor accesibilidad para atraer turistas desde esa región hacia el norte del Araucanía. Mejorar la Ruta P-60-R (en su paso por el lago Lanalhue) estacionamientos, lugares para el camping, miradores, etc., permitiría un excelente acceso y conectividad entre ambas regiones, permitiendo al turista acceder a la Araucanía Andina desde Concepción. A su vez, el mejoramiento de la ruta P-90-R resultaría en una magnífica ruta escénica que serviría para paseos entre el balneario de Quidico, en la costa de la Provincia de Arauco, con Capitán Pastene, poblado este último de gran valor cultural y con arquitectura patrimonial, con gastronomía del jamón única en el país. Más al oriente, puede pensarse en abrir una ruta interregional del río Biobío, conectando Lonquimay con Ralco a través de una senda de penetración o ruta escénica hecha y derecha usando como base la Ruta Q-689, atravesando la RN Altos de Pemehue y la RN Ralco. Lo mismo puede decirse si se abre una ruta por el oriente del Volcán Villarrica, que conecte Pucón con Coñaripe y Licán Ray en la Región de Los Ríos, atravesando paisajes de extraordinaria belleza. Sumado a lo anterior, la Región debe completar su parte de la Ruta Interlagos, y considerar su proyección hacia los lagos Galletué e Icalma, por las rutas, S-69, S-61, las que deben tener condición de rutas escénicas y con el equipamiento estándar para este programa público de vialidad. Finalmente en este ámbito, se propone una ruta escénica transcordillera de Nahuelbuta, que conecte Angol con Curanilahue en la Región del Biobío. No obstante, debe lograrse que no sea usada por la industria maderera, algo que hoy afecta la Ruta P-60-R, generando riesgos importantes para los vehículos particulares con camiones cargados de troncos transitando a altas velocidades. En el caso de una ruta de paseo, los camiones podrían terminar destruyendo un pavimento básico.
- Insuficiente calidad del equipamiento y atractivo urbanístico de algunas ciudades que, por su tamaño y/o localización estratégica central de territorios con vocación para el turismo, sirven o deben servir como entrada a la región o a un sub

territorio y aprovechar como base de operaciones a los turistas. Ejemplos de ello son Angol, Lonquimay y Curacautín; también Melipeuco, Curarrehue y Puerto Saavedra. Estas ciudades se verían muy beneficiadas con un mejoramiento de algunos espacios públicos y puesta en valor de su patrimonio arquitectónico.

- Inadecuada accesibilidad al Lago Budi, cercano a la costa mediante la Ruta S-402, partiendo desde Puerto Saavedra. Este lago tiene además vocación para el velerismo, el que podría potenciarse con la construcción de una marina pública por parte de la DOP. También considerar una apertura controlada y controlable de la barrera, lo que permitiría la navegación mar adentro y viceversa. El mejoramiento de la accesibilidad beneficiaría también al turismo étnico que en esta zona ofrece alojamiento rural tradicional (rucas). El antiguo ramal ferroviario a Nueva Imperial –muy bien descrito por el vate Neruda- puede servir como accesibilidad alternativa o complementaria, usando su faja para generar una ruta de *trekking* o de ciclismo.
- En términos de integración internacional con el turismo argentino, se recomienda explorar la posibilidad de un circuito turístico por Aluminé y su proyección hacia San Martín de Los Andes. Ello requiere mejoramiento de la Ruta S-61 y del complejo fronterizo Icalma, puesto que los otros dos disponibles –Pino Hachado y Mamuil Malal cuentan ya con muy buena infraestructura. Estos caminos, y su atraveso por las RN Villarrica y China Muerta constituyen tal vez uno de los más bellos caminos cordilleranos de Chile.
- En materia portuaria la DOP debería estudiar la factibilidad de una obra de infraestructura para el atraque de naves mayores, tipo crucero, en la Bahía Queule, donde operadores turísticos de la región estiman puede ser útil para el acceso oportuno y eficiente de visitantes al lago Villarrica y sus atractivos. Ello pasa también por un mejoramiento de la ruta S-790.
- En materia de vialidad hace falta definir la forma de solucionar la congestión de la Ruta 199 entre Villarrica y Pucón, la que en épocas estivales y de feriados debe acoger todo tipo de tránsitos, incluyendo los de paso hacia y desde Argentina. Dos opciones surgen como soluciones posibles: una por el norte del lago, donde antiguamente hubo un camino público, o bien por el sur de la actual, haciendo un bypass al borde lacustre con interconexiones de tanto en tanto entre ambas. Se estima que esta última opción tendría más rentabilidad social pues serviría mejor a las ciudades de Villarrica y Pucón, no habiendo poblados en el lado norte del lago.
- En materia aeroportuaria se recomienda mejorar pistas de aterrizaje y terminales de los aeródromos de Angol, Victoria y Lolco (Lonquimay), lo que serviría para dar rápido acceso a algunos turistas a estos destinos, sirviendo además como alternativas de evacuación rápida en casos de urgencias médicas u otras.

7. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

7.1 Descripción de los Talleres de Inicio regionales

A continuación, se indican las consideraciones generales de las actividades realizadas en cada una de las intervenciones que se realizaron con el equipo consultor en la región, a fin de alcanzar los objetivos propuestos.

7.1.1 Definición de actores invitados

La DIRPLAN MOP regional, en conjunto con la dirección regional de SERNATUR, identificaron los actores relevantes y elaboraron una lista preliminar de invitados a los talleres, considerando las temáticas que se abordarían en cada instancia.

A fin de poder transmitir el espíritu que está implícito en esta gestión interministerial, se expuso brevemente al comienzo de cada Taller de Inicio, acerca de los principales objetivos de esta forma de gestionar la inversión territorial, cuyo origen radicó en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable, y que va en directo beneficio al desarrollo de la región.

7.1.2 Contenido de los Talleres de Inicio

En la región de La Araucanía se realizó un Taller de Inicio en la capital regional, otro en Pucón y uno en Curacautín, cada uno con una duración aproximada de 3 horas.

El taller realizado en la capital de la región, fue de carácter regional y con asistencia de representantes de prácticamente todas las comunas de la región.

El taller en destino turístico fue independiente, para atender la visión del destino propiamente tal, sin perjuicio que hayan podido ser nombrados otros destinos o atractivos turísticos de la región.

En el Cuadro 7-1 se presenta la distribución de las actividades del Taller de Inicio en el tiempo:

Cuadro 7-1
Contenidos y metodología a aplicar

Hora	Actividades a desarrollar
15:00-15:10	Apertura del taller.
15:10-15:40	Presentación de la consultora: <ul style="list-style-type: none"> • Presentación de las actividades a realizar en el taller y de los asistentes. • Rol de la infraestructura pública en la activación sustentable de los territorios turísticos. • Experiencias exitosas (nacionales y/o internacionales) con características similares a la región. • Visión territorial preliminar para el desarrollo de la infraestructura de apoyo al turismo en la región.
15:40-15:55	Explicación a los asistentes del trabajo de taller y conformación de grupos de trabajo.

Hora	Actividades a desarrollar
15:55-16:15	Trabajo en grupos interdisciplinarios. <ul style="list-style-type: none"> • A cada grupo se le entregó un mapa donde fueron identificados los destinos, atractivos y potenciales turísticos de la región. Se buscó conocer la visión regional del potencial turístico. • Cada grupo pudo proponer nuevos atractivos y rutas no presentes en el mapa. • El conjunto de atractivos identificados, fue ordenado en función de la importancia que le asignaron los integrantes del grupo de trabajo.
16:15-16:30	Intermedio (café).
16:30-17:30	<ul style="list-style-type: none"> • Para los principales atractivos identificados por el grupo, se definió un conjunto de iniciativas de inversión, con el objeto de cubrir déficits de infraestructura o bien, potenciar los atractivos turísticos identificados. • Cada una de las iniciativas de inversión generadas, fue registrada y caracterizada en una "Ficha de proyecto", la contenía, entre otros, los elementos que muestra la cuadro 7-2
17:30-17:55	<ul style="list-style-type: none"> • Presentación de resultados de trabajos grupales. • Todos los grupos debieron elegir un líder y un registrador de los acuerdos. El líder debió hacer la presentación final del resumen de su trabajo. El registrador entregó las fichas con las iniciativas propuestas por el grupo.
17:55-18:00	Cierre del taller.

Cuadro 7-2
Ficha de proyecto

Proyecto N°	Descripción
Nombre proyecto	
Breve descripción que permita comprender la naturaleza del proyecto	
Destino o atractivo turístico relacionado.	
Problema actual que podría ser solucionado con el proyecto.	
Tipo de infraestructura.	
(Puerto, camino, puente, entre otros)	
Ubicación, con el máximo detalle posible.	
Población que se beneficiaría.	
¿Cómo soluciona el problema planteado inicialmente?	
¿Lo considera una iniciativa de mediano (2021) o largo (2030) plazo?	
Relación de la iniciativa con otros proyectos indicados o existentes en listado de proyectos presentados o con iniciativas diferentes del MOP.	

7.1.3 Registro de ideas de proyectos identificados

A partir de la identificación de los atractivos de cada zona, se les solicitó a los asistentes identificar qué necesidades de inversión eran necesarias de ejecutar, a fin de que el atractivo por ellos señalado, pudiera ponerse en valor o generar oportunidades de desarrollo turístico en la zona.

A continuación se presentó, en un cuadro resumen, las iniciativas de inversión que se presentaron en cada uno de los grupos. Se identificaron en forma independiente, aquellas en que en su ejecución debía participar el MOP, por estar dentro de sus competencias, así como también aquellas en las que el principal actor debiera ser SERNATUR, a lo que se denominó “Turismo”. Se agregó, además, una tercera columna denominada “Otros apoyos” para identificar aquellos proyectos que siendo presentados por la comunidad, no corresponde su ejecución ni al MOP ni a SERNATUR (Turismo), como por ejemplo, CONAF, Municipio, Servicio de Vivienda y Urbanización (SERVIU), MINVU, entre otros.

También existió la posibilidad que una iniciativa requiriera del apoyo o participación de más de un actor y en este caso se indicó todas las opciones pertinentes. Se identificó con un número 1, cada proyecto, debido a que cada cuadro forma parte de una base de datos, que permite el procesamiento de la información desde distintos criterios de selección. Ver cuadro 7-3.

Cuadro 7-3
Modelo tipo de identificación de proyectos

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Proyecto 1	1				
2	Proyecto 2	1				1
n	Proyecto n		1		1	1

7.2 Resumen ejecutivo Taller de Inicio en Capital Regional

Región de La Araucanía / Temuco

Fecha: 12 de abril de 2016 (15:00 a 18:00 horas)

Lugar: Auditórium Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda

7.2.1 Participantes

Hubo 64 asistentes de los cuales 27 eran mujeres y 37 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- 14 Comunidad sector privado 22%
- 50 Servicio público 78%

Es necesario aclarar que, a pesar de la no asistencia de representantes de comunidades indígenas al Taller de Inicio, éste contó con la participación del Director Ejecutivo de la Cámara de Comercio, Turismo, Servicios e Industria Mapuche de La Araucanía, Don Javier Lefimán, representando el turismo Mapuche en La Araucanía.

Entre los actores privados asistentes al primer taller regional, se encontraron:

- Cámara de Turismo de Temuco.
- Cámara de Turismo de Padre Las Casas.
- Empresarios turísticos.
- Guías turísticos y agencias de turismo.
- Representante de la Cámara de Turismo de Pucón.
- Representantes de la academia.

7.2.2 Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región

Se inició la reunión a las 15:15 de la tarde con la totalidad de los asistentes. Se presentó el objetivo del estudio, se explicó la metodología y ante la solicitud de los representantes del borde costero sur de la región, se formó un grupo de trabajo sólo de esa zona. El resto de los asistentes constituyeron 3 grupos de trabajo adicionales. Los asistentes participaron activamente reconociendo como principales atractivos de la zona los siguientes.

- Borde costero Sur
- Red de volcanes
- Puerto Saavedra y lago Budi
- Cultura viva de los pueblos lafquenches y mapuches
- Ríos y lagos de la zona
- Red ferroviaria histórica
- Precordillera de la región
- Pucón y Villarrica

7.2.3 Ideas de proyectos identificadas

Tras el trabajo de identificación de atractivos se generaron los siguientes proyectos en uno o más destinos turísticos de la región:

Cuadro 7-4
Ideas de proyectos taller Temuco

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Pavimentación ruta Lafquenche Camino Tirúa -Toltén	1				
2	Habilitación centro de interpretación en sector de Puerto Saavedra, Carahue, Teodoro Schmidt, Toltén.	1		1		

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
3	Habilitación ruta Lafquenche, mar, lago Budi	1		1		
4	Habilitación ruta fluvial río Imperial	1		1		
5	Mejoramiento acceso río Toltén	1				1
6	Habilitación ruta escénica Río Toltén	1		1		
7	Pavimentación camino entre Nueva Imperial y Puerto Domínguez	1				
8	Pavimentación conexión entre Teodoro Schmidt y Carretera de la Costa	1				
9	Restauración puente de madera sobre río Cholchol en ruta S – 16, acceso sur a Cholchol .	1				
10	Restauración ruta viaducto del Malleco	1				
11	Mejoramiento ruta R 49 entre kilómetros 40,3 y 70	1				
12	Mejoramiento integral Parque Isabel Riquelme	1				
13	Pavimentación ruta D-965 entre Km 55 y 69	1				
14	Mejoramiento acceso ruta Melipeuco-Icalma	1				
15	Mejoramiento acceso Parque Nahuelbuta por Purén	1				
16	Habilitación centro de interpretación geológica en Cerro Ñielol	1		1		1
17	Construcción Teleférico en Cerro Ñielol	1				1
18	Habilitación techumbre en estacionamiento del nuevo aeropuerto Maquehue de Temuco.	1				
19	Diseño y estudio estación intermodal para Temuco	1				1
20	Habilitación acceso a nevado del Sollipulli	1				1
21	Estudio y ejecución navegabilidad del Caburgua	1				
22	Mejoramiento costanera Captren, con sentido turístico	1				
23	Rehabilitación ruta ferroviaria entre el Viaducto del Malleco y Temuco					1
24	Construcción cúpula museo ferroviario	1				
25	Habilitación centro de información vulcanológico	1				1
26	Recuperación mercado municipal de Temuco	1				1
27	Habilitación ruta escénica de los volcanes de la región	1		1		
28	Habilitación ruta de los ríos de pesca deportiva de la región	1		1		
29	Habilitación centro de Montaña en Volcán Villarica	1				1
30	Habilitación ruta que una los afluentes y termas de la región	1				

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
31	Habilitación ruta que ponga en valor la cultura viva (mapuches, colonos y criollos)	1				1
32	Restauración estaciones de trenes de cada pueblo de la vía principal	1				1
33	Mejoramiento acceso termas de Pemehue (Villa Amargos)	1				
34	Habilitación camino para <i>trekking</i> y ciclovías en ruta Volcán Lonquimay, Tolhuaca y Cráter Navidad	1				
35	Mejoramiento acceso sector Icalma, La Fusta	1				
36	Habilitación de miradores y placa de servicios en cuesta Las Raíces	1			1	
37	Habilitación circuito turístico Araucanía Andina (Laguna Icalma, Galletué y nacimiento río Biobío)	1			1	
38	Ensanchamiento ruta internacional (entre Curacautín, Manzanares, Malalcahuello y Túnel Las Raíces)	1				1
39	Habilitación miradores en Ruta 181 Lonquimay	1		1		
40	Habilitación embarcaderos en Lago Icalma	1				
41	Habilitación de embarcadero para pesca deportiva en laguna Galletué	1				
42	Mejoramiento ruta Cabeza de Indio (Lonquimay, cruce China Muerta)	1				
43	Habilitación de costanera Lautaro, en ribera río Cautín	1				
44	Habilitación conexión entre Pedregoso y Pucón, ribera norte Lago Villarrica	1				
45	Construcción terminal rodoviario con centro de información turística	1				1
46	Habilitación miradores de volcanes de la región en cerro Ñielol	1			1	
47	Habilitación ruta Piedra de Águila Angol. Cañete Parque Nacional Nahuelbuta	1			1	
48	Habilitación ruta fluvial (Nueva Imperial, Carahue y desembocadura río Imperial)	1		1		

7.2.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron.

