



Informe Final

REGIÓN METROPOLITANA

**"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 METROPOLITANA

PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO	1
1 INTRODUCCIÓN.....	3
2 EL TURISMO EN LA REGIÓN.....	9
2.1 Antecedentes generales de la región Metropolitana.	9
2.1.1 <i>Antecedentes geográficos</i>	9
2.1.2 <i>Antecedentes demográficos</i>	10
2.1.3 <i>Antecedentes administrativos</i>	12
2.1.4 <i>Conectividad</i>	13
2.1.5 <i>Antecedentes climáticos</i>	14
2.2 Turismo.....	17
2.3 Caracterización de los Destinos	18
2.4 Situación de las Áreas Silvestres Protegidas del Estado.....	24
2.5 Caracterización económica en relación al Turismo	24
2.5.1 <i>Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región Metropolitana</i>	25
2.5.2 <i>Pasajeros provenientes de programas sociales</i>	27
2.6 Caracterización Demanda actual	27
3 RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN.....	30
3.1 Instrumentos Regionales.....	30
3.1.1 <i>Estrategia Regional de Desarrollo</i>	30
3.1.2 <i>Plan de Acción Sector Turismo</i>	31
3.1.3 <i>Plan Regional de Ordenamiento Territorial.</i>	31
3.1.4 <i>Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico</i>	32
3.2 Instrumentos de Planificación Local y de turismo	32
3.2.1 <i>Planes de Desarrollo Turístico Comunes</i>	32
3.2.2 <i>Planes de Desarrollo Comunal</i>	33
3.2.3 <i>Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas</i>	35
3.3 Planes de Infraestructura MOP	38
3.3.1 <i>Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021</i>	38
3.3.2 <i>Plan Director de Infraestructura al 2025 del Ministerio de Obras Públicas</i>	40
3.3.3 <i>Otros Planes MOP Validados y Vigentes</i>	41
3.3.4 <i>Convenios de Programación</i>	44
3.4 Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional.....	44
4 INFRAESTRUCTURA MOP O SITUACIÓN BASE.....	46
4.1 Infraestructura de conectividad vial interurbana y urbana	46
4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria	47
4.3 Infraestructura de riego	49
4.3.1 <i>Embalses</i>	49
4.3.2 <i>Canales</i>	49
4.4 Infraestructura de control aluvional	50
4.5 Edificación pública y patrimonial	50
4.6 Cobertura de Agua Potable	60
4.6.1 <i>Sector urbano</i>	60
4.6.2 <i>Sector rural</i>	60
4.7 Infraestructura Pública Concesionada	61
5 PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE.....	65
5.1 Antecedentes para la construcción del Plan Base	65
5.2 Construcción del Plan Base	66

5.3	Listado de Proyectos del Plan Base Región Metropolitana de Santiago	69
5.4	Elaboración de la Cartografía del Plan Base de Infraestructura.....	71
6	IMAGEN OBJETIVO DE LA INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO.....	72
6.1	Situación Actual.....	72
6.2	Visión Propuesta para la Infraestructura de Apoyo al Turismo	76
6.3	Identificación de Déficits	79
7	PARTICIPACIÓN CIUDADANA	81
7.1	Descripción de los Talleres de Inicio	81
7.1.1	<i>Definición de actores invitados</i>	81
7.1.2	<i>Contenido de los Talleres de Inicio</i>	81
7.1.3	<i>Registro de Ideas de proyectos identificados</i>	82
7.2	Resumen Ejecutivo Taller de Inicio en Capital Regional.....	83
7.2.1	<i>Participantes</i>	83
7.2.2	<i>Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región</i>	83
7.2.3	<i>Ideas de proyectos identificadas</i>	84
7.2.4	<i>Puntos críticos y oportunidades que se exponen los actores participantes en los talleres</i>	86
7.3	Resumen Ejecutivo Taller de Validación en Santiago.....	87
7.3.1	<i>Participantes</i>	87
7.3.2	<i>Presentación propuesta de plan de infraestructura</i>	88
7.3.3	<i>Preguntas y observaciones</i>	88
8	PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE	91
8.1	Aspectos metodológicos para la elaboración de la propuesta de plan de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable.....	91
8.1.1	<i>Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan</i>	91
8.1.2	<i>Identificación de Proyectos Nuevos</i>	92
8.1.3	<i>Priorización de Proyectos Nuevos</i>	93
8.1.4	<i>Criterios para la priorización de Unidades de Desarrollo de Atractivos.</i>	95
8.1.5	<i>Criterios para la priorización de los proyectos al Interior de las UDA</i>	97
8.1.6	<i>Tipologías de Infraestructura</i>	101
8.1.7	<i>Estimación de Costos de Inversión</i>	103
8.2	Listado de Proyectos Nuevos: Propuesta Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo....	107
8.3	Archivo Excel de la Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo	109
9	SÍNTESIS Y CARTERA PROPUESTA.....	111
9.1	Síntesis de la Propuesta del Plan Regional.	111
9.2	Principales Aspectos de la Cartera Regional Propuesta.....	112
9.3	Cartera del plan.....	114

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 participativa, 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 región.