▪ Puntos Críticos Detectados

- o Sensación de inseguridad en la zona por conflicto Mapuche, acotándose a lugares específicos de la región.
- o Sector del borde costero, se encuentra muy deprimido y requiere de nuevos equipamientos que lo pongan en valor.
- o Falta agua en muchos sectores.
- o Falta de accesos a Reservas y Parque Nacionales.

- Oportunidades
 - Avance del turismo mapuche.
 - Belleza escénica del paisaje.
 - Variedad de atractivos para poner en valor.
 - La cultura mapuche como valor cultural en sí mismo.
 - La región utiliza los instrumentos de planificación y hace esfuerzos por coordinar sus inversiones bajo el marco de la Estrategia Regional de Desarrollo.

7.3 Resumen ejecutivo Taller de Inicio en Pucón

Región de La Araucanía / Pucón

Fecha: 13 de abril de 2016 (15:00 a 18:00 horas)

Lugar: Salón auditorium Municipalidad de Pucón

7.3.1 Participantes

Hubo 33 asistentes de los cuales 5 eran mujeres y 28 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- | | |
|---------------------------------|-----|
| ○ 15 Comunidad y sector privado | 46% |
| ○ 18 Servicio público | 54% |

Entre los actores privados asistentes al primer taller regional, se encontraron:

- Cámara de Turismo de Pucón
- Empresarios turísticos
- Guías turísticos y agencias de turismo
- Representantes de la academia
- Presidentes de Juntas de Vecinos de Pucón

7.3.2 Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región

Se inició la reunión a las 15:15 de la tarde. Se presentó el objetivo del estudio, se explicó la metodología, se formaron 3 grupos de trabajo. Los asistentes participaron activamente reconociendo como principales atractivos de la zona los siguientes.

- Red de Volcanes en torno a Pucón
- Cultura viva de los pueblos mapuches
- Ríos y lagos de la zona
- Precordillera de la región
- Pucón y Villarrica

7.3.3 Ideas de proyectos identificadas

Tras el trabajo de identificación de atractivos se generaron los siguientes proyectos:

Cuadro 7-5
Ideas de proyectos taller Pucón

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Mejoramiento camino Capellé. Y construcción Mirador en Pino Huacho	1				
2	Mejoramiento camino Pino Huacho, los Caracoles frente a artesanos	1				
3	Habilitación doble calzada entre Licán Ray y Villarrica	1				
4	Habilitación doble calzada entre Licán Ray Coñaripe hacia Liquiñe	1				
5	Habilitación Bypass Coñaripe camino a Villarrica	1				
6	Ampliación doble vía puente Carimán	1				
7	Conexión lago Colico y Caburgua, por ruta S-517.	1				
8	Habilitación centro de montaña con servicios en Volcán Villarrica	1				1
9	Mejoramiento baños públicos y embarcaderos en Lago Villarrica y Pucón	1				
10	Mejoramiento conectividad entre Lago Colico, Caburgua y Parque Nacional Huerquehue	1				
11	Acceso a Pucón segunda faja Villarrica	1				
12	Acceso Pucón por ribera Norte del Lago	1				
13	Mejoramiento camino Quelhue, Carhuello	1				
14	Mejoramiento camino Paillaco-Huepil	1				
15	Mejoramiento acceso volcán y construcción de miradores	1				
16	Desarrollo obras portuarias en Playa Grande de Pucón	1				
17	Desarrollo obras portuarias en Caburgua Río Blanco	1				
18	Construcción nodo camino acceso a Quelhue	1				
19	Construcción ciclovías Pucón Caburgua	1				
20	Construcción Teleféricos Quelhue	1				1
21	Construcción camino oriente Lago Caburgua	1				
22	Acceso ruta binacional capillas del Padre Pancho	1		1		

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
23	Construcción parque borde río Trancura	1				1
24	Construcción mercado gastronómico Catripulli	1				1
25	Mejoramiento conectividad Catripulli Parque Nacional Villarrica	1				1
26	Habilitación ciclovías entre Curarrehue y Puesco	1				1
27	Acceso, senderos ciclovías y miradores en P.N. Villarrica	1				1
28	Desarrollo parque borde río Curarrehue, con pertinencia local	1				
29	Habilitación turística ribera del río Toltén desde Nacimiento hasta Pedregoso	1				
30	Habilitación centro de Montaña en Volcán Villarrica	1				1
31	Construcción planta de tratamiento cuenca superior río Toltén (Pucón Villarrica, Curarrehue)	1				1
32	Habilitación marina pública en Pucón y Villarrica	1				1
33	Mejoramiento conexión Ruta 5 Pucón por sexta faja, hasta borde norte lago Villarrica	1				

7.3.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron

▪ Puntos Críticos Detectados

- o Inseguridad de la zona por conflicto Mapuche, en ciertas zonas puntuales de la región.
- o Destino con riesgo de iniciar colapso, por excesiva recarga de pasajeros.
- o Se requiere diversificar las actividades de manera que haya turismo de recambio.
- o Se requiere ampliar la capacidad de colectores a otros sistemas que permitan mejorar los servicios de alcantarillado.
- o La región tiene importantes atractivos relacionados con la nieve, sin embargo, no posee equipamiento para que los residentes puedan disfrutar de estos paisajes.
- o Se requiere mejorar la conectividad y la calidad de las vías interiores.
- o No existen ciclorrutas que permitan disponer de un sistema de transporte liviano para recorrer lagos, montañas y senderos.

▪ Oportunidades

- o La riqueza de la cultura mapuche.
- o Belleza del paisaje.
- o Variedad de atractivos turísticos en la zona.

- o La región utiliza adecuadamente los instrumentos de planificación y hace esfuerzos por coordinar sus inversiones bajo el marco de la Estrategia Regional de Desarrollo.

7.4 Resumen ejecutivo Taller de Inicio en Curacautín

Región de La Araucanía / Curacautín

Fecha: 13 de abril de 2016 / 14 de abril 2016 (15:00 a 18:00 horas)

Lugar: Casa del profesor de Curacautín

7.4.1 Participantes

Hubo 30 asistentes de los cuales 9 eran mujeres y 21 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- o 18 Comunidad y sector privado 60%
- o 12 Servicio público 40%

Entre los actores privados asistentes al primer taller regional, se encuentran:

- Cámara de Turismo de Curacautín
- CONAF (público-privado)
- Empresarios turísticos
- Guías turísticos y agencias de turismo
- Guías de turismo ecológico
- Presidentes de Juntas de Vecinos

7.4.2 Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región

Se inició la reunión a las 15:15 de la tarde con la totalidad de los asistentes. Se presentó el objetivo del estudio, se explicó la metodología y se formaron 3 grupos de trabajos. Los asistentes participaron activamente reconociendo como principales atractivos de la zona los siguientes.

- Red de Volcanes
- Cultura viva de los pueblos mapuches
- Laguna Captrén
- Laguna Verde
- Parque Nacional Conguillío
- Río Triful Triful y sus saltos de agua
- Río Trihuilco
- Saltos de agua (la Princesa, Salto del Indio, río Trihuilco)
- Catarata La Rinconada
- Precordillera de la región
- Volcán Llaima
- Malalcahuello

- Rutas cordilleranas

7.4.3 Ideas de proyectos identificados

Tras el trabajo de identificación de atractivos se generaron los siguientes proyectos

Cuadro 7-6
Ideas de proyectos taller Curacautín

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Mejoramiento feria artesanal Curacautín (Manuel Rodríguez - entre Yungay y Miraflores)	1				1
2	Habilitación centro de información con tecnología de punta en Reserva Nacional Malalcahuello	1				1
3	Habilitación escuela de montaña en Tolhuaca	1				1
4	Habilitación ciclovías en línea férrea entre Curacautín y Manzanar	1				1
5	Construcción, marina, costanera, muelle y embarcadero en laguna Icalma	1				1
6	Saneamiento básico (APR, electricidad y alcantarillado en Río Blanco)	1				
7	Habilitación ruta escénica en Araucanía Andina	1			1	
8	Mejoramiento acceso a áreas protegidas	1				1
9	Mejoramiento ruta 181 - CH entre Victoria y túnel Las Raíces	1				
10	Construcción aeródromo en Curacautín	1				
11	Pavimentación pista de aterrizaje en club aéreo Curacautín	1				
12	Reposición tren Túnel Las Raíces y Lonquimay	1				1
13	Mejoramiento Cuesta Las Raíces	1				
14	Pavimentación Liucura Icalma	1				
15	Habilitación circuito de ciclovías entre Malalcahuello y Manchuria	1				
16	Construcción terminal de buses en Curacautín y Lonquimay	1				1
17	Acceso a glaciar Sierra Nevada	1				
18	Construcción teleférico entre cerro El Calvario y Lonquimay	1				1
19	Habilitación de paraderos, miradores y placas de servicios en pasos fronterizos de la región o cercanos a ellos.	1			1	
20	Ampliación paso fronterizo Pino Hachado e Icalma con incorporación de oficinas de información	1				1
21	Construcción centro de interpretación en Lonquimay, Curacautín y Malalcahuello	1			1	

7.4.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron, taller de Curacautín

- Puntos Críticos Detectados
 - o Se requiere APR para sectores con potencial turístico.
 - o Se requiere diversificar las actividades, de manera que haya turismo de recambio, al igual que en el caso de otras zonas de la región.
 - o Se requiere mejorar la conectividad y la calidad de las vías interiores.
 - o No existen ciclorrutas que permitan disponer de un sistema de transporte liviano para recorrer lagos, montañas y senderos, al igual que en el caso de otras zonas de la región.

- Oportunidades
 - o Belleza escénica del paisaje
 - o Variedad de atractivos para poner en valor
 - o Compromiso de la comunidad con el medio ambiente y el respeto por el territorio

7.5 Resumen Ejecutivo Taller de Validación en Capital Regional

Una vez elaborada la propuesta de Plan Preliminar de Infraestructura de Apoyo al Turismo para la región, se invitó a los actores, públicos y privados que habían participado en los Talleres de Inicio, así como a las principales autoridades de la región, a un Taller de Validación, que tenía como principal objetivo dar a conocer la propuesta de plan y obtener de los participantes las observaciones y sugerencias que permitieran realizar los ajustes correspondientes, con el fin de obtener un producto más afinado, que realmente respondiera a las necesidades de la región en materia de infraestructura turística.

El taller tuvo una duración aproximada de 2,5 horas y en su primera parte consistió en presentar a los asistentes los principales resultados del estudio, así como también se explicó la metodología empleada para llegar a la elaboración de la propuesta de plan. Luego de esta presentación general, se procedió a mostrar los proyectos del Plan Base y del Plan Preliminar, agrupados por Unidades de Desarrollo de Atractivos.

Fecha: 08 de septiembre de 2016 (10:30 a 13:00 horas)

Lugar: Salón Auditórium Universidad de Temuco

7.5.1 Participantes

Asistieron 30 personas, de las cuales eran 25 hombres y 5 mujeres. Respecto de su procedencia, correspondían a 16 funcionarios del sector público y 14 del sector privado. A continuación se muestran los porcentajes:

- 14 Comunidad y sector privado 47%
- 16 Servicio público 53%

7.5.2 Discursos iniciales

DIRPLAN Región de la Araucanía inaugura la actividad y en su mensaje recalca la importancia de esta iniciativa y su coordinación con el “Plan Chile 30/30 Obras Públicas y Agua para el Desarrollo”.

7.5.3 Presentación propuesta de plan de infraestructura

Se realizó una presentación de la propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo en la Región de La Araucanía, indicando los principales resultados de consultoría hasta la fecha, la metodología empleada y el conjunto de proyectos identificados, haciendo uso de imágenes cartográficas de la región.

7.5.4 Preguntas y observaciones

1. Director de SERNATUR felicita el resultado del estudio en la Región, pues percibe que se han recogido en general, las solicitudes planteadas por los actores regionales y locales, lo que le da un marco muy importante de trabajo y gestión para que los proyectos e iniciativas relacionadas a ellos, puedan ser ejecutadas en la región.
2. Se pide explicación por la ausencia de proyectos relacionados con la recuperación del ferrocarril en distintos puntos de la región, se aclara que esta es una demanda a nivel nacional, pero que el MOP no puede intervenir en estas infraestructuras por ser de propiedad de EFE. Sin embargo, se señala que en el informe final se registrará la demanda dentro de las consideraciones del estudio.
3. Se indica que no se encuentran los proyectos relacionados con el mejoramiento de la señalética turística, se indica que estos proyectos no serán incorporados en este estudio, debido a que la Subsecretaria de Turismo y MOP están revisando una propuesta de mejoramiento integral de la señalética a nivel nacional.
4. Representante de CONAF, que asiste al taller indica que ellos han entregado al municipio un terreno en comodato, que puede considerar la construcción de un anfiteatro y Aula Magna y que sería muy oportuno se considerara para poder cumplir con el anhelo de contar con un centro de convenciones en Pucón. Se solicita revisar.

5. Se solicita que en el proyecto “Construcción de Centro Artesanal de Cotripulli,” se considere diseño con participación de la comunidad local.
6. Desde el sector de Lautaro, señalan que el proyecto “Centro de Información al turista en Parque Isabel Riquelme junto a Pueblo del Artesano”, es un proyecto emblemático para la comunidad.
7. Se indica que, en la zona de Lonquimay, la construcción del “Camino Contralco - Ralco (Cherquenco) es muy beneficioso porque permitiría generar un doble circuito entre la Región de Biobío y la Araucanía.
8. Desde el sector de Puerto Saavedra, se indica que el proyecto “Desarrollo equipamiento turístico en ruta costera, Casa Piedra-Queule” no se encuentra en el listado de proyectos y fue solicitado por la comunidad. Se indica que algunas iniciativas no se han podido considerar porque estaban fuera de las zonas de interés turístico o destinos turísticos. Sin embargo, dada la nueva solicitud del proyecto, se verá forma de dejarlo considerado como iniciativa de la región.
9. Frente a la presentación de proyectos de APR de largo plazo, como en Malalcahuello, por ejemplo, se solicita reconsiderar estos plazos, ya que en el caso de este sector se requiere una ampliación del sistema en el corto plazo.
10. Dirección de Aeropuertos indica que en el caso del Proyecto de mejoramiento del Aeródromo de Curacautín, se están haciendo los trámites para cambiar la propiedad de privado a público, para poder presentar el proyecto al FNDR

8. PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE.

8.1 Aspectos metodológicos para la elaboración de la propuesta de plan de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable.

Se entiende por propuesta de plan de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable, aquel instrumento de planificación regional para el desarrollo de infraestructura de competencia del Ministerio de Obras Públicas, que es habilitante para el desarrollo de la actividad turística sustentable, y que es construido en función de proyectos propuestos por los actores locales, recopilados de otras planificaciones y propuestos por el equipo consultor, en base a una imagen objetivo de la infraestructura turística regional. La cartera de proyectos definida en esta propuesta de plan, es posteriormente priorizada a través de la aplicación de una matriz multicriterio, lo que ordenará el desarrollo de los proyectos en el tiempo.