En la región Metropolitana de Santiago se desarrollaron dos talleres de participación; uno 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 llevó a cabo en la ciudad de Santiago. En tanto, durante la segunda fase, se ejecutó un taller de cierre también 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 METROPOLITANA DE SANTIAGO**, se utilizó un método de priorización de iniciativas basado en la aplicación 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.

Es necesario indicar que el resultado de este documento será un insumo relevante para el Plan 30/30: Infraestructura y Agua para el Desarrollo que actualmente está llevando a cabo el Ministerio de Obras Públicas.

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 Mundial¹ (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 variedad 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/>

¹ <http://www.weforum.org/world-economic-forum>.

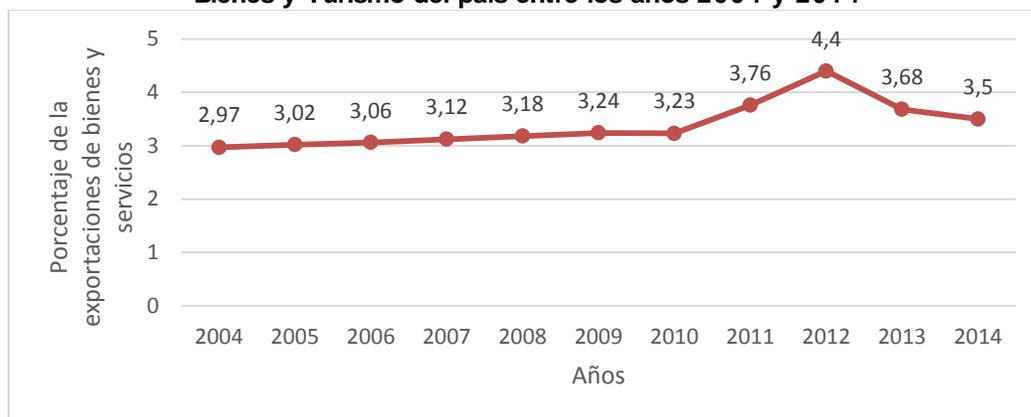
El análisis de los subíndices muestra a Chile en el lugar 58 en materia de infraestructura, siendo el peor valor alcanzado en términos del ranking para nuestro país. En esta materia en particular nuestra competencia más cercana se encuentra en los siguientes países²: Jamaica (3.9), Omán (3.9), México (3.8), China (3.7) y Lituania (3.7), entre otros.

Un análisis más acabado de esta crítica situación, en relación a 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).

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 receptivo³ (Figura 1-1⁴).

Figura 1-1
Cambio temporal en el porcentaje del sector turismo en relación a 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

² <http://reports.weforum.org/>

³ SERNATUR, 2014. Informe Cuenta Pública.

⁴ Servicio Nacional de Turismo. Documentos de Informe Turístico Anuales 2007 a 2014. <http://www.sernatur.cl/documentos/?category=28>

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, observándose un importante crecimiento de su porcentaje entre 2010 y 2012, llegando a su *peak* el año 2012, para luego retornar bajo el 4% como aporte, disminuyendo su porcentaje hasta 3,5% el año 2014. Esto indica que el sector turismo, a nivel país, tiene un aporte bastante menor comparado con otros sectores económicos tales como la minería, el sector frutícola, vitivinícola, entre otros.

El año 2013 se estimó que el turismo representó en forma directa un 3,2% tanto del PIB como del empleo.⁵ 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%⁶.

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%⁷.

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 sitios⁸ 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 chinos⁹) declarados Patrimonio de la Humanidad. Además, el país se caracteriza por tener normas y reglamentos propicios para el desarrollo del sector de turismo, una economía abierta a la inversión extranjera y a los acuerdos bilaterales de servicios aéreos y requerimientos de visados con escasas restricciones.

⁵ www.wttc.org Travel and Tourism Impact, 2014. Chile

⁶ World Economic Forum, 2013. The travel & tourism competitiveness report 2013.

⁷ Ministerio de Economía, Subsecretaría de Turismo, 2014. Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

⁸ DIBAM. Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos: <http://www.monumentos.cl/consejo/606/w3-article-11160.html>

⁹ Patrimonio inmaterial de la humanidad. Danza practicada en ceremonias católicas populares en Chile con casi 350 años de existencia.

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 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 turísticos¹⁰. Desde ese trabajo colaborativo surgió la necesidad de contar como producto una cartera de proyectos de infraestructura del Ministerio de Obras Públicas (MOP), similar a los Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 del MOP, 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.

¹⁰ Ministerio de Economía, Subsecretaría de Turismo, 2014. Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

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 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 Metropolitana de Santiago es la única región mediterránea de Chile y la de menor tamaño. Se ubica entre los 32° 55' y 34° 19' de latitud sur, y entre los 69° 47' y 71° 43' longitud oeste. Limita al Norte y al Oeste con la Región de Valparaíso; al Sur con la Región de O'Higgins; y al este con la República Argentina. Posee una superficie de 15.403,20 km², equivalentes al 2,0%, del territorio nacional.

Debido al alto grado de urbanización que presenta la región, su paisaje se ha visto alterado, disminuyendo notablemente la vegetación nativa, permaneciendo sólo en las laderas y faldeos cordilleranos. Proceso que se ve acrecentado con la agricultura y las plantaciones forestales de especies exóticas como eucalipto, álamo y pino. Sobre los 500 m.s.n.m. se encuentran bosques esclerófilos característicos por su follaje duro y siempre verde, que necesita una mayor precipitación (entre 400 y 1.000 mm) para desarrollarse.

En esta región los recursos hídricos se dividen en superficiales y subterráneos. El Maipo y sus tributarios constituyen los recursos superficiales, entre los cuales se incluye el río Mapocho cuya cuenca andina es independiente. La cuenca del Maipo, drena una superficie de 15.380 km², y su cauce principal presenta un recorrido de 250 kilómetros desde su nacimiento, casi en el límite con Argentina en las laderas del volcán Maipo hasta su desembocadura en el Océano Pacífico en el sector de Llolleo. Recibe en la cordillera tres grandes tributarios: los ríos Volcán, Colorado y Yeso. En la Cuenca de Santiago recibe el río Mapocho y, en su curso medio a los ríos Clarillo y Angostura.

En la Región Metropolitana de Santiago existe una variada gama de lugares de esparcimiento y recreación, como centros de esquí y conexiones hacia las playas del litoral central, además de un conjunto de atractivos de tipo cultural dentro de los cuales se pueden mencionar museos, cines, teatro y otros lugares a visitar como viñedos, centros de artesanía y lugares para practicar deporte aventura. Por lo tanto, se puede decir que la Región tiene un gran potencial turístico que, aunque se ha considerado, debe ser aprovechado de mejor manera considerando que la capital

cuenta con un eficiente sistema financiero, modernas comunicaciones y complejas plataformas de servicios¹¹.

En este contexto, el informe de focalización territorial turístico elaborado por la Subsecretaría de Turismo, ha definido para la Región Metropolitana tres destinos consolidados: Centros de Montaña, Santiago Urbano y Cajón del Maipo y uno emergente: Valle del Maipo.

Finalmente, se debe tener en cuenta que la Estrategia Regional de Desarrollo 2012 - 2021, ha definido entre sus objetivos estratégicos para la región Metropolitana, la promoción del sector turismo, integrando lo rural y lo urbano, incentivando de esta forma el desarrollo del turismo rural, de negocios y de intereses especiales.

¹¹ Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR), 2016

2 EL TURISMO EN LA REGIÓN

En el presente informe se expondrán elementos generales del contexto físico-espacial, como demográfico-económico y estratégico en el que se desarrolla la actividad turística de la Región Metropolitana de Santiago. A partir de ejes y lineamientos de desarrollo para la región en materia turística se desprenden las informaciones, datos, estadísticas y gráficos con especial énfasis en lo relativo a la explotación turística de la región¹².

2.1 Antecedentes generales de la región Metropolitana.

La Región Metropolitana de Santiago es la capital política y administrativa, y constituye el principal centro político, social, económico, financiero, de gestión y servicios de todo el país, convirtiéndola en el principal núcleo urbano del país, aportando el 43% del PIB nacional.

En ella habitan más de 6 millones de habitantes siendo la principal puerta de entrada de los visitantes internacionales a Chile a través de su aeropuerto internacional, Arturo Merino Benítez.

La Región Metropolitana de Santiago posee una oferta turística amplia y variada, el turismo cultural y patrimonial; el de naturaleza y aventura; enoturismo y gastronomía; de negocios, convenciones y reuniones; cicloturismo urbano y de montaña; de nieve; educativo; de compras y lujo y grandes eventos; son parte de la amplísima oferta que tiene la región es por esto que recibe una tremenda afluencia de visitantes nacionales y extranjeros a lo largo de todo el año.