Para la elaboración de la propuesta de plan, se ha tenido en cuenta las siguientes consideraciones metodológicas:

8.1.1 Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan

- Se ordenó toda aquella información recogida en los Talleres de Inicio y se generó una base de datos con iniciativas de inversión propuestas por la comunidad y actores claves regionales. Se incorporó además a esta base de datos, la información recogida a través del formulario web, creado especialmente para ser aplicado como complemento al desarrollo de los Talleres de Inicio.
- Se analizó el contenido de otras planificaciones (Anteproyectos Regionales de Inversiones - ARI y el trabajo de la Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio - COMICIVYT) para determinar posteriormente cuáles iniciativas del Plan aparecían en estas planificaciones. Se dejó un registro de esta condición, permitiendo tener una mayor calificación en el proceso de priorización de proyectos.
- En forma simultánea, se elaboró la Imagen Objetivo de Infraestructura para la región, considerando los instrumentos estratégicos vigentes y también la propia visión territorial del consultor.
- Una vez que se analizó toda la información indicada anteriormente, se confeccionó el Plan Preliminar de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable. Al igual que en el caso del Plan Base, se desarrolló al interior del Territorio Prioritario de Intervención, compuesto fundamentalmente por los destinos turísticos priorizados. Sin embargo, ante la existencia de excepciones en este sentido, se propuso las respectivas ampliaciones a este espacio, a partir del análisis territorial detallado y los aportes de los talleres locales, de tal forma de no dejar fuera de la propuesta de plan a aquellas iniciativas que no estaban dentro de los destinos.
- Posteriormente se presentó la propuesta de plan (Plan Base y Plan Preliminar) a la comunidad de cada región, lo que se materializó a través de los Talleres de Validación. En ellos, se presentó la cartera de iniciativas, a través de representaciones cartográficas, en donde se pudo localizar cada uno de éstas en el

territorio de la región. Los participantes a estos talleres pudieron hacer las observaciones a la cartera de presentada, lo que permitió posteriormente ajustar la propuesta de plan.

- Finalmente, con la incorporación de las observaciones recogidas en los Talleres de Validación, se agregaron, eliminaron y/o modificaron iniciativas, dando lugar a la Propuesta de Plan definitiva.

8.1.2 Identificación de Proyectos Nuevos.

Mediante reuniones de trabajo del equipo consultor (profesionales que condujeron los talleres y especialistas en territorio, infraestructura y sistemas de información geográfica), se confeccionó el Plan Preliminar de Infraestructura regional, considerando todos los elementos anteriormente señalados.

En primera instancia desde la perspectiva regional se consideró la infraestructura base o existente y el Plan Base, sobre los cuales se proyectó la imagen objetivo de infraestructura, identificando déficit que debiesen ser cubiertos por el Plan Preliminar, a través de las iniciativas propuestas.

Para facilitar el desarrollo del análisis de pertinencia de cada iniciativa propuesta, se definió el concepto de “**Unidad de Desarrollo de Atractivo**” (UDA) que corresponde a una unidad de estudio, construida en base a la existencia de Atractivos Turísticos cercanos, en función de su jerarquía o concentración. Generalmente forman parte de alguna de las unidades focalizadas y en torno a las cuales se podría generar un conjunto de proyectos, con el fin de potenciar su condición turística.

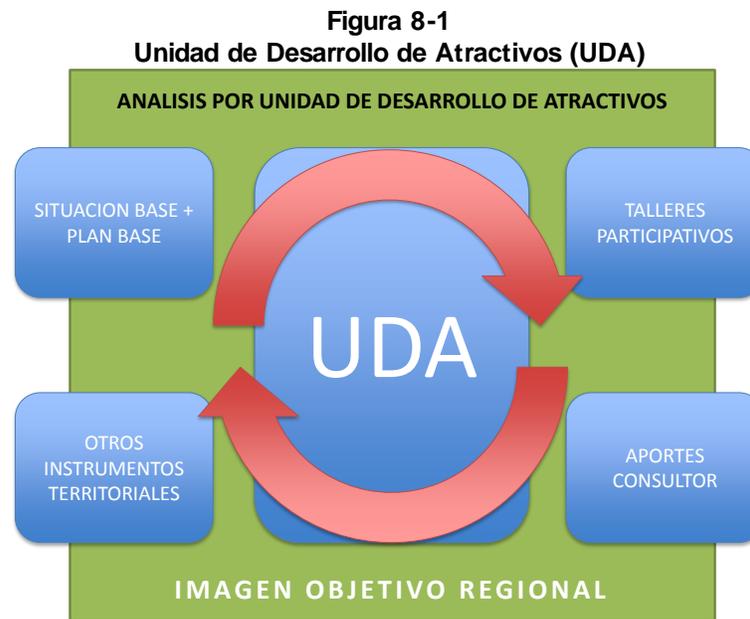
Cabe señalar que estas unidades no corresponden a unidades físicas con superficies encerradas por un polígono, con límites bien definidos, sino a una unidad conceptual de apoyo al análisis territorial, que en definitiva alberga a un conjunto de iniciativas de diferentes tipologías.

Cada UDA lleva el nombre del atractivo más cercano o el de mayor jerarquía, en el caso de haber varios atractivos en torno a esta unidad. Se consideró las siguientes categorías de Atractivos Turísticos para definir una UDA:

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

A su vez, los atractivos se clasifican de acuerdo a su jerarquía utilizada por la Subsecretaría de Turismo y SERNATUR: Internacional (3), Nacional (2), Regional (1) y Local (0).

- Para la identificación de iniciativas, en torno a cada UDA, se tuvo a la vista la base de datos de proyectos generada desde los talleres de inicio, así como otros instrumentos territoriales vinculados al turismo, a lo que se suman los aportes del consultor orientados a proveer soluciones integrales desde la perspectiva de los proyectos MOP en cada una de las UDA.



- Adicionalmente, existen situaciones puntuales en relación al desarrollo de iniciativas **conectores**, capaces de relacionar los distintos componentes del territorio turístico, los cuales, en algunos casos, no se encuentran dentro de las UDA o incorporan a más de una.
- A partir de este análisis, se confeccionó la lista de iniciativas del Plan Preliminar, se volvió a revisar la lista de proyectos del Plan Base, para verificar que no hubiera duplicidad de iniciativas. En caso que hubiesen existido iniciativas duplicadas, se mantuvieron las establecidas en el Plan Base.
- De igual forma, a partir del listado de iniciativas propuestas por la comunidad, se construyó una matriz de multicriterio, en función de la consideración de cada proyecto en el Plan Preliminar.

8.1.3 Priorización de Proyectos Nuevos

En primer término, es necesario precisar que la priorización de iniciativas responde a una lógica de optimización en el uso de los recursos, logrando identificar la temporalidad de la inversión en función de su impacto, en este caso al desarrollo integral del sector turismo.

Así, la aplicación de una matriz multifactorial, más allá de jerarquizar la importancia de cada iniciativa, busca identificar en función de la información existente el grado de prioridad que pudiese tener en el tiempo su ejecución, considerando la relación simbiótica que podrían llegar a tener en forma colectiva con otros proyectos, así como el aporte específico que podrían realizar al territorio por su mérito propio, en consideración tanto de las demandas turísticas, como de las condiciones de habitabilidad local.

De esta forma, es necesario destacar que no tendría sentido asignar prioridades a iniciativas de forma independiente de las Unidades de Desarrollo de Atractivos a las cuales pertenecen, porque el fin que se persigue con la creación de estas unidades, es precisamente, potenciar ese territorio con una batería de proyectos a desarrollarse de manera conjunta.

Al priorizar iniciativas en la región de manera dispersa, sin tener en cuenta el concepto de UDA, se pierde el efecto detonante de mayor actividad turística que tendría la concreción del conjunto de iniciativas asociadas a ese territorio.

De acuerdo a esta reflexión, se propuso un análisis escalar, que permitía definir prioridades tanto para las UDA como para las iniciativas al interior de las mismas, en consideración de las siguientes definiciones generales:

- La priorización asignada a cada UDA, determinó un período dentro del horizonte del Plan Preliminar, de alrededor de cuatro o cinco años, en el cual las iniciativas que pertenecen a esa UDA deban ser desarrolladas. Se determinó entonces un año de inicio para ese período.
- Cada UDA fue priorizada en función de la aplicación de una matriz multicriterio que contenía variables independientes que la caracterizaban.
- Cada una de las variables consideradas, tiene asociado un ponderador, cuyo valor fue propuesto por el consultor, pero con la posibilidad de ser ajustado por la Región, en función de la importancia asignada por los actores claves regionales.
- Una vez definida la priorización del desarrollo de las UDA, se estableció una priorización para las iniciativas contenidas en cada una de ellas.
- De manera similar al caso de las UDA, se estableció una priorización de desarrollo para las iniciativas contempladas en ellas, para lo cual se utilizaron otras variables con sus respectivos ponderadores.
- El puntaje obtenido por cada iniciativa, le asignó una posición relativa al interior del período que le corresponde a la UDA a la cual pertenece.
- Así, las iniciativas con mayor puntaje, deberían iniciarse al comienzo del período y aquellos con menor puntaje, podrán iniciarse en el segundo, tercer o

cuarto año del período, sin importar si su finalización cae fuera del período determinado para esa UDA.

8.1.4 Criterios para la priorización de Unidades de Desarrollo de Atractivos.

Los criterios a emplear para priorizar el desarrollo de las UDA, tienen relación con algunos de los principios transversales para el desarrollo del sector turismo establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable, como son la Sustentabilidad, la Focalización territorial, la Inclusión y Equidad. De esta forma, los criterios empleados y los posibles valores de las variables asociadas, son los siguientes:

- **Sustentabilidad.**
 - a) Área Silvestre Protegida perteneciente al SNASPE³²: si la UDA está relacionada con una SNASPE, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Focalización territorial.**
 - b) Tipo de Destino: si la UDA está relacionada con un Destino Turístico Emergente o Potencial, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - c) ZOIT³³: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Inclusión y equidad.**
 - d) ADI³⁴: si la UDA está relacionada con una ADI, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - e) Territorio Rezagado: si la UDA está relacionada con un Territorio Rezagado ubicado en las comunas de las regiones de Coquimbo (Provincia Limarí-Choapa), Maule (Provincia de Cauquenes y la Comuna de Empedrado), Bío-Bío (Provincia de Arauco y Valle del Itata) y Los Ríos (Provincia del Ranco), tiene puntaje 1; si no, 0.

³² La riqueza natural de Chile está protegida dentro del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado, administrado por la Corporación Nacional Forestal, CONAF. El Sistema tiene en la actualidad 100 unidades, distribuidas en 36 Parques Nacionales, 49 Reservas Nacionales y 15 Monumentos Naturales. Estas unidades cubren una superficie aproximada de 14,5 millones de hectáreas, el 19,2% del territorio continental de Chile.

³³ De acuerdo a la Ley del Turismo (Ley 20.423 del año 2010), son Zonas de Interés Turístico (ZOIT) "los territorios comunales, intercomunales o determinadas áreas dentro de éstos, que tengan condiciones especiales para la atracción turística y que requieran medidas de conservación y una planificación integrada para promover las inversiones del sector privado" (Art. 13).

³⁴ Las Áreas de Desarrollo Indígena (ADIs) surgen a partir de la aplicación del Art. 26° de la Ley N° 19.253 aprobada en octubre de 1995. De acuerdo a esta normativa, son definidas como espacios territoriales determinados en los cuales los órganos de la Administración del Estado y deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios.

- **Complementariedad entre planes y programas.**
 - f) Programa Estratégico Regional de Turismo (PERT): si la UDA está relacionada con una zona de aplicación de un Programa Estratégico Regional de Turismo (PERT), tiene puntaje 1; si no, 0.
 - g) Plan Base: si existen proyectos del Plan Base asociados a la UDA, tiene puntaje 1; si no, 0.

Cuadro 8-1
Matriz multicriterio aplicada a las unidades de desarrollo de atractivos

UDA	Principios del Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable					Otros principios		Puntaje UDA	Período del Plan Preliminar asignado
	Sustentabilidad	Focalización Territorial		Inclusión y Equidad		Complementariedad entre Planes y Programas			
	Área Silvestre protegida por el Estado (ASPE)	Tipo de Destino	Zona de Interés Turístico (ZOIT)	Área de Desarrollo Indígena (ADI)	Territorio Rezagado	Programa Estratégico Regional Turístico	Existen Proyectos del Plan Base en UDA		
Contulmo - Purén	1	1	0	1	0	1	1	0,75	1
Curacautín	0	0	0	0	0	1	1	0,30	2
Lonquimay	1	0	0	0	0	1	1	0,45	2
Chol Chol - Imperial - Carahue	0	1	0	1	0	0	1	0,50	2
Temuco	1	0	0	0	0	0	1	0,35	2
Icalma	0	0	0	0	0	1	1	0,30	2
Queule	0	1	0	1	0	1	0	0,40	2
Puerto Saavedra	0	1	0	1	0	1	0	0,40	2
Puerto Dominguez	0	1	0	1	0	1	0	0,40	2
Caburgua	1	0	1	0	0	1	1	0,60	2
Villarrica	0	0	1	0	0	1	1	0,45	2
Pucón	1	0	1	0	0	1	1	0,60	2
Catripulli	0	0	1	0	0	1	1	0,45	2
Curarrehue	1	0	1	0	0	1	0	0,40	2
Volcan Villarrica	1	0	1	0	0	1	1	0,60	2
Licanray	0	0	1	0	0	1	1	0,45	2
Malalcahuello	1	0	0	0	0	1	0	0,25	3
Lautaro	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Galletué	0	0	0	0	0	1	0	0,10	3

$$\text{Puntaje UDA} = a* 0,15 + b* 0,20 + c* 0,15 + d* 0,10 + e* 0,10 + f* 0,10 + g* 0,20$$

La Propuesta de Plan presenta un horizonte de 14 años, a partir del año 1 (01 de enero de 2017), que se divide en tres períodos:

- Período 1: año 1 al año 5
Período 2: año 6 al año 9
Período 3: año 10 al año 13

Considerando lo anterior, aquellas UDA que tengan un puntaje entre 0,643 y 1,00 serán desarrolladas en el Período 1. Es decir, los proyectos de esta UDA podrán comenzar a ser desarrollados a partir del año 1.

Aquellas UDA que obtengan un puntaje entre 0,357 y 0,643 serán desarrolladas en el Período 2. Es decir, los proyectos de esta UDA podrán comenzar a ser desarrollados a partir del año 6.

Finalmente, aquellas UDA que obtengan un puntaje entre 0,00 y 0,357 serán desarrolladas en el Período 3. Es decir, los proyectos de esta UDA podrán comenzar a ser desarrollados a partir del año 10.

8.1.5 Criterios para la priorización de los proyectos al Interior de las UDA

Una vez definida la prioridad de desarrollo de las UDA al interior de una Región, se procede a establecer las prioridades de los proyectos dentro de cada UDA. Para ello se aplica los siguientes criterios de priorización:

- **Sustentabilidad**
 - a) Conserva los recursos naturales de la zona: si el proyecto conserva los recursos naturales de la zona, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - b) Preserva el patrimonio cultural de la comunidad local: si el proyecto preserva el patrimonio cultural de la comunidad local, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Focalización territorial**
 - a) Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio: si el proyecto proviene de una iniciativa propuesta en los talleres de inicio, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - b) Forma parte de un Instrumento de Planificación Regional o Local: si el proyecto forma parte de un Instrumento de Planificación Regional o Local, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Inclusión y Equidad**
 - a) Infraestructura beneficia a población local: si la infraestructura propuesta por el proyecto beneficia a la población local (infraestructura mixta), tiene puntaje 1; si no, 0.
 - b) Apoyo directo a emprendimientos existentes: si la infraestructura propuesta por el proyecto apoya directamente a emprendimientos existentes, tiene puntaje 1; si no, 0.