En relación al turismo de negocios y reuniones, la ciudad de Santiago se ha incorporado recientemente como competitiva para la realización de congresos, conferencias y seminarios, por variadas razones. Entre las más relevantes se puede mencionar que es un destino seguro; que dispone de una amplia oferta de servicios complementarios; adecuada conectividad aérea; recursos humanos especializados; una variada oferta de actividades pre y post evento y una infraestructura de centros que presentará importantes incrementos en el medio plazo. De acuerdo al último ranking de la International Congress & Convention Assoc., ICCA, del año 2014, Santiago se ha situado en 2° lugar a nivel americano por el número de congresos realizados.

2.1.1 Antecedentes geográficos

La Región Metropolitana limita al Norte y al Oeste con la Región de Valparaíso, en específico con la Cordillera de la Costa siendo esta, el límite natural y político administrativo entre la Región Metropolitana de Santiago y la Región de Valparaíso. Al Sur limita con la Región del Libertador Bernardo O'Higgins. Por el Este limita con la Cordillera de los Andes, la cual, se presenta alta, maciza, con gran cantidad de nieve

¹² Fuente: Plan de Acción Región Metropolitana. Sector Turismo 2014 -2018, SERNATUR

invernal que alimenta a ríos como el Maipo; con volcanes que representan las mayores alturas cordilleranas de la región: Tupungato con 6.570 metros sobre el nivel del mar (m.s.n.m.), Marmolejo con 6.108 m.s.n.m., Nevados del Plomo 6.050 m.s.n.m. y San José 5.856 m.s.n.m.

La depresión intermedia se presenta en forma ininterrumpida en todo el Valle Central hasta el Seno de Reloncaví, en la Región de Los Lagos; en la Región Metropolitana de Santiago el valle es de suelo fértil y ocupa una superficie superior a los 3.000 km², extendiéndose entre las cordillera de la Costa y de los Andes. Por el Norte limita con el cordón de Chacabuco y por el Sur con la angostura de Paine. Ha sido rellenada por material proveniente de la erosión de la Cordillera de los Andes y de cenizas volcánicas.

La depresión intermedia es ocupada por la cuenca de Santiago, que se define como un territorio rodeado de alturas y cuyas dimensiones aproximadamente abarcan de Norte a Sur cerca de 80 km. con un ancho de 35 km. En esta cuenca sobresalen los llamados cerros islas, como los cerros Santa Lucía, Blanco y San Luis de Chena.

En la Región Metropolitana de Santiago La cordillera de la Costa se encuentra cortada por cordones que forman valles muy aptos para el trabajo agrícola.

2.1.2 Antecedentes demográficos

a) Demografía

La Región Metropolitana de Santiago está constituida por seis provincias: Chacabuco, Melipilla, Talagante, Maipo, Cordillera y Santiago, con una superficie total de 1.540.320 hectáreas, presentando una distribución de población concentrada principalmente en el sistema de centros urbanos de la región. Así, están clasificados como población urbana 5.875.013 habitantes, mientras que la población rural alcanza a 186.112 habitantes¹³.

Si bien existe predominio del sistema urbano regional en la concentración de población, la presencia humana no sólo se manifiesta en los centros urbanos, sino que también en una serie de actividades asociadas al territorio rural y en particular vinculadas a la función primaria (extractiva de recursos), tales como la agricultura, la ganadería y en menor medida, la minería.

De esta forma y considerando como áreas ocupadas a la totalidad de la superficie con algún grado de intervención, se presenta en la región un total de 343.838,3 hectáreas ocupadas, que corresponden al 22,35% de la superficie, el resto se encuentra sin actividades que supongan una ocupación especial.

¹³ Fuente: Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU): Análisis y Diagnóstico Plan Regional de Desarrollo Urbano Región Metropolitana

La distribución de estos territorios se concentra en el área de la cuenca de Santiago y sus valles aledaños, en cambio la zona montañosa de las cordilleras de La Costa y de Los Andes reflejan aquellos territorios no ocupados.

Santiago, la ciudad capital del país, adquiere la denominación de Área Metropolitana y según clasificación del INE corresponde a una Metrópolis, ya que concentra una población de más de 1.000.000 de habitantes; además esta región cuenta con la presencia de 6 ciudades medianas, 11 ciudades menores y 30 pueblos [Guía Análisis del Sistema Urbano Regional para el Ordenamiento Territorial-CEPAL]. Según cifras del Censo 2002, la RMS contaba ese año con 60 entidades urbanas de más de 5.000 habitantes, 24 pueblos, además de cientos de aldeas y caseríos [Chile, ciudades, pueblos, aldeas y caseríos, INE 2015].

La presencia del Área Metropolitana de Santiago involucra una fuerte concentración de población, de actividades y funciones. El total de población incluida en esta ciudad asciende al año 2002 a cerca de 5.300.000 personas, a diferencia del sistema urbano restante que acumula en su conjunto alrededor de 400.000 habitantes.

Cuadro 2-1
Población por comuna. Región Metropolitana

Gran Santiago Total habitantes		4.735.268	5.375.534
COMUNA	CIUDADES	1992	2002
Peñaflor	Peñaflor	46.711	63.209
Colina	Colina	33.459	58.769
Melipilla	Melipilla	45.722	53.522
Talagante	Talagante	37.198	49.957
Buín	Buín	23.089	40.091
Padre Hurtado	Padre Hurtado	25.783	34.257
El Monte	El Monte	17.843	22.284
Paine	Paine	12.880	19.620
Curacaví	Curacaví	11.866	15.645
Lampa	Lampa	6.618	12.319
Isla de Maipo	Isla de Maipo	9.731	12.295
Lampa	Batuco	7.386	11.406
Buín	Maipo	5.648	8.471
Isla de Maipo	La Islita	3.837	6.570
Calera de Tango	Los Bajos de San Agustín	3.964	6.511
Paine	Hospital	1.999	5.664
Buín	Alto Jahuel	4.014	5.415
San José de Maipo	San José de Maipo	5.307	5.281
Til Til	Til Til	4.080	5.168
COMUNA	CENTROS	1992	2002
Pirque	Pirque	2.640	4.855
María Pinto	María Pinto	1.133	1.654
San Pedro	San Pedro	431	441

Fuente: Plan de Acción Regional

b) Pueblos originarios

La Región Metropolitana no posee poblaciones o comunidades indígenas significativas en la actualidad¹⁴

2.1.3 Antecedentes administrativos

La Región Metropolitana de Santiago se divide en 6 provincias, dichas provincias son:

- . Provincia de Santiago

La Provincia de Santiago es la que alberga a la mayoría de la población de la región, como también a 32 de las más de 35 comunas que conforman el llamado Gran Santiago. Se sitúa en el centro de la región, con una superficie de 2.030,3 km² y una población de 4.668.473 habitantes (censo 2002), es decir, aproximadamente el 77% de la población regional.

- Provincia de Chacabuco:

La Provincia de Chacabuco se ubica al Norte de la región cuya capital provincial es la ciudad de Colina y está conformada por tres comunas: Colina; Lampa y Tiltil. Tiene una superficie de 2.076,1 km² y posee una población de 132.798 habitantes (censo 2002), de los cuales 99.201 son urbanos y 33.597, rurales.

- Provincia de Cordillera:

La Provincia de Cordillera se sitúa al Este de la región, su capital es Puente Alto y posee tres comunas: San José de Maipo, Pirque y Puente Alto. Ocupa una pequeña área de la depresión intermedia y un gran territorio de la cordillera de los Andes, hasta el límite con Argentina. Cuenta con una superficie de 5.528,3 km² y con 522.856 habitantes (censo 2002), se estima que actualmente se han incrementado a cerca de 700.000 habitantes.

- Provincia de Maipo:

La Provincia de Maipo se ubica en el Centro-Sur de la región. La capital provincial es San Bernardo, que forma parte del denominado Gran Santiago; cuenta con las comunas de San Bernardo, Calera de Tango Buin y Paine. Su superficie es de 1.120,5 km² y posee una población aproximada de 430.570 habitantes.

- Provincia de Melipilla:

La Provincia de Melipilla se ubica en el extremo Occidental de la región. Su capital provincial es la ciudad de Melipilla, está conformada por las comunas de Alhué, San

¹⁴ Guía de Antecedentes Territoriales y Culturales de los Pueblos Indígenas de Chile – MOP.
<http://www.mop.cl/asuntosindigenas/Documents/TerritorialCultural.pdf>

Pedro, Melipilla, María Pinto y Curacaví. Tiene una extensión de 4.065,7 km² y posee una población de 141.165 habitantes.

- Provincia de Talagante:

La Provincia de Talagante se ubica en el centro-Poniente, colindante con las provincias de Santiago, Maipo y Melipilla. Su capital provincial es Talagante, está conformada por las comunas de Padre Hurtado, Peñaflor, Isla de Maipo, Talagante y El Monte y su principal actividad está en el sector agroindustrial. Tiene una superficie de 582,3 km² y posee una población aproximada de 217.449 habitantes.