Cuadro 8-2
Matriz multicriterio aplicada a proyectos al interior de una UDA

UDA	Nombre de la Iniciativa	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		Puntaje Obtenido por Iniciativa	Tramo UDA Asignado
		Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de la comunidad local	Iniciativa fue propuesta en talleres de Inicio	Forma parte de un instrumento de planificación Regional o Local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes		
		0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15		
Contulmo - Purén	Mejoramiento acceso Parque Nahuelbuta desde Purén Ruta R-60 a Ruta 240	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0	0,7	1
Contulmo - Purén	Mejoramiento a Ruta escénica, camino Capitán Pastene - Quidico	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	1
Contulmo - Purén	Mejoramiento de IPH (infraestructura pública habilitante) en PN Nahuelbuta	0,15	0	0,2	0,15	0	0	0,5	1
Contulmo - Purén	Construcción de APR comunidad Butarrincón	0	0	0,2	0	0,2	0	0,4	1
Contulmo - Purén	Mejoramiento a ruta escénica, R-60, entre Contulmo y Purén	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	1
Contulmo - Purén	Construcción de centro de información y servicios al turista en Purén	0	0	0	0,15	0	0	0,15	1
Queule	Construcción centro de servicios gastronómicos y artesanía e información Lafquenche al turista en Queule	0	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,7	2
Queule	Centro de interpretación de terremotos y tsunami	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Caburgua	Construcción Costanera Recreativa en Playa Negra Caburgua	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,7	2
Caburgua	Mejoramiento a ruta escénica, S-75, Lago Collico Lago Caburgua	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Caburgua	Construcción de Ribera recreativa en sector río Blanco del Lago Caburgua	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Caburgua	Mejoramiento a ruta escénica, ribera oriente Lago Caburgua	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Caburgua	Mejoramiento de IPH (infraestructura pública habilitante) en PN Huerquehue	0,15	0	0,2	0,15	0	0	0,5	2
Caburgua	Construcción Ciclovía Pucón Caburgua	0	0	0,2	0	0,2	0	0,4	2
Caburgua	Construcción marina pública en lago Caburgua	0	0	0,2	0	0,2	0	0,4	2
Caburgua	Ampliación APR Caburgua	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Catrupulli	Construcción centro de servicios gastronómicos y artesanales e información al turista en Catrupulli	0	0	0,2	0	0	0,15	0,35	2
Catrupulli	Ampliación APR Catrupulli, Curarrehue	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Cholchol - Imperial - Carahue	Construcción Rampa y embarcaderos turístico en Cholchol e Imperial	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	2
Cholchol - Imperial - Carahue	Restauración puente de madera sobre río Cholchol	0	0,15	0	0	0,2	0	0,35	2
Cholchol - Imperial - Carahue	Mejoramiento ribera recreativa en Carahue	0,15	0	0	0	0,2	0	0,35	2
Cholchol - Imperial - Carahue	Mejoramiento ribera recreativa en Nehuentué	0,15	0	0	0	0,2	0	0,35	2
Cholchol - Imperial - Carahue	Mejoramiento a ruta escénica, S-36	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Cholchol - Imperial - Carahue	Mejoramiento a ruta escénica, S-40	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Cholchol - Imperial - Carahue	Ampliación APR Nehuentue	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Cholchol - Imperial - Carahue	Construcción by pass Carahue desde ruta S-40 hasta cruce con S-518	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Cholchol - Imperial - Carahue	Construcción Rampa y embarcaderos turísticos en Carahue	0	0	0	0	0,2	0	0,2	2
Cholchol - Imperial - Carahue	Construcción Rampa y embarcaderos turístico en Tranapunte	0	0	0	0	0,2	0	0,2	2
Cholchol - Imperial - Carahue	Construcción Rampa y embarcaderos turístico en Nehuentué	0	0	0	0	0,2	0	0,2	2
Cholchol - Imperial - Carahue	Construcción Rampa y embarcaderos turístico en Moncul	0	0	0	0	0,2	0	0,2	2
Cholchol - Imperial - Carahue	Construcción centro de información Mapuche y servicios al turista en Cholchol	0	0,15	0	0	0	0	0,15	2
Cholchol - Imperial - Carahue	Construcción centro de información Mapuche y servicios al turista en Carahue	0	0,15	0	0	0	0	0,15	2
Cholchol - Imperial - Carahue	Construcción centro de información Mapuche y servicios al turista en Nehuentué	0	0,15	0	0	0	0	0,15	2
Conector	Habilitación ruta Piedra deÁguila Angol. Cañete Parque Nacional Nahuelbuta	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento conectividad Catrupulli Parque Nacional Villarrica por ruta S-947	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica, S-11-R Lautaro Curacautín (181-CH) Lonquimay por Cuesta Las Raíces (S - 89)	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica mixta Entre San Gregorio y Ruta 5 por ruta R-71	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Construcción Senda No Motorizada Turística entre Acceso a Reserva Nacional Villarrica y Ruta S-965 Sector Los Potreros	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica, Ruta 785, desde Intersección con 181-CH hasta Puente Contraco - Ruta R 791, R-89, 181-CH y R-955	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica Curacautín Melipeuco por Conguillio (ruta R-925-S)	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica Cherquenco Volcán Llaima Curacautín	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica Cherquenco Volcán Llaima por ruta S 353 Hasta cruce con ruta S-61	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica Curacautín San Gregorio Por Ruta R755 - R-71	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica S -61 Icalma Melipeuco Cruce Ruta S-353	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica Ruta S-563 Entre cruce Ruta S-61 y Ruta S -575	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Conector	Mejoramiento a Ruta escénica S-575 Entre cruce Ruta S-563 y Acceso Reserva Nacional Villarrica	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica mixta R-76-S y S-16 desde Traiguén hasta Nueva Imperial	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica mixta R-86 desde Angol hasta Victoria	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica mixta S-20 desde Cholchol hasta Norte de Temuco	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Curacautín	Mejoramiento aeródromo de Curacautín	0	0,15	0,2	0,15	0,2	0	0,7	2

UDA	Nombre de la Iniciativa	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		Puntaje	Tramo
Curacautín	Ampliación APR en río Blanco	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Curacautín	Habilitación camino para trekking y Ciclovía en ruta Volcán Lonquimay, Tolhuaca y Cráter Navidad	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Curacautín	Construcción Terminal de Buses Curacautín	0	0	0,2	0	0,2	0	0,4	2
Curacautín	Construcción de centro de información y servicios al turista en Curacautín	0	0	0	0	0	0	0	2
Curarrehue	Mejoramiento de ribera Borde río Curarrehue, con pertinencia local	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Curarrehue	Mejoramiento a ruta escénica, entre Curarrehue y Puesco con Ciclovía	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Curarrehue	Ampliación APR Curarrehue	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Curarrehue	Mejoramiento a ruta escénica, entre Curarrehue, Reigolil Flor del Valle	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Icalma	Construcción ribera recreativa Borde sur Laguna Icalma	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,7	2
Icalma	Ampliación APR Icalma	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Icalma	Construcción ruta escénica s-95 Icalma - Liucura	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Icalma	Mejoramiento paso fronterizo Icalma	0	0	0	0	0,2	0	0,2	2
Icalma	Construcción de centro de información Pehuenche y servicios al turista Icalma	0	0	0	0	0	0	0	2
Licanray	Mejoramiento a ruta escénica, Villarrica Licánray Pocura Coñaripe (S-95-T)	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Licanray	Mejoramiento a ruta escénica, Cudico Pino Huacho Challupén	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Licanray	Construcción de centro de información y servicios al turista en Licán Ray	0	0	0,2	0	0	0	0,2	2
Licanray	Construcción terminal de buses en Licán Ray	0	0	0	0	0,2	0	0,2	2
Lonquimay	Mejoramiento a ruta escénica Lonquimay -Ralco	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Lonquimay	Construcción de centro de información y servicios al turista en Lonquimay	0	0	0,2	0,15	0	0	0,35	2
Lonquimay	Construcción Terminal de Buses Lonquimay	0	0	0	0	0,2	0	0,2	2
Lonquimay	Construcción de centro de información Pehuenche y servicios al turista Ruta R-89 Sector Arenales	0	0	0	0,15	0	0	0,15	2
Pucón	Construcción ribera recreativa río Trancura	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,7	2
Pucón	Ampliación de mercado de Pucón	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,7	2
Pucón	Mejoramiento camino Quelhue, Carhuello	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Pucón	Mejoramiento baños públicos y embarcaderos del Lago Villarrica en Pucón	0	0,15	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Pucón	Mejoramiento a ruta escénica mixta a Pucón por segunda faja Villarrica	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Pucón	Mejoramiento a ruta escénica, Borde Norte Lago Villarrica, entre Villarrica y Pucón	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Pucón	Construcción centro de información ambiental y turismo, en terreno como dato entregado a CONAF.	0,15	0	0,2	0,15	0	0	0,5	2
Pucón	Habilitación marina pública en Pucón	0	0	0,2	0	0,2	0	0,4	2
Pucón	Construcción centro de servicios artesanales e información al turista en Quelhue	0	0	0,2	0	0	0,15	0,35	2
Pucón	Construcción ruta escénica mixta en ruta s-60 entre Hualpén y Queule	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Puerto Domínguez	Mejoramiento a ruta escénica S-46 entre localidad de Temo y Cruce ruta S 402	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Puerto Domínguez	Ampliación APR Puerto Domínguez	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Puerto Domínguez	Construcción centro de información y servicios al turista en Puerto Domínguez	0	0	0	0	0	0	0	2
Puerto Saavedra	Mejoramiento a Ruta escénica, S-402 entre Puerto Saavedra y Queilen	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Puerto Saavedra	Ampliación APR Boca Budi	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Puerto Saavedra	Construcción centro de información Lafquenche y servicios al turista en Puerto Saavedra	0	0	0	0	0	0	0	2
Temuco	Construcción nuevo puente sobre río Cautín, Temuco	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Temuco	Habitación centro de interpretación geológica y volcanológico en Cerro Nielol (incluye mirador)	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	2
Temuco	Construcción Teleférico en Cerro Nielol	0	0	0,2	0	0	0	0,2	2
Temuco	Habilitación de centro de información vulcanológico	0	0	0,2	0	0	0	0,2	2
Villarrica	Habilitación turística ribera del río Toltén desde Nacimiento hasta Pedregoso	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Villarrica	Construcción Ribera Recreativa río Toltén en Villarrica	0,15	0	0	0	0,2	0,15	0,5	2
Villarrica	Habilitación marina pública en Villarrica	0	0	0,2	0	0,2	0	0,4	2
Villarrica	Habilitación ruta escénica mixta en Ruta S-69 entre Los Laureles y Villarrica	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Villarrica	Construcción Rampa y embarcaderos turístico en nacimiento río Toltén	0	0	0	0	0,2	0	0,2	2
Villarrica	Construcción de Rampa y embarcaderos turístico en confluencia río Pedregoso con Toltén	0	0	0	0	0,2	0	0,2	2
Villarrica	Construcción de centro de información de la navegación del Toltén y ríos de Chile	0	0	0	0,15	0	0	0,15	2
Volcán Villarrica	Mejoramiento a ruta escénica, Ruta S-887 Pucón Refugio Volcán Villarrica	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Volcán Villarrica	Mejoramiento de acceso al Parque Nacional Villarrica	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Volcán Villarrica	Ampliación y mejoramiento de senderos ciclovías y miradores en Parque Nacional Villarrica	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Volcán Villarrica	Mejoramiento de IPH (infraestructura pública habilitante) en PN Villarrica	0,15	0	0,2	0,15	0	0	0,5	2
Volcán Villarrica	Construcción centro de montaña y servicios en Volcán Villarrica	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	2
Atractivo	Construcción de centro de información turística de la influencia ferroviaria en la región Gustav Bernory en inmediaciones viaducto del Malleco	0	0	0	0	0	0	0	3
Galletué	Construcción embarcadero público en sector poniente laguna Galletué	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	3
Galletué	Construcción de centro de información Pehuenche y servicios al turista en Laguna Galletué	0	0	0	0	0	0	0	3
Lautaro	Habilitación de costanera Lautaro, en ribera río Cautín	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	3
Lautaro	Construcción terminal rodoviario con centro de información turística en Lautaro	0	0	0,2	0	0	0	0,2	3
Lautaro	Construcción centro de información y servicios al turista en Lautaro	0	0	0	0	0	0	0	3
Malalcahuello	Ampliación APR en Malalcahuello	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	3

UDA	Nombre de la Iniciativa	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		Puntaje	Tramo
Malalcahuello	Construcción Centro de Interpretación Ambiental y de Montaña en RN Malalcahuello	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	3
Malalcahuello	Construcción Sendas de trekking a glacial Sierra Nevada por sector Alto Centinela	0	0	0	0	0,2	0	0,2	3
Malalcahuello	Construcción de centro de información y servicios al turista en Malalcahuello	0	0	0	0	0	0	0	3
Malalcahuello	Construcción de centro de interpretación de recursos Geológicos Araucanía Andina	0	0	0	0	0	0	0	3

$$\text{Puntaje Proyecto} = a*0,15 + b*0,15 + c*0,20 + d*0,15 + e*0,20 + f*0,15$$

De esta forma, se ordenaron los proyectos al interior de una UDA, de mayor a menor puntaje obtenido.

Como las UDA ya fueron ordenadas según el período en que se desarrollarán, ahora los proyectos deben ser ordenados al interior de cada uno de esos períodos.

Período 1: año 1 – año 5

Período 2: año 6 – año 9

Período 3: año 10 – año 13

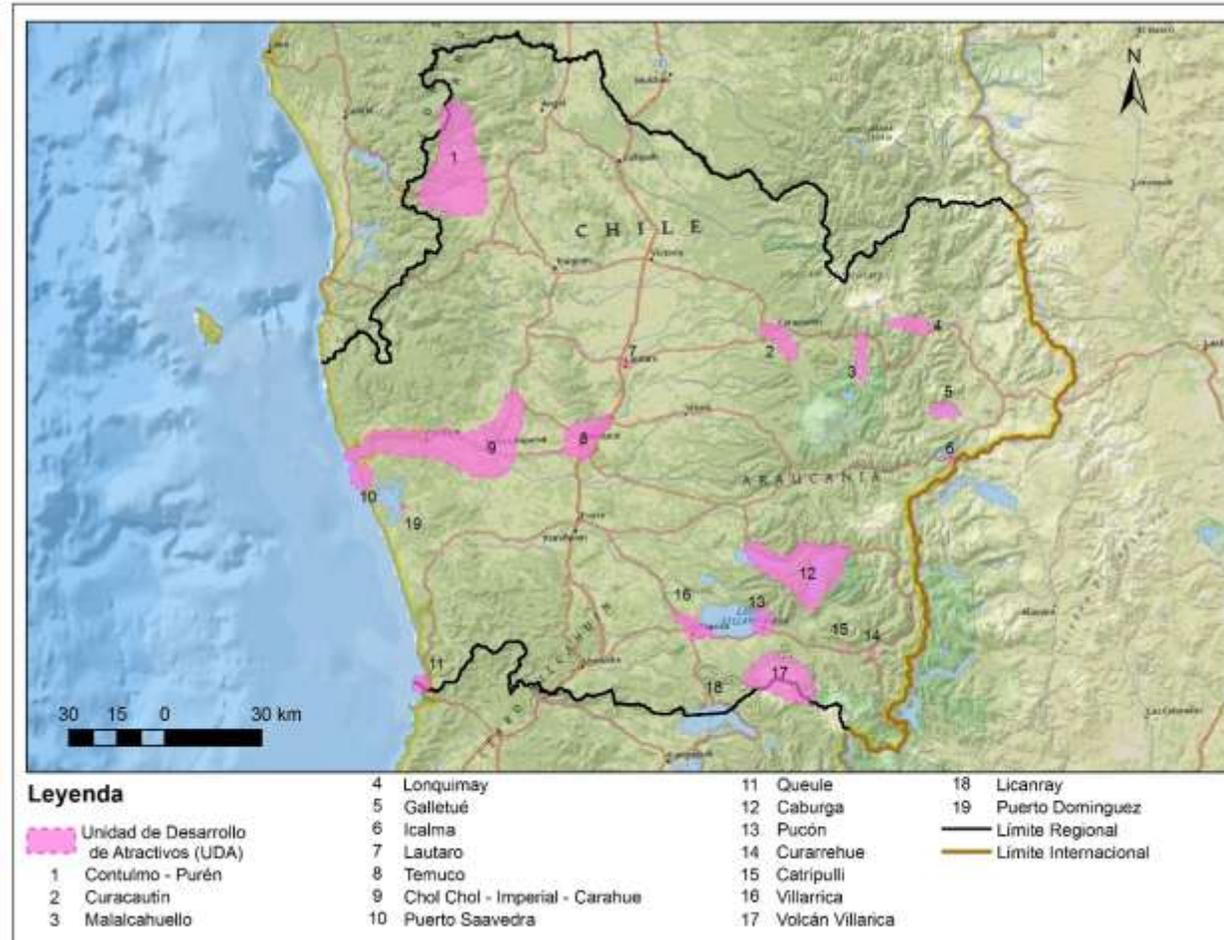
Considerando lo anterior, aquellos proyectos que obtengan un puntaje entre 0,21 y 1,00 serán desarrollados al Inicio del período que les corresponde.