2.1.4 Conectividad

La principal vía de la región, con jerarquía de conectividad nacional e internacional, es la carretera Panamericana (Ruta 5 Norte y 5 Sur), que cruza el área metropolitana de Santiago. En el caso del Norte de la región, dicha carretera sirve principalmente de empalme a las vías de conexión interna de los centros poblados. Al Sur de la RMS, la ruta 5 Sur cruza tangencialmente los centros urbanos de Buin y Paine. La red de ferrocarriles en funcionamiento cruza longitudinalmente y del centro al Poniente de la región. Otra carretera que cumple un rol similar es la ruta 57 (ruta de los Libertadores) que *-en la región de Valparaíso-* empalma con la ruta 60 que conduce hacia Argentina. Fundamentales son también *-especialmente para el turismo interno-*, las rutas 68, hacia Valparaíso y Viña del Mar, y la ruta 78 (o autopista del Sol) hacia el puerto de San Antonio y balnearios de la zona Sur de la Región de Valparaíso, así como las ruta G-21 y G-25 que conectan con los centros invernales de la región.

La conectividad del sistema de centros urbanos en la RMS, va desde el centro del Área Metropolitana de Santiago hacia el resto de los centros urbanos de la región, es decir, es de carácter radial.

La estructuración del sistema de centros poblados ha sido organizada en torno a las vías de comunicación existentes. La localización de los centros se encuentra a lo largo de vías tales como la ruta 78 que conecta la ciudad de Santiago con el puerto de San Antonio, cruzando las provincias de Talagante y Melipilla. La ruta 68 que conecta Santiago con Valparaíso, a su paso se encuentra la ciudad de Curacaví. A su vez las comunas de Buin y Paine están conectadas al circuito por la Ruta 5 Sur.

Una situación similar ha ocurrido con el trazado del ferrocarril, puesto que también en torno a las estaciones de tren se fueron consolidando localidades como Batuco, Tiltil, Malloco/Peñaflor, Talagante, El Monte, Melipilla. En el caso de San José de Maipo, también la existencia de una estación ferroviaria hizo que éste y sus localidades estuviesen conectadas, las que actualmente lo hacen por la Ruta G25. La situación de aislamiento de algunos centros, como Alhué y María Pinto ha sido principalmente por no haber estado situadas junto a las principales vías interregionales.

En términos de conectividad, el sistema de centros poblados de la Región Metropolitana de Santiago está excesivamente centralizado y operacionalmente

atraído fuertemente por Santiago. Las centralidades e interacciones locales están muy lejos de ser comparables con las interacciones que origina Santiago. En el resultado de los análisis de conectividad se definen las conexiones mayores para cada centro en función de la jerarquía del acceso del centro urbano. De esta manera el área Metropolitana de Santiago y las comunas de Paine y Buin, aparecen como las mejor conectadas puesto que se localizan sobre la Ruta 5. A su vez las comunas de María Pinto, Pirque y Batuco presentan una conectividad menor, debido a que su acceso sólo se realiza de manera indirecta a través de rutas que conectan a nivel intercomunal.

La ordenación jerárquica de los elementos del sistema refleja la carencia de centros intermedios, situación que se explica porque el área metropolitana de Santiago cumple no sólo con la condición de centro principal sino que absorbe también funciones de los centros intermedios. No existiendo mayor especialización entre estos centros menores.

Esta relación territorial se produce a través de la conformación de la red vial que se estructura como ejes axiales con origen y destino en el Área Metropolitana de Santiago y que se justifican por las interconexiones que ella establece con las regiones vecinas en particular y con el país en general.

En este contexto, más allá de casos particulares como María Pinto y Alhué, el sistema de carreteras de la región cubre adecuadamente el territorio con vías de alta calidad. Esta región tiene como ventaja la calidad vial de su entramado. Los centros urbanos se localizan cercanos a esta estructuración vial principal, cubriendo así todo el territorio regional. El orden del sistema de centros poblados en la región termina definiendo en forma sintética un área metropolitana y tres subsistemas, estos últimos no totalmente establecidos pero que se fundan sobre los ejes viales principales. El primero hacia el Norte con las ciudades de Colina, Lampa y Til – Til; un segundo hacia el Poniente, más complejo y con subsistemas a su vez en su interior, en torno a las ciudades de Peñaflores, Talagante y Melipilla, y el tercero hacia el Sur centrado en torno a las ciudades de Buin y Paine. Estos tres subsistemas son independientes entre sí y sólo se interconectan con el área metropolitana. En el sistema existe además un conjunto de centros aislados territorialmente; es el caso de la ciudad de Curacaví, el pueblo de Alhué y la ciudad de San José de Maipo.

Siendo esta la forma en que se estructura el sistema de centros poblados de la región, los temas relativos a la cercanía o lejanía espacial al área metropolitana resultan de fundamental importancia. Mientras más cercano el centro poblado más influencia ejerce el área metropolitana sobre él; entonces, en conjunto con esta estructura territorial de tipo axial, se superpone una estructura de tipo circular teniendo como centro el área metropolitana. Esta estructura (abstracta) por su conformación refiere a anillos relativos a la expansión de la ciudad principal. Mientras más alejado el anillo más estable es en su dinámica original.

2.1.5 Antecedentes climáticos

Las principales características climáticas que presenta la RMS corresponden al tipo denominado "Mediterráneo", de estación seca larga y con un invierno lluvioso. La temperatura media anual es de 13,9° C, en tanto que el mes más cálido corresponde al mes de enero, alcanzando una temperatura media de 22.1° C, siendo el mes más frío el mes de julio con una media de 7,7° C.

La impronta de la región en este ámbito lo constituyen las lluvias, cuyas variaciones permiten destacar condiciones bastantes precarias alcanzando promedios anuales de 356,2 mm donde las precipitaciones disminuyen desde la costa hacia la depresión intermedia para luego volver a aumentar en la Cordillera de los Andes; originándose de esta manera, líneas bioclimáticas generales de la región y de la zona central de Chile.

Con respecto a las precipitaciones, estas presentan una gran irregularidad ya a que un año puede ser muy seco y el que le sucede muy lluvioso, y viceversa. Las precipitaciones se registran durante las temporadas invernales, especialmente durante los meses de mayo, junio, julio y agosto. Santiago presenta 369,5 mm de agua caída promedio anual.

En el sector de Colina y en menor grado en la zona de Santiago, existen climas más áridos y con mayores cambios térmicos que reflejan la penetración del clima de estepa, fenómeno que se debe a la presencia de la cordillera costera relativamente alta que actúa como pantalla, dificultando la penetración de las condiciones climáticas marítimas; en cuanto a la humedad relativa que se presenta en la cuenca de Santiago es dable señalar que esta decrece paulatinamente. La presencia de la cordillera de la Costa y el alejamiento del mar son los factores principales que producen las características de continentalidad del clima de la Región Metropolitana.

En esta región se distinguen dos tipos de clima templado de tipo mediterráneo:

- Con estación seca prolongada;
- Frío de alturas, en la cordillera de los Andes. Este tipo de clima se desarrolla en todo el territorio regional. Su característica principal es la presencia de una estación seca prolongada y un invierno bien marcado, con temperaturas extremas que llegan a cero grados y menos en invierno, aunque solo algunas horas del día.

Santiago registra una temperatura media anual de 14° C, a pesar de ello, los contrastes térmicos son fuertes en verano donde las máximas pueden llegar a valores superiores a 30° C durante el día. Dentro de la cuenca de Santiago existen diferencias climáticas locales producidas por el efecto del relieve. Al pie Oriental de la cordillera de la Costa y debido al rol de biombo climático de ésta, se presentan áreas de mayor sequedad e incluso con características de semiáridos.

Por otro lado, el clima frío de altura se localiza en la cordillera de los Andes por sobre los 3.000 metros de altura. Las bajas temperaturas y las precipitaciones sólidas caracterizan este tipo climático, el cual permite la acumulación de nieve y campos de

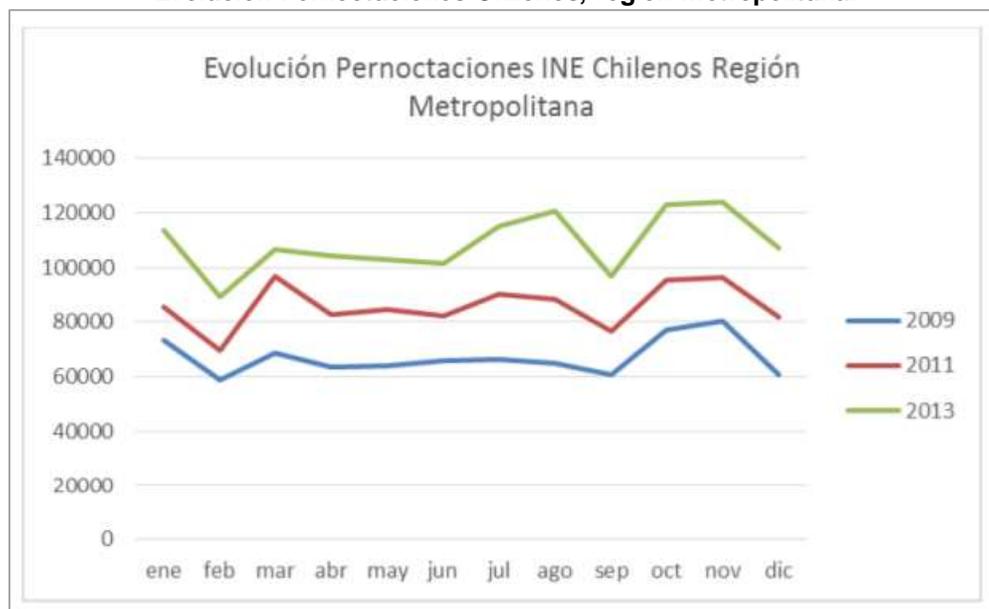
hielo de tipo permanentes en cumbres y quebradas de la alta cordillera, favoreciendo de esta forma el deporte de montaña particularmente el esquí.