Aquellos proyectos que obtengan un puntaje igual o menor a 0,20 y 0,66, serán desarrollados al final del período que les corresponde.

Los ajustes finos de la ubicación de cada proyecto dentro del período que le corresponde, estarán en función de la duración del proyecto y del monto asociado a la inversión. Esto último porque al sumar los costos de inversión de un año determinado de la Propuesta de Plan, podría exceder sustancialmente los montos históricos de inversión regional anual y en esos casos, se deberá desplazar los proyectos en el cronograma (adelantarlos o retrasarlos), dependiendo de los montos estimados.

Finalmente, cabe señalar que la metodología de priorización de proyectos antes expuesta, no considera la opción de descartar proyectos; sólo contempla la opción de trasladar el inicio de su ejecución en el tiempo. La opción de descarte, sólo podría recaer en las direcciones regionales de DIRPLAN del MOP.

Figura 8-2
Unidad de Desarrollo de Atractivos región de la Araucanía



Fuente: Elaboración propia

8.1.6 Tipologías de Infraestructura

Definidos los proyectos que conforman la propuesta de **Plan de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable**, se presentó la necesidad de establecer una tipología de infraestructura que, permitiera agrupar los proyectos, a objeto de definir el ámbito desde el cual el Ministerio pudiese ejercer alguna acción concreta. La tipología resultante surge esencialmente de la naturaleza y características del proyecto propuesto.

La agrupación de proyectos en tipologías de infraestructura, permite correlacionar los proyectos con programas de inversiones del MOP ya existentes o bien, la creación de nuevos programas al interior del Ministerio.

A continuación, se presenta las tipologías de infraestructura resultantes y su definición:

Cuadro 8-3
Tipologías de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
1	Agua Potable Rural	MOP	Se asocia a proyectos de construcción y ampliación de sistemas de agua potable que atienden localidades o sectores rurales. En particular, su definición de construcción o ampliación obedece a la situación actual y demanda esperada.
2	Aguas Lluvias	MOP	Reúne acciones desarrolladas principalmente sobre áreas urbanas, destinadas a la formulación de estudios y obras necesarias para la evacuación de aguas lluvias. Tipología no relacionada directamente con la actividad turística.
3	Borde Costero	MOP	Obra pública que reúne acciones en el borde costero marítimo, lacustre y/o fluvial, cuya relación está asociada a caletas y su mejoramiento al concepto de Caleta Turística o bien está referida a la puesta en valor del borde costero marítimo y/o lacustre, a través de la construcción de costaneras, sean estas recreativas o turísticas.
4	Ciclovia - Ciclorruta	MOP	Infraestructura de carácter público emplazada sobre la faja fiscal de caminos públicos, orientada exclusivamente al tránsito y/o circulación de bicicletas, en zonas urbanas o rurales, respectivamente.
5	Conector Turístico	MOP	Camino público de comunicación terrestre destinado al libre tránsito, situado fuera de los límites urbanos y cuyas fajas son bienes nacionales de uso público, que cumple la función de conectar uno o más destinos turísticos o UDAS.
6	Edificación Pública	MOP / NO MOP	Edificación ocupada por organismos públicos, con presencia en el espacio urbano.
7	Infraestructura Cultural	MOP / NO MOP	Edificación (construcción y/o restauración) de carácter público, destinada a albergar, principalmente a museos o centros de difusión de la cultura y las artes. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
8	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	NO MOP	Obra pública destinada: <ul style="list-style-type: none"> • ofrecer información y servicios al turista, tales como centros de interpretación, paneles informativos y centros de información turística. • ofrecer servicios al turista, mediante instalaciones de apoyo para el desarrollo de actividades en el lugar (zonas de descanso, wi-fi, baños, entre otros). Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
			proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
9	Infraestructura de Transporte Aéreo	MOP	Obra pública que considera aquellos elementos necesarios para la operación de aeronaves y atención de pasajeros, sean éstas aviones o helicópteros.
10	Infraestructura de Transporte Terrestre	NO MOP	Obra pública que considera aquellos elementos necesarios para la operación de buses interurbanos, rurales y atención de pasajeros. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
11	Infraestructura Fluvial	MOP	Obra pública destinada a la construcción de defensas fluviales y riberas fluviales.
12	Paso Fronterizo	NO MOP	Infraestructura necesaria para que las personas, las mercaderías transportadas y los vehículos puedan atravesar los límites de dos países, cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades nacionales de los mismos. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
13	Patrimonio	MOP / NO MOP	Obra pública destinada a rescatar todas aquellas acciones a ejecutarse sobre inmuebles o áreas de valor patrimonial. De manera singular considera la acción de restauración. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
14	Ruta Escénica	MOP	Vía de comunicación terrestre, o tramos de la misma, emplazados en una zona de alto valor paisajístico o turístico, que requiere un tratamiento diferenciado, destinado a preservar y proteger tales cualidades. En estas vías debe considerarse parámetros de diseño diferentes a los habituales, en aspectos como velocidad, radios de curvatura, anchos y señalética. Pueden incorporar miradores y zonas de descanso, con estacionamientos seguros para los usuarios. En algunos sectores las rutas escénicas pueden comprender o tener acceso a ciclorrutas o sendas peatonales, que se adentran en zonas prístinas y no alteradas.
15	Sendero Interpretativo	NO MOP	Sendero no motorizado cuyo trazado se desarrolla en alguna área de interés turístico, que cuenta con información asociada a su trazado, así como también con equipamiento de apoyo a quienes transitan por ellos. Estos senderos podrían estar insertos en áreas protegidas privadas o pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado.

Por otra parte, para efectos de poder hacer una estimación general del costo de inversión de cada proyecto, se requiere descomponer esta clasificación de tipologías de infraestructura en tipologías de proyectos, para lo que se debe anteponer una acción a la infraestructura. Así, por ejemplo, para la tipología de infraestructura “Ruta Escénica”, existirán “Construcción de Ruta Escénica” y “Mejoramiento a Ruta Escénica” y así sucesivamente con otros tipos de infraestructura.

De esta manera se podrá establecer un costo unitario asociado, a una cierta unidad de medida, para cada tipología de proyecto, como se verá a continuación.

8.1.7 Estimación de Costos de Inversión

Para cada uno de los proyectos que forman parte de la propuesta de plan se ha realizado una estimación del costo de inversión asociado. La estimación de costos tiene relación con el nivel de información respecto de los proyectos a desarrollar. En este sentido, cabe señalar que, en la mayoría de los casos, los proyectos son

desarrollados a nivel de ideas; no existiendo un perfil desarrollado para cada uno de los proyectos que componen la propuesta de plan.

De esta forma, para la estimación de los costos de inversión de los proyectos, se utilizó información existente de proyectos similares encontrados en planificaciones comparadas. En este contexto, el Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico (PRIGRH) desarrollado para cada una de las regiones del territorio nacional por el MOP, constituyó una fuente de información de referencia.

Para la estimación de costos de inversión asociados a los proyectos contemplados en cada uno de los planes regionales, se utilizó un procedimiento simplificado, el cual consistió en la definición de tipologías de proyectos, que a diferencia de las tipologías de infraestructura, éstos incluyen una acción o verbo, según la naturaleza del proyecto (construcción, mejoramiento, ampliación, estudio, diseño), salvo algunos casos especiales en que la tipología de costos coincide con la tipología de infraestructura.

De esta forma, para cada una de estas tipologías se estimó un costo, que expresa valores referenciales, los que dependiendo de la naturaleza de la misma, corresponden a un costo unitario o a un costo global. En los estudios específicos de cada iniciativa, debería realizarse el análisis detallado de costos, los que variarían, tanto según la macrozona y la región, como también según ítem y unidades correspondientes.

Las estimaciones, que fueron realizadas en base a supuestos y a la experiencia del consultor, se muestran en el cuadro siguiente:

Cuadro 8-4
Costos unitarios de proyectos de inversión

Nº	TIPOLOGÍA PARA COSTO	TIPO	Unidad	Costo (\$ 2016)
1	Construcción Ruta Escénica	Unitario	km	766.800.000
2	Mejoramiento a Ruta Escénica	Unitario	km	66.800.000
3	Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta	Unitario	km	83.500.000
4	Construcción Agua Potable Rural	Unitario	km	380.000.000
5	Ampliación Agua Potable Rural	Global	Gl	380.000.000
6	Restauración Patrimonio	Global	Gl	100.000.000
7	Construcción Infraestructura de Borde Costero	Unitario	km	217.000.000
8	Mejoramiento Infraestructura de Borde Costero	Unitario	km	130.200.000
9	Construcción Infraestructura Portuaria de conexión	Global	Gl	2.369.637.000
10	Construcción Infraestructura Portuaria Para el Turismo y deportes náuticos	Global	Gl	200.000.000
11	Construcción Infraestructura de Información Turística	Global	Gl	105.317.200
12	Construcción Infraestructura de Servicios Turísticos	Global	Gl	105.317.200
13	Construcción Sendero interpretativo a Suelo Natural	Unitario	km	12.950.762
14	Construcción Sendero interpretativo en pasarela	Unitario	km	16.317.200
15	Construcción Canales Riego	Unitario	km	80.000.000
16	Construcción Aeródromo	Global	Gl	20.025.633.354

Nº	TIPOLOGÍA PARA COSTO	TIPO	Unidad	Costo (\$ 2016)
17	Construcción Ciclovía - Ciclorruta	Unitario	km	80.000.000
18	Construcción de Pasarela Peatonal	Unitario	km	400.000.000
19	Construcción Paso Fronterizo	Global	Gl	14.000.000.000
20	Mejoramiento Paso Fronterizo	Global	Gl	8.400.000.000
21	Construcción Red Vial	Unitario	km	700.000.000
22	Mejoramiento Red Vial	Unitario	km	420.000.000
23	Construcción Terminal de Buses (localidad pequeña)	Global	Gl	210.000.000
24	Construcción Terminal de Buses (Urbano Pequeño)	Global	Gl	1.500.000.000
25	Construcción Terminal de Buses (Urbano Mediano)	Global	Gl	3.200.000.000
26	Mejoramiento a Ribera Recreativa	Unitario	km	167.000.000
27	Estudio Prefactibilidad Ciclovía - Ciclorruta	Unitario	km	1.500.000
28	Construcción Embarcadero y Rampas para lancha	Global	Gl	1.000.000.000
29	Construcción Embarcadero y Rampas para Transbordador	Global	Gl	4.000.000.000
30	Construcción Caleta Pequeña	Global	Gl	1.000.000.000
31	Construcción Caleta Mediana	Global	Gl	5.000.000.000
32	Mejoramiento Aeródromo	Global	Gl	820.000.000
33	Construcción Museo	Global	Gl	210.000.000
34	Estudio Prefactibilidad Aeródromo	Global	Gl	300.000.000
35	Estudio Modelo de Gestión	Global	Gl	100.000.000
36	Embarcadero Rio	Global	Gl	200.000.000
37	Restauración Iglesia	Global	Gl	1.000.000.000
38	Estudio prefactibilidad Museo	Global	Gl	100.000.000
39	Diseño Aeropuerto internacional	Global	Gl	400.000.000
40	Construcción Helipuerto	Global	Gl	100.000.000
41	Construcción Paradero de Buses	Global	Un	15.000.000
42	Defensa Fluvial	Global	Gl	500.000.000
43	Estudio Prefactibilidad Embalse	Global	Gl	400.000.000
44	Construcción Cobertizo Rodados	Global	Gl	420.000.000

Fuente: Elaboración propia

Es conveniente señalar que el costo de construcción de la ruta escénica, se estimó considerando como unidad 1 kilómetro de vía, cuyo perfil presenta las siguientes características:

- Berma de 2 metros de ancho a ambos lados de la calzada
- Calzada de 7 metros de ancho
- Faja de separación de 1,5 metros entre la ciclorruta y vialidad para vehículos motorizados
- Ciclorruta de 2 metros de ancho
- 1 Mirador en maicillo con 10 estacionamientos, 10 mesas con capacidad para 5 personas, 2 paneles informativos, estructura con techumbre para protección del clima.

Cuadro 8-5
Ítems de costo de Construcción de Ruta Escénica

ITEM	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	COSTO (\$) (dic 2016)
Vialidad	Berma de 2 metros de ancho a ambos lados de la calzada Calzada de 7 metros de ancho Faja de separación de 1,5 metros entre la ciclorruta y vialidad para vehículos motorizados	km	700.000.000
Ciclorruta	2 metros de ancho	km	80.000.000
Mirador	Superficie de maicillo con 10 estacionamientos, 10 bancas con capacidad para 4 personas c/u, 2 paneles informativos, estructura con techumbre para protección del clima	Un	40.000.000
Estacionamiento con Zona de Descanso	Superficie de maicillo con 20 estacionamientos, 20 mesas con capacidad para 4 personas c/u, baños y estructura con techumbre para protección del clima.	Un	60.000.000

Se supone, para un caso promedio, la existencia de 1 Mirador cada 25 kilómetros y de 1 Estacionamiento con Zona de Descanso cada 50 kilómetros. De esta forma, se obtienen los factores 0,04 Mirador/km y 0,02 Estacionamiento/km.

En el caso de las Ciclorrutas, se supone que, en promedio, el 80% de la extensión de las Rutas Escénicas, contará con Ciclorrutas. El 20% restante se debe a que existen zonas en las cuales, por la geografía del terreno, quebradas generalmente, no resulta viable la construcción de una ciclorruta.

Así, para obtener el costo de inversión por kilómetro lineal de Ruta Escénica, se tiene:

- Ciclorruta: $\$80.000.000 \times 80\% = \$ 64.000.000$
- Mirador: $\$40.000.000 \times 0,04 = \$ 1.600.000$
- Estacionamiento: $\$60.000.000 \times 0,02 = \$ 1.200.000$

Por lo tanto, el costo de Construcción de una Ruta Escénica, cuando es necesario realizar la pavimentación del camino y la habilitación de bermas, es de **\$766.800.000** por kilómetro lineal. En el caso de Mejoramiento a Ruta Escénica, el costo de inversión se reduce a los tres componentes anteriormente señalados, lo que da el valor de **\$66.800.000** por kilómetro de Ruta Escénica. Para efectos de esta propuesta de plan de infraestructura, y con el fin de no sobredimensionar los valores de inversión, se aplicará el valor de Mejoramiento a todos los casos de Rutas Escénica.