2.2 Turismo

La Región Metropolitana se encuentra localizada en el centro del país, unida a algo más de 100 km por carretera de dos importantes puertos, Valparaíso (115 km) y San Antonio (113 km); a 2.036 km de Arica, la ciudad más al Norte del país, y a 3.611 km de Puerto Williams, en el canal de Beagle, el punto urbano más austral de Chile.

Según el anuario de turismo del año 2014 de SERNATUR/INE, que recopila las estadísticas del turismo en el año 2013, ingresaron al país un total de 3.672.803 turistas. De ellos, 1.478.001 ingresaron por la Región Metropolitana; la casi totalidad de ellos llegaron por el aeropuerto Arturo Merino Benítez con 1.477.678 visitantes 99,9% del total. De igual modo, quienes accedieron a nuestro país a través de la Región Metropolitana fueron el 40,2% del total de llegadas de turistas extranjeros al país.

Figura 2-1
Evolución Pernoctaciones Chilenos, región Metropolitana.



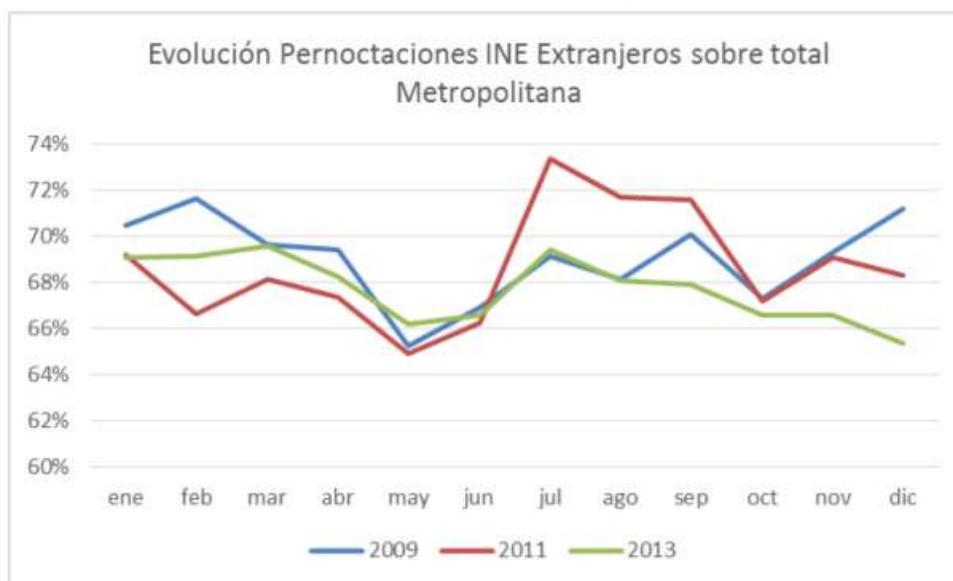
Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas, 2013¹⁵.

El estudio revela que en la Región Metropolitana se concentra el 30,5% de las pernoctaciones de turistas nacionales e internacionales. Y del total de pernoctaciones en la región, el 67,8% son de turistas extranjeros, lo que equivale a 2.743.604 pernoctaciones en el año 2013. Por su parte, el 32,2% son de turistas nacionales, lo que significa 1.304.643 pernoctaciones ese mismo año. Los extranjeros que registran el mayor número de pernoctaciones el año 2013 son los brasileños, con 863.305 pernoctaciones.

¹⁵ Plan de Acción Región Metropolitana. Sector turismo 2014 - 2018 <http://www.sernatur.cl/wp-content/uploads/2016/04/plan-de-accion-metropolitana.pdf>

En relación a la figura 2-1, se visualiza que durante los tres años estudiados el comportamiento de los turistas nacionales ha sido de manera similar, mostrando un crecimiento sostenido durante el periodo 2009 al 2013. En cambio, los turistas extranjeros, presentan un comportamiento muy diferente en los años estudiados, existiendo así una tendencia anual en su pernoctación, aunque cabe resaltar que durante el año 2011, presentó el mayor número de extranjeros en la región, llegando alrededor de un 73% a nivel nacional