En todo caso hay que tener presente que son valores referenciales promedio y que en los estudios específicos, deberían realizar el análisis detallado de los costos, los que variarán según el territorio y características del proyecto

N° Proyecto (*)	UDA	Origen	Nombre Proyecto	Ámbito del MOP	Costo de Inversión M\$	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
				Arquitectura)															
40	Temuco	Taller	Habitación centro de interpretación geológica y volcanológico en Cerro Nielol (incluye mirador)	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
41	Temuco	Taller	Construcción Teleférico en Cerro Nielol	Concesiones	3.290.000								P	D	E				
42	Temuco	Taller	Habilitación de centro de información volcanológico	No MOP (UT Arquitectura)	105.317									D	E				
48	Cholchol - Imperial - Carahue	Consultor	Restauración puente de madera sobre río Cholchol	No MOP (UT Arquitectura)	100.000						D	E							
49	Cholchol - Imperial - Carahue	Consultor	Construcción Rampa y embarcaderos turísticos en Carahue	Obras Portuarias	200.000								P	D	E				
50	Cholchol - Imperial - Carahue	Consultor	Mejoramiento ribera recreativa en Carahue	Obras Portuarias	786.570						P	D	E						
51	Cholchol - Imperial - Carahue	Consultor	Construcción Rampa y embarcaderos turístico en Tranapunte	Obras Portuarias	200.000								P	D	E				
52	Cholchol - Imperial - Carahue	Consultor	Construcción Rampa y embarcaderos turístico en Nehuentué	Obras Portuarias	200.000								P	D	E				
53	Cholchol - Imperial - Carahue	Consultor	Mejoramiento ribera recreativa en Nehuentué	Obras Portuarias	110.220						P	D	E						
54	Cholchol - Imperial - Carahue	Consultor	Construcción Rampa y embarcaderos turístico en Moncul	Obras Portuarias	200.000								P	D	E				
55	Cholchol - Imperial - Carahue	Consultor	Mejoramiento a ruta escénica, S-36	Vialidad	1.927.848						P	D	E						
56	Cholchol - Imperial - Carahue	Consultor	Mejoramiento a ruta escénica, S-40	Vialidad	8.588.476						P	D	E						
57	Cholchol - Imperial - Carahue	Consultor	Ampliación APR Nehuentue	Obras Hidráulicas	380.000						D	E							
58	Cholchol - Imperial - Carahue	Consultor	Construcción centro de información Mapuche y servicios al turista en Cholchol	No MOP (UT Arquitectura)	105.317									D	E				
59	Cholchol - Imperial - Carahue	Consultor	Construcción centro de información Mapuche y servicios al turista en Carahue	No MOP (UT Arquitectura)	105.317									D	E				
60	Cholchol - Imperial - Carahue	Consultor	Construcción centro de información Mapuche y servicios al turista en Nehuentué	No MOP (UT Arquitectura)	105.317									D	E				
61	Cholchol - Imperial - Carahue	Taller de cierre	Construcción Rampa y embarcaderos turístico en Cholchol e Imperial	Obras Portuarias	200.000						P	D	E						
62	Cholchol - Imperial - Carahue	Consultor	Construcción by pass Carahue desde ruta S-40 hasta cruce con S-518	Vialidad	805.000						P	D	E						
66	Puerto Saavedra	Taller	Mejoramiento a Ruta escénica, S-402 entre Puerto Saavedra y Queilen	Vialidad	2.374.740						P	D	E						
67	Puerto Saavedra	Consultor	Construcción centro de información Lafquenche y servicios al turista en Puerto Saavedra	No MOP (UT Arquitectura)	105.317									D	E				
68	Puerto Saavedra	Consultor	Ampliación APR Boca Budi	Obras Hidráulicas	380.000						D	E							
69	Queule	Taller de cierre	Centro de interpretación de terremotos y tsunami	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						P	D	E						
70	Queule	Taller de cierre	Construcción centro de servicios gastronómicos y artesanía e información Lafquenche al turista en Queule	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
71	Caburgua	Taller	Construcción Ciclovía Pucón Caburgua	Vialidad	1.794.400						D	E							
72	Caburgua	Taller	Mejoramiento a ruta escénica, S-75, Lago Collico Lago Caburgua	Vialidad	1.519.032						P	D	E						
73	Caburgua	Taller	Construcción de Ribera recreativa en sector río Blanco del Lago Caburgua	Obras Portuarias	776.550						P	D	E						
74	Caburgua	Taller	Mejoramiento a ruta escénica, ribera oriente Lago Caburgua	Vialidad	945.888						P	D	E						
75	Caburgua	Taller	Construcción marina pública en lago Caburgua	Obras Portuarias	217.000						P	D	E						
76	Caburgua	Taller	Construcción Costanera Recreativa en Playa Negra Caburgua	Obras Portuarias	381.920						P	D	E						
77	Caburgua	Consultor	Ampliación APR Caburgua	Obras Hidráulicas	380.000						D	E							
78	Caburgua	Taller de cierre	Mejoramiento de IPH (infraestructura pública habilitante) en PN Huerquehue	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						P	D	E						
81	Pucón	Taller	Habilitación marina pública en Pucón	Obras Portuarias	217.000						P	D	E						
82	Pucón	Taller	Mejoramiento camino Quelhue , Carhuello	Vialidad	6.371.400						P	D	E						

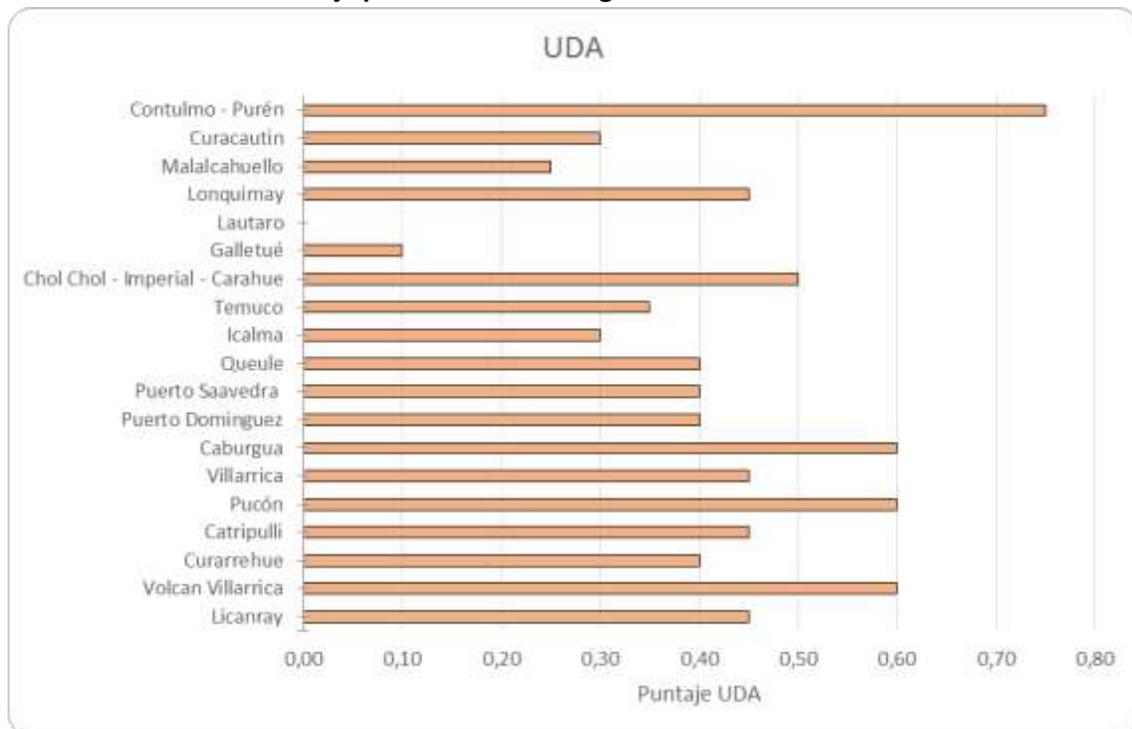
N° Proyecto (*)	UDA	Origen	Nombre Proyecto	Ámbito del MOP	Costo de Inversión M\$	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
83	Pucón	Taller	Mejoramiento baños públicos y embarcaderos del Lago Villarrica en Pucón	Obras Portuarias	130.200						P	D	E						
84	Pucón	Taller	Construcción centro de servicios artesanales e información al turista en Quelhue	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
85	Pucón	Taller	Mejoramiento a ruta escénica mixta a Pucón por segunda faja Villarrica	Vialidad	1.524.376						P	D	E						
86	Pucón	Taller	Mejoramiento a ruta escénica, Borde Norte Lago Villarrica, entre Villarrica y Pucón	Vialidad	2.273.872						P	D	E	E	E				
87	Pucón	Taller	Construcción ribera recreativa río Trancura	Obras Portuarias	1.332.660						P	D	E						
88	Pucón	Taller de cierre	Ampliación de mercado de Pucón	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
89	Pucón	Consultor	Construcción ruta escénica mixta en ruta s-60 entre Hualpén y Queule	Vialidad	2.925.840						P	D	E						
90	Pucón	Taller de cierre	Construcción centro de información ambiental y turismo, en terreno como dato entregado a CONAF.	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E	E						
93	Curarrehue	Taller	Mejoramiento de ribera Borde río Curarrehue, con pertinencia local	Obras Portuarias	487.640						P	D	E						
94	Curarrehue	Consultor	Ampliación APR Curarrehue	Obras Hidráulicas	380.000						D	E							
95	Curarrehue	Taller	Mejoramiento a ruta escénica, entre Curarrehue y Puesto con Ciclovía	Vialidad	1.381.424						P	D	E						
96	Curarrehue	Consultor	Mejoramiento a ruta escénica, entre Curarrehue, Reigolil Flor del Valle	Vialidad	2.617.224						P	D	E						
97	Catripulli	Taller	Construcción centro de servicios gastronómicos y artesanales e información al turista en Catripulli	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
98	Catripulli	Consultor	Ampliación APR Catripulli, Curarrehue	Obras Hidráulicas	380.000						D	E							
100	Villarrica	Taller	Habilitación marina pública en Villarrica	Obras Portuarias	217.000						P	D	E						
101	Villarrica	Taller	Habilitación turística ribera del río Toltén desde Nacimiento hasta Pedregoso	Obras Portuarias	3.014.350						P	D	E						
102	Villarrica	Consultor	Construcción Ribera Recreativa río Toltén en Villarrica	Obras Portuarias	315.630						P	D	E						
103	Villarrica	Consultor	Construcción Rampa y embarcaderos turístico en nacimiento río Toltén	Obras Portuarias	200.000								P	D	E				
104	Villarrica	Consultor	Construcción de Rampa y embarcaderos turístico en confluencia río Pedregoso con Toltén	Obras Portuarias	200.000								P	D	E				
105	Villarrica	Consultor	Construcción de centro de información de la navegación del Toltén y ríos de Chile	No MOP (UT Arquitectura)	105.317									D	E				
106	Villarrica	Consultor	Habilitación ruta escénica mixta en Ruta S-69 entre Los Laureles y Villarrica	Vialidad	2.599.188						P	D	E						
109	Volcan Villarrica	Taller	Construcción centro de montaña y servicios en Volcán Villarrica	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
110	Volcan Villarrica	Taller	Mejoramiento a ruta escénica, Ruta S-887 Pucón Refugio Volcán Villarrica	Vialidad	772.876						P	D	E						
111	Volcan Villarrica	Taller	Mejoramiento de acceso al Parque Nacional Villarrica	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
112	Volcan Villarrica	Taller	Ampliación y mejoramiento de senderos ciclovías y miradores en Parque Nacional Villarrica	No MOP (UT Arquitectura)	12.951						D	E							
113	Volcan Villarrica	Taller de cierre	Mejoramiento de IPH (infraestructura pública habilitante) en PN Villarrica	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						P	D	E						
115	Licanray	Taller	Mejoramiento a ruta escénica, Villarrica Licán Ray Pucura Coñaripe (S-95-T)	Vialidad	2.110.212						P	D	E						
116	Licanray	Taller	Construcción de centro de información y servicios al turista en Licán Ray	No MOP (UT Arquitectura)	105.317									D	E				
117	Licanray	Consultor	Construcción terminal de buses en Licán Ray	No MOP (UT Arquitectura)	210.000								P	D	E				
118	Licanray	Taller	Mejoramiento a ruta escénica, Cudico Pino Huacho Challupén	Vialidad	947.892						P	D	E						
119	Puerto Dominguez	Taller	Mejoramiento a ruta escénica S-46 entre localidad de Temo y Cruce ruta S 402	Vialidad	1.804.936						P	D	E						
120	Puerto Dominguez	Consultor	Construcción centro de información y servicios al turista en Puerto Domínguez	No MOP (UT Arquitectura)	105.317									D	E				
121	Puerto Dominguez	Consultor	Ampliación APR Puerto Domínguez	Obras Hidráulicas	380.000						D	E							
122	Conector	Taller	Habilitación ruta Piedra de Águila Angol. Cañete Parque Nacional Nahuelbuta	No MOP (UT Arquitectura)	114.744						P	D	E						
123	Conector	Taller	Mejoramiento conectividad Catripulli Parque Nacional Villarrica por ruta S-947	Vialidad	8.958.600						P	D	E	E					
124	Conector	Consultor	Mejoramiento a ruta escénica, S-11-R Lautaro Curacautín (181-CH) Lonquimay por Cuesta Las Raíces (S - 89)	Vialidad	11.884.388						P	D	E						
125	Conector	Consultor	Mejoramiento a ruta escénica, Ruta 785, desde Intersección con 181-CH hasta Puente Contraco - Ruta R 791, R-89, 181-CH y R-955	Vialidad	7.062.764						P	D	E	E					

N° Proyecto (*)	UDA	Origen	Nombre Proyecto	Ámbito del MOP	Costo de Inversión M\$	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
126	Conector	Consultor	Mejoramiento a ruta escénica Curacautín Melipeuco por Conguillio (ruta R-925-S)	Vialidad	4.270.524						P	D	E								
127	Conector	Consultor	Mejoramiento a ruta escénica Cherquenco Volcán Llaima Curacautín	Vialidad	1.209.080						P	D	E								
128	Conector	Consultor	Mejoramiento a ruta escénica Cherquenco Volcán Llaima por ruta S 353 Hasta cruce con ruta S-61	Vialidad	1.925.176						P	D	E								
129	Conector	Taller	Mejoramiento a ruta escénica Curacautín San Gregorio Por Ruta R755 - R-71	Vialidad	6.190.356						P	D	E								
130	Conector	Consultor	Mejoramiento a ruta escénica mixta Entre San Gregorio y Ruta 5 por ruta R-71	Vialidad	2.259.844						P	D	E								
131	Conector	Consultor	Mejoramiento a ruta escénica S -61 Icalma Melipeuco Cruce Ruta S-353	Vialidad	3.015.352						P	D	E								
132	Conector	Consultor	Mejoramiento a ruta escénica Ruta S-563 Entre cruce Ruta S-61 y ruta S -575	Vialidad	713.424						P	D	E								
133	Conector	Taller	Mejoramiento a Ruta escénica S-575 Entre cruce Ruta S-563 y Acceso Reserva Nacional Villarrica	Vialidad	1.468.264						P	D	E								
134	Conector	Consultor	Construcción Senda No Motorizada Turística entre Acceso a Reserva Nacional Villarrica y Ruta S-965 Sector Los Potreros	No MOP (UT Arquitectura)	78.611						P	D	E								
135	Conector	Consultor	Mejoramiento a ruta escénica mixta R-86 desde Angol hasta Victoria	Vialidad	6.209.728						P	D	E								
136	Conector	Taller	Mejoramiento a ruta escénica mixta R-76-S y S-16 desde Traiguén hasta Nueva Imperial	Vialidad	4.691.364						P	D	E								
137	Conector	Consultor	Mejoramiento a ruta escénica mixta S-20 desde Cholchol hasta Norte de Temuco	Vialidad	1.472.272						P	D	E								
138	Atractivo	Consultor	Construcción de centro de información turística de la influencia ferroviaria en la región Gustav Bernory en inmediaciones viaducto del Malleco	No MOP (UT Arquitectura)	105.317														D	E	
Costo Total de la Inversión					151.131.973																
Inversión con financiamiento externo					4.677.175																
Inversión directa MOP					146.454.798																

* El Salto en la numeración, corresponde a proyectos del Plan Base.

La siguiente figura muestra los puntajes asignados para las Unidades de Desarrollo de Atractivos (UDA):

Figura 8-2
Puntaje para cada UDA. Región de La Araucanía



Fuente: Elaboración propia

8.3 Archivo Excel de la Propuesta de Plan Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo

La entrega del Informe final del estudio va acompañada de un archivo digital con un libro Excel que contiene la Propuesta de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo. A cada región se le entrega su plan correspondiente.

Este libro contiene las siguientes hojas

a) Cuadro PP

Presenta los distintos proyectos con sus respectivas descripciones, relaciones y evaluaciones. La información contenida en esta hoja de cálculo permite realizar análisis de priorización entre distintas Unidades de Desarrollo de Atractivos (UDA) y de los proyectos comprendidos en cada una de ellas.

b) UDA

Presenta las distintas UDA, junto a sus respectivos puntajes asociados a la evaluación realizada en el Cuadro PP y el cuadro ponderador que asigna la relevancia atribuida a cada de las variables a ser evaluadas. En el cuadro Ponderador se pueden modificar los valores, teniendo siempre en consideración que la suma debe ser siempre igual a 1. Al ir modificando los ponderadores se podrá apreciar numéricamente y gráficamente las variaciones, permitiendo identificar cuál UDA es más prioritaria en su desarrollo de atractivos (la relación es directamente proporcional positiva). Resultado de la clasificación de la UDA puede ser Corto Plazo= 1 (del año 2017 al 2021), Mediano Plazo= 2 (del año 2022 al 2026) y Largo Plazo= 3 (del año 2027 al 2030).

c) Sensibilización

Esta hoja de cálculo tiene por objetivo priorizar los distintos proyectos en el interior de cada UDA, es decir poder mover los proyectos en el periodo ya obtenido por cada UDA, logrando de esa manera dar prioridad a aquellos proyectos que son más urgentes en su realización. Aquí es posible realizar las variaciones en el cuadro Ponderador y apreciar el puntaje obtenido por cada proyecto, de esa manera es posible realizar modificaciones y obtener distintos periodos de inicio de los proyectos.

d) Gráficos (Cronograma)

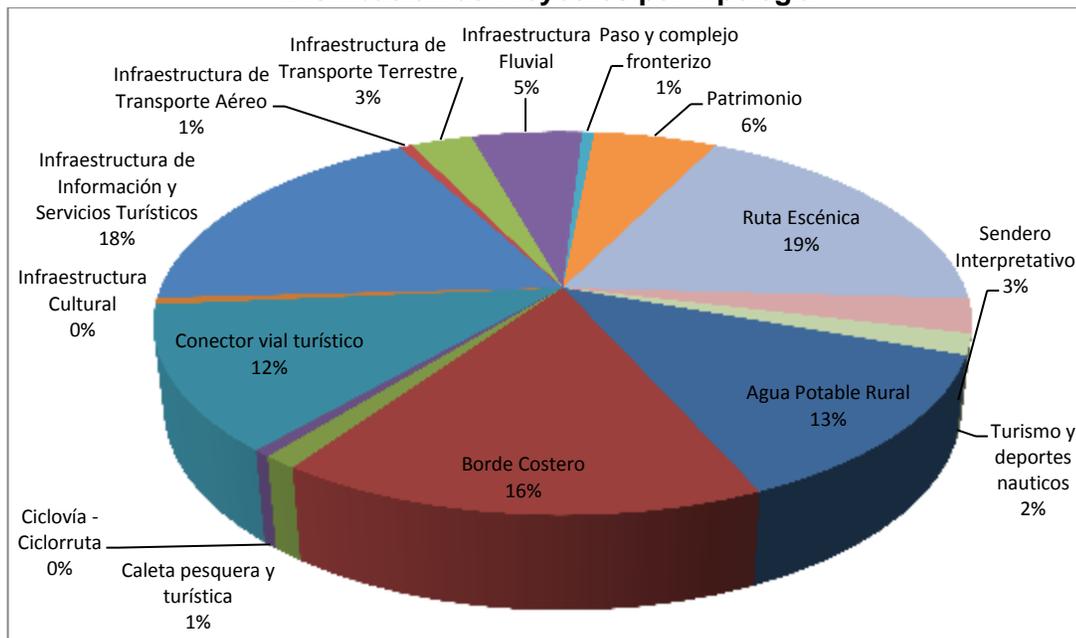
Al finalizar el proceso de priorización y sensibilización se procede a graficar cada proyecto en el periodo correspondiente (corto, mediano y largo plazo) y su priorización en el interior de la UDA con su puntaje de proyecto. Es importante mencionar que cuando un proyecto tiene un puntaje menor o igual a 0,2, este proyecto pierde su prioridad y su inicio es desplazado más adelante del periodo.

9. SÍNTESIS Y CARTERA PROPUESTA.

9.1 Síntesis de la Propuesta del Plan Regional.

Considerando la propuesta de plan, compuesta por el conjunto de proyectos de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable en la región, tanto del plan base, como los nuevos, levantados en el estudio (capítulo 5 y 8, respectivamente) todos trabajados en talleres participativos, se plasman en una cartera regional, que se distribuye según el siguiente gráfico:

**Figura 9-1
Distribución de Proyectos por Tipología**



Fuente: elaboración propia

Del gráfico anterior, es posible observar que la concentración de proyectos se presenta principalmente en las tipologías vinculadas a la conectividad vial, Ruta Escénica y Conector Vial, que concentran 31% del total, seguido de Infraestructura de Información y servicios turísticos, a continuación está Borde Costero y las demás tipologías.

En cuanto a la mejora en la conectividad turística, se propone el siguiente detalle en kilómetros, mediante algunas tipologías aportantes:

	kilómetros
Ruta Escénica	1.435,5
Ciclovía - Ciclorruta	22,4
Sendero Interpretativo	11,4

9.2 Principales Aspectos de la Propuesta de Plan de Infraestructura

El territorio de intervención tiene como foco los destinos turísticos priorizados y sus atractivos. La cartera de proyectos queda reflejada en la distribución que presenta el siguiente cuadro:

Cuadro 9-1
Distribución de Proyectos por Destinos Priorizados

DESTINO TURISTICO	ATRACTIVO	N° Iniciativas
Araucanía Andina	Conector	11
	Curacautín	7
	Galletué	2
	Icalma	7
	Lonquimay	5
	Malalcahuello	5
	Otro	7
Araucanía Costera	Cholchol - Imperial - Carahue	16
	Puerto Dominguez	3
	Puerto Saavedra	3
	Queule	2
	Otro	7
Araucanía Lacustre	Caburgua	8
	Catripulli	4
	Curarrehue	4
	Licanray	4
	Pucón	12
	Villarrica	8
	Volcán Villarrica	6
	Otro	12
Capitán Pastene - Purén - Angol	Contulmo - Purén	2
	Otro	4
Nahuelbuta	Conector	3
	Contulmo - Purén	7
Otro Destino	Cholchol - Imperial - Carahue	2
	Conector	5
Pucón	Conector	1
Temuco	Lautaro	4
	Temuco	10
Todos los Destinos	Otro	1
Total general		172

Fuente: elaboración propia

Según la asignación por Ámbito del MOP, lo que vincula a una Unidad Técnica del Ministerio, considerando que el caso de Arquitectura, implica muchas veces obras por mandato, la distribución de proyectos es la siguiente:

Cuadro 9-2
Distribución de Proyectos por Ámbito MOP

UNIDAD TECNICA MOP	N° Iniciativas
Aeropuertos	1
Agua Potable Rural	22
Arquitectura	52
Concesiones	1
Obras Hidráulicas	7
Obras Portuarias	35
Vialidad	54
Total general	172

Fuente: elaboración propia

La región de La Araucanía, junto con las regiones de Los Ríos y Los Lagos, han llevado adelante un programa mesorregional o macrozonal de inversión en infraestructura en torno a la Red Interlagos, constituyéndose en un referente de gestión integrada para otras regiones. En este contexto, producto de los Talleres de Inicio, fue posible rescatar un conjunto importante de proyectos que vienen a complementar lo ya construido, proponiendo diferentes tipologías de proyectos en torno al concepto de rutas escénicas.

Si bien la propuesta de plan que se presentó considera iniciativas de inversión en torno a la Red Interlagos, también considera un conjunto de proyectos que cubren todas las provincias de la región, en una extensión con casi 1.500 km de caminos con atributos de belleza escénica.

Se propone el desarrollo de 172 proyectos, 59 de los cuales provienen del plan base y 113 son nuevas iniciativas. En términos del costo total de la inversión se llega a la suma de M\$ 401.659.985, correspondiendo el 95% a inversión del MOP y el 5% a financiamiento externo al MOP. Desde el punto de vista de los plazos estimados para iniciar la ejecución de las inversiones de la cartera, el 56% del total, está en el corto plazo, como se observa en la tabla siguiente:

Cuadro 9-3
Distribución de inversión por forma de financiamiento y plazo

FINANCIAMIENTO	Plazos			Total
	Corto (2017-2021)	Mediano(2022-2026)	Largo(2027-2030)	
Extrasectorial	692.081	15.659.211	3.011.995	19.363.287
Sectorial	225.530.540	153.012.400	3.753.758	382.296.698
Total	226.222.620	168.671.611	6.765.753	401.659.985

Fuente: elaboración propia

Destaca por su valor el proyecto de mejoramiento a ruta escénica de la Ruta 181-CH entre Lautaro a Lonquimay, pasando por Curacautín.

9.3 Cartera del plan

De acuerdo a lo indicado, al inicio del documento en la presentación y ajuste ministerial, la siguiente tabla identifica la cartera completa del plan:

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Etapas	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Plazo
Cautín	Carahue	Ampliación APR Nehuentue	Diseño y Ejecución	Agua Potable Rural	Araucanía Costera	Sectorial	Mediano
		Construcción By Pass Carahue Desde Ruta S-40 Hasta Cruce Con Ruta S-518	Prefactibilidad	Conector vial turístico	Araucanía Costera	Sectorial	Mediano
		Construcción Centro De Información Mapuche Y Servicios Al Turista En Carahue	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Costera	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Centro De Información Mapuche Y Servicios Al Turista En Nehuentué	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Costera	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Rampa Y Embarcaderos Turístico En Moncul	Prefactibilidad	Borde Costero	Araucanía Costera	Sectorial	Mediano
		Construcción Rampa Y Embarcaderos Turístico En Tranapunte	Prefactibilidad	Borde Costero	Araucanía Costera	Sectorial	Mediano
		Construcción Rampa Y Embarcaderos Turísticos En Carahue	Prefactibilidad	Borde Costero	Araucanía Costera	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta S-40, Temuco - Puerto Saavedra	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Costera	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Borde Costero Carahue	Ejecución	Borde Costero	Araucanía Costera	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ribera Recreativa En Carahue	Diseño y Ejecución	Borde Costero	Araucanía Costera	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Ruta S-138 S: Tranapunte-Limite Reg. Norte	Ejecución	Conector vial turístico	Araucanía Costera	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Y Ampliación Sistema APR Puyangue Carahue	Ejecución	Agua Potable Rural	Araucanía Costera	Sectorial	Corto
	Cholchol	Construcción Centro De Información Mapuche Y Servicios Al Turista En Cholchol	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Costera	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Mixta R-76-S Y S-16 Desde Traiguén Hasta Nueva Imperial	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Otro Destino	Sectorial	Mediano
	Cunco	Ampliación APR Unión Cordillera A Quecherehue,Huerere,Otros Cunco	Ejecución	Agua Potable Rural	Araucanía Lacustre	Sectorial	Corto
		Construcción De Ribera Recreativa En Sector Río Blanco Del Lago Caburgua	Prefactibilidad	Borde Costero	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta S-75, Lago Colico - Lago Caburgua	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento De IPH (Infraestructura Publica Habilitante) En PN Huerquehue	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Lacustre	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento Playa Ponciano Castro, Lago Colico - Cunco	Prefactibilidad	Borde Costero	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento R. Interlagos San Pedro-Pitrunco-Los Raulies-Pedregoso	Ejecución	Conector vial turístico	Araucanía Lacustre	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ruta S-75 S:Colico-	Ejecución	Conector vial	Araucanía	Sectorial	Corto

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Etapas	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Plazo
		Caburgua Norte		turístico	Lacustre		
Cautín	Curarrehue	Ampliación APR Catripulli, Curarrehue	Diseño y Ejecución	Agua Potable Rural	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Ampliación APR Curarrehue	Diseño y Ejecución	Agua Potable Rural	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Construcción Centro De Servicios Gastronómicos Y Artesanales E Información Al Turista En Catripulli	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Lacustre	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Conexión Vial En Zona De Puentes Pitrahue Y El Piano	Ejecución	Conector vial turístico	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Construcción Senda No Motorizada Turística Entre Acceso A Reserva Nacional Villarrica Y Ruta S-965 Sector Los Potreros	Prefactibilidad	Sendero Interpretativo	Araucanía Andina	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta 199-CH, Entre Curarrehue Y Puesco Con Ciclovia	Prefactibilidad	Ruta Escénica	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta S-965, Entre Curarrehue, Reigolil, Flor Del Valle	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Conectividad Catripulli - Parque Nacional Villarrica Por Ruta S-947	Diseño y Ejecución	Conector vial turístico	Pucón	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento De Ribera Borde Río Curarrehue, Con Pertinencia Local	Prefactibilidad	Infraestructura Fluvial	Araucanía Lacustre	Sectorial	Largo
	Freire	Construcción Sistema Agua Potable Maudache Y Millelche Freire	Ejecución	Agua Potable Rural	Temuco	Sectorial	Corto
	Lautaro	Construcción /Habilitación De Costanera Lautaro , En Ribera Río Cautín	Diseño y Ejecución	Infraestructura Fluvial	Temuco	Sectorial	Largo
		Construcción Centro De Información Y Servicios Al Turista En Lautaro	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Temuco	Extrasectorial	Largo
		Construcción Sistema APR Tres Esquinas, Los Aromos, La Peña, Nalcaco Y Chumil Lautaro	Ejecución	Agua Potable Rural	Araucanía Andina	Sectorial	Corto
		Construcción Terminal Rodoviario Con Centro De Información Turística En Lautaro	Prefactibilidad	Infraestructura de Transporte Terrestre	Temuco	Extrasectorial	Largo
	Loncoche	Construcción Apr Huellanto Y 6° Faja De Gorbea Y Manhue Loncoche	Ejecución	Agua Potable Rural	Araucanía Lacustre	Sectorial	Corto
	Melipeuco	Ampliación Sistema Agua Potable Melipeuco A Sahuelhue Melipeuco	Ejecución	Agua Potable Rural	Araucanía Andina	Sectorial	Corto
		Construcción Conexión Vial Ralco-Lonquimay, Regiones De Biobío Y Araucanía	Diseño y Ejecución	Conector vial turístico	Araucanía Andina	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta S-563 (Desde S-61)	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Andina	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta S-575 Entre Cruce Ruta S-563 Y Acceso Reserva Nacional Villarrica	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Andina	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica S -61 Melipeuco - Icalma	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Andina	Sectorial	Mediano
	Nueva Imperial	Construcción Defensas Fluviales Río Cautín Y Estero Trairaico	Ejecución	Infraestructura Fluvial	Otro Destino	Sectorial	Corto
		Construcción Defensas Fluviales Río Chol Chol Sector Urbano Nueva Imperial	Ejecución	Infraestructura Fluvial	Otro Destino	Sectorial	Corto
		Construcción Rampas Y Embarcaderos Turísticos En Chol	Prefactibilidad	Borde Costero	Araucanía Costera	Sectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Etapas	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Plazo
		Chol E Imperial					
Cautín		Mejoramiento / Restauración Puente De Madera Sobre Río Chol Chol	Prefactibilidad	Patrimonio	Araucanía Costera	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento Ruta S-30 S: Labranza- Nueva Imperial	Diseño y Ejecución	Conector vial turístico	Araucanía Costera	Sectorial	Mediano
	Nueva Imperial , Temuco	Ampliación Reposición Pav. Ruta S-30 S: Temuco - Nueva Imperial -	Diseño y Ejecución	Conector vial turístico	Araucanía Costera	Sectorial	Corto
	Padre Las Casas	Ampliación Reposición Acceso Sur A Temuco	Ejecución	Conector vial turístico	Temuco	Sectorial	Mediano
		Construcción Defensas Fluviales Río Cautín, Sector Urbano De Temuco Y P. Las Casas	Ejecución	Infraestructura Fluvial	Temuco	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Y Ampliación Sistema Apr Metrenco Padre Las Casas	Ejecución	Agua Potable Rural	Temuco	Sectorial	Corto
	Pitrufquén	Construcción De Rampa Y Embarcaderos Turístico En Confluencia Río Pedregoso Con Toltén	Prefactibilidad	Borde Costero	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
	Pucón	Ampliación APR Caburgua	Diseño y Ejecución	Agua Potable Rural	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Ampliación De Mercado De Pucón	Prefactibilidad	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Lacustre	Extrasectorial	Mediano
		Ampliación Y Mejoramiento De Senderos Ciclovías Y Miradores En Parque Nacional Villarrica	Prefactibilidad	Sendero Interpretativo	Araucanía Lacustre	Extrasectorial	Mediano
		Construcción /Habilitación Marina Pública En Pucón	Prefactibilidad	Turismo y deportes náuticos	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Construcción Centro De Información Ambiental Y Turismo, En Terreno Comodato Entregado A CONAF.	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Lacustre	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Centro De Servicios Artesanales E Información Al Turista En Quelhue	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Lacustre	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Ciclovía Pucón - Caburgua	Prefactibilidad	Ciclovía - Ciclorruta	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Construcción Costanera Recreativa En Playa Negra Caburgua	Diseño y Ejecución	Borde Costero	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Construcción Marina Pública En Lago Caburgua	Prefactibilidad	Turismo y deportes náuticos	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Construcción Ribera Recreativa Río Trancura	Prefactibilidad	Borde Costero	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Instalación Sistema APR En Paillaco Pucón	Ejecución	Agua Potable Rural	Araucanía Lacustre	Sectorial	Corto
		Mejoramiento / Habilitación Residencia Schmidlin Para Biblioteca, Purén	Diseño y Ejecución	Patrimonio	Capitán Pastene - Purén - Angol	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta S-887, Pucón - Refugio Volcán Villarrica	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica, Ribera Oriente Lago Caburgua	Prefactibilidad	Ruta Escénica	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento De Acceso Al Parque Nacional Villarrica	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Lacustre	Extrasectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Etapas	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Plazo
Cautín		Mejoramiento De Embarcaderos Y Baños Públicos Del Lago Villarrica En Pucón	Diseño y Ejecución	Borde Costero	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento De IPH (Infraestructura Publica Habilitante) En PN Villarrica	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Lacustre	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento Estero Botrolhue Y Habilitación Descarga Al Río Cautín, Temuco	Diseño y Ejecución	Infraestructura Fluvial	Temuco	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Playa Grande De Pucón	Ejecución	Borde Costero	Araucanía Lacustre	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ruta S-919, Quelhue - Carhuello	Diseño y Ejecución	Conector vial turístico	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Rutas S-941 Y S/Rol, Cr 199 Ch (Palguin) - Lim Reg. Sur	Diseño y Ejecución	Conector vial turístico	Araucanía Lacustre	Sectorial	Corto
	Saavedra	Ampliación APR Boca Budi	Diseño y Ejecución	Agua Potable Rural	Araucanía Costera	Sectorial	Mediano
		Ampliación APR Puerto Domínguez	Diseño y Ejecución	Agua Potable Rural	Araucanía Costera	Sectorial	Mediano
		Construcción Centro De Información Lafquenche Y Servicios Al Turista En Puerto Saavedra	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Costera	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Centro De Información Y Servicios Al Turista En Puerto Domínguez	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Costera	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Rampa Y Embarcaderos Turístico En Nehuentué	Prefactibilidad	Borde Costero	Araucanía Costera	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta S-36, Carahue - Nehuentue	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Costera	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta S-402, Entre Puerto Saavedra Y Cruce Ruta S-46	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Costera	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Borde Costero Nehuentue	Diseño y Ejecución	Borde Costero	Araucanía Costera	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Borde Costero Puerto Saavedra, Saavedra	Ejecución	Borde Costero	Araucanía Costera	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ribera Recreativa En Nehuentué	Diseño y Ejecución	Borde Costero	Araucanía Costera	Sectorial	Mediano
	Temuco	Construcción / Habitación Centro De Interpretación Geológica Y Volcanológico En Cerro Ñielol (Incluye Mirador)	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Temuco	Extrasectorial	Mediano
		Construcción /Habilitación De Centro De Información Vulcanológico	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Temuco	Extrasectorial	Mediano
		Construcción De Parque De Extensión Cultural Sitio Histórico De Villarrica	Diseño y Ejecución	Infraestructura Cultural	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Construcción Teleférico En Cerro Ñielol	Prefactibilidad	Infraestructura de Transporte Terrestre	Temuco	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Mixta Ruta S-20 Desde Chol Chol Hasta Temuco	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Nahuelbuta	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Borde Costero Queule	Prefactibilidad	Borde Costero	Temuco	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Integral Casa De Maquinas Museo Nacional Ferroviario Temuco	Ejecución	Patrimonio	Temuco	Sectorial	Corto
	Teodoro	Mejoramiento A Ruta Escénica S-46	Diseño y	Ruta Escénica	Araucanía	Sectorial	Medi

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Etapas	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Plazo
	Schmidt	Entre Localidad De Temo Y Cruce Ruta S-402	Ejecución		Costera		ano
Cautín	Toltén	Construcción De Centro De Interpretación De Terremotos Y Tsunami	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Costera	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Explanada Caleta Pesquera Artesanal Queule	Prefactibilidad	Caleta pesquera y turística	Otro Destino	Sectorial	Mediano
		Construcción Ruta Escénica Mixta En Ruta S-60 Entre Hualpín Y Queule	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Borde Costero Caleta La Barra Toltén	Ejecución	Caleta pesquera y turística	Araucanía Lacustre	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Borde Costero Parque Santuario La Poza, Pucón	Diseño y Ejecución	Borde Costero	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Pasadas Urbanas Ruta S-30-40 S: Temuco-Carahue (Por Carahue)	Ejecución	Conector vial turístico	Araucanía Costera	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Sistema Apr Los Boldos Toltén	Ejecución	Agua Potable Rural	Araucanía Lacustre	Sectorial	Corto
	Vilcún	Conservación Y Obras Mitigación Volcán Llaima	Ejecución	Infraestructura Fluvial	Araucanía Andina	Sectorial	Largo
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta Cherquenco - Volcán Llaima - Curacautín Por S-31 Y S-209 Hasta Cruce Ruta R-925-S	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Andina	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta Cherquenco - Volcán Llaima Por Ruta S-353 Hasta Cruce Con Ruta S-61	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Andina	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta R-925-S, Curacautín - Melipeuco Por Conguillío	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Andina	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Rutas R-925-S, S-297-R Y S-31 Sector Captren-Cherquenco	Diseño y Ejecución	Conector vial turístico	Araucanía Andina	Sectorial	Corto
	Villarrica	Construcción /Habilitación Marina Pública En Villarrica	Prefactibilidad	Turismo y deportes náuticos	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Construcción /Habilitación Ruta Escénica Mixta En Ruta S-69 Entre Los Laureles Y Villarrica	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Construcción /Habilitación Turística Ribera Del Río Toltén Desde Nacimiento Hasta Pedregoso	Prefactibilidad	Infraestructura Fluvial	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Construcción De Centro De Información Y Servicios Turísticos En Volcán Villarrica	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Lacustre	Extrasectorial	Mediano
		Construcción De Centro De Información De La Navegación Del Toltén Y Ríos De Chile	Prefactibilidad	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Lacustre	Extrasectorial	Mediano
		Construcción De Centro De Información Y Servicios Al Turista En Licán Ray	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Lacustre	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Rampa Y Embarcaderos Turístico En Naciente Río Toltén	Prefactibilidad	Borde Costero	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Construcción Ribera Recreativa Río Toltén En Villarrica	Prefactibilidad	Borde Costero	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Construcción Sistema Agua Potable Rayenco Afunalhue Villarrica	Ejecución	Agua Potable Rural	Araucanía Lacustre	Sectorial	Corto
		Construcción Terminal De Buses En Licán Ray	Prefactibilidad	Infraestructura de Transporte Terrestre	Araucanía Lacustre	Extrasectorial	Mediano
		Habilitación Playa Pucara, Villarrica	Ejecución	Borde Costero	Araucanía Lacustre	Sectorial	Corto

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Etapas	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Plazo
Cautín		Instalación Sistema Apr Chaura Villarrica	Ejecución	Agua Potable Rural	Araucanía Lacustre	Sectorial	Corto
		Mejoramiento A Ruta Escénica Mixta Ruta A Pucón Por Segunda Faja Villarrica	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta Cudico - Pino Huacho - Challupén (Al Oriente De S-95-T)	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta S-95-T, Villarrica - Licán Ray - Picura - Coñaripe	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Playas Lican Ray, Lago Calafquen, Villarrica	Ejecución	Borde Costero	Araucanía Lacustre	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Y Construcción A Ruta Escénica, Borde Norte Lago Villarrica, Entre Villarrica Y Pucón	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Lacustre	Sectorial	Mediano
Interprovincial	Intercomunal	Construcción Proyectos Nuevos 2018 Agua Potable Rural Ix Región	Ejecución	Agua Potable Rural	Todos los Destinos	Sectorial	Corto
Malleco	Angol	Construcción /Habilitación Sendero Interpretativo Ruta Piedra De Águila Angol. Cañete Parque Nacional Nahuelbuta	Prefactibilidad	Sendero Interpretativo	Nahuelbuta	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento / Restauración Y Habilitación Ex Hospital De Angol	Diseño y Ejecución	Patrimonio	Capitán Pastene - Purén - Angol	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento Acceso Sur Parque Nacional Nahuelbuta (Desde Purén, Por Ruta R-240)	Prefactibilidad	Conector vial turístico	Nahuelbuta	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Cbi Ruta R-150-P, Angol- Parque Nacional Nahuelbuta	Ejecución	Conector vial turístico	Nahuelbuta	Sectorial	Corto
		Mejoramiento De IPH (Infraestructura Publica Habilitante) En PN Nahuelbuta	Prefactibilidad	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Nahuelbuta	Extrasectorial	Mediano
	Collipulli	Construcción De Centro De Información Turística De La Influencia Ferroviaria En La Región Gustav Bernory En Inmediaciones Viaducto Del Malleco	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Otro Destino	Extrasectorial	Mediano
	Curacautín	Ampliación APR En Río Blanco	Diseño y Ejecución	Agua Potable Rural	Araucanía Andina	Sectorial	Mediano
		Ampliación APR En Malalcahuello	Diseño y Ejecución	Agua Potable Rural	Araucanía Andina	Sectorial	Largo
		Construcción Centro De Interpretación Ambiental Y De Montaña En RN Malalcahuello	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Andina	Extrasectorial	Largo
		Construcción De Centro De Información Pehuenche Y Servicios Al Turista Ruta R-89 Sector Arenales	Prefactibilidad	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Andina	Extrasectorial	Mediano
		Construcción De Centro De Información Y Servicios Al Turista En Curacautín	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Andina	Extrasectorial	Mediano
		Construcción De Centro De Información Y Servicios Al Turista En Malalcahuello	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Andina	Extrasectorial	Largo
		Construcción De Centro De Interpretación De Recursos Geológicos Araucanía Andina	Prefactibilidad	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Andina	Extrasectorial	Largo
		Construcción Embalse Río Blanco Curacautín	Prefactibilidad	Infraestructura Fluvial	Araucanía Andina	Sectorial	Corto

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Etapas	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Plazo
Malleco		Construcción Sendas De Trekking A Glacial Sierra Nevada Por Sector Alto Centinela	Prefactibilidad	Sendero Interpretativo	Araucanía Andina	Extrasectorial	Largo
		Construcción Terminal De Buses Curacautín	Prefactibilidad	Infraestructura de Transporte Terrestre	Araucanía Andina	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento / Restauración Y Habilitación Estación Manzanar Y Entorno	Diseño y Ejecución	Patrimonio	Araucanía Andina	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento Aeródromo De Curacautín	Prefactibilidad	Infraestructura de Transporte Aéreo	Araucanía Andina	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Camino Cbi Camino T.Tolhuaca Curacautín	Diseño y Ejecución	Conector vial turístico	Araucanía Andina	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Ruta R-925-S Curacautin-Conguillio Sector :Hueñivales-Captren	Ejecución	Conector vial turístico	Araucanía Andina	Sectorial	Corto
	Curacautín, Victoria	Mejoramiento Ruta 181-Ch Sector: Victoria-Curacautin	Diseño y Ejecución	Conector vial turístico	Araucanía Andina	Sectorial	Corto
	Lonquimay	Ampliación APR Icalma	Diseño y Ejecución	Agua Potable Rural	Araucanía Andina	Sectorial	Mediano
		Construcción /Habilitación Camino Para Trekking Y Ciclovía En Ruta Volcán Lonquimay , Tolhuaca Y Cráter Navidad	Prefactibilidad	Sendero Interpretativo	Araucanía Andina	Extrasectorial	Mediano
		Construcción De Centro De Información Pehuenche Y Servicios Al Turista En Laguna Galletué	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Andina	Extrasectorial	Largo
		Construcción De Centro De Información Pehuenche Y Servicios Al Turista Icalma	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Andina	Extrasectorial	Mediano
		Construcción De Centro De Información Y Servicios Al Turista En Lonquimay	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Andina	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Embarcadero Publico En Sector Poniente Laguna Galletué	Prefactibilidad	Borde Costero	Araucanía Andina	Sectorial	Largo
		Construcción Embarcaderos Peatonales Lago Icalma, Comuna De Lonquimay, Región De La Araucanía	Ejecución	Borde Costero	Araucanía Andina	Sectorial	Corto
		Construcción Ribera Recreativa Borde Sur Laguna Icalma	Prefactibilidad	Borde Costero	Araucanía Andina	Sectorial	Mediano
		Construcción Terminal De Buses Lonquimay	Prefactibilidad	Infraestructura de Transporte Terrestre	Araucanía Andina	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Circuito Rutas R-791, R-785 Desde Intersección R-89, Contraco, Hasta Cruce 181-CH	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Andina	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta Lautaro-Curacautín-Paso Pino Hachado Por S-11-R, 181-CH, R-89 Cuesta Las Raíces	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Andina	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Complejo Fronterizo Icalma	Prefactibilidad	Paso y complejo fronterizo	Araucanía Andina	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento Playa Villa Icalma, Lago Icalma	Ejecución	Borde Costero	Araucanía Andina	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Y Construcción A Ruta Escénica Ruta Lonquimay - Ralco	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Andina	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Y Construcción Ruta Escénica Ruta S-95, Icalma - Liucura	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Andina	Sectorial	Mediano
	Los Sauces	Mejoramiento / Restauración De Teatro De Los Sauces	Ejecución	Patrimonio	Capitán Pastene -	Extrasectorial	Corto

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Etapas	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Plazo
					Purén - Angol		
Malleco	Lumaco	Mejoramiento / Restauración Casa Salvestrini, Para Uso De Museo	Ejecución	Patrimonio	Capitán Pastene - Purén - Angol	Extrasectorial	Corto
		Mejoramiento A Ruta Escénica Rutas R-90-P/P-90-R, Capitán Pastene - Quidico	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Nahuelbuta	Sectorial	Mediano
	Purén	Construcción De APR Comunidad Butarrincón	Diseño y Ejecución	Agua Potable Rural	Nahuelbuta	Sectorial	Mediano
		Construcción De Centro De Información Y Servicios Al Turista En Purén	Diseño y Ejecución	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Nahuelbuta	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento / Restauración De Teatro De Purén	Diseño y Ejecución	Patrimonio	Capitán Pastene - Purén - Angol	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta R-80-P, Entre Contulmo Y Purén	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Nahuelbuta	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Desembocadura Río Queule	Diseño y Ejecución	Borde Costero	Capitán Pastene - Purén - Angol	Sectorial	Corto
	Traiguén	Mejoramiento / Restauración De Teatro De Traiguén	Diseño y Ejecución	Patrimonio	Otro Destino	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento / Restauración Edificio Carbonera Y Maestranza Museo Ferroviario De Temuco	Ejecución	Patrimonio	Temuco	Extrasectorial	Largo
		Mejoramiento A Ruta Escénica Mixta Ruta R-86 Desde Angol Hasta Victoria	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Nahuelbuta	Sectorial	Mediano
	Victoria	Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta R-71, Entre Ruta 5 Y Termas De Tolhuaca	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Andina	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Termas De Tolhuaca - Curacautín, Por Ruta R-755	Diseño y Ejecución	Ruta Escénica	Araucanía Andina	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Pasada Urbana Por Victoria	Diseño y Ejecución	Conector vial turístico	Otro Destino	Sectorial	Corto
Malleco, Cautín	Lonquimay, Melipeuco	Mejoramiento Cbi Ruta S-61 Sector: Melipeuco - Icalma - Paso Icalma	Ejecución	Conector vial turístico	Araucanía Lacustre	Sectorial	Corto
Valdivia	Mariquina	Construcción Centro De Servicios Gastronómicos Y Artesanía E Información Lafquenche Al Turista En Queule	Prefactibilidad	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Araucanía Costera	Extrasectorial	Mediano



 **INECON S.A.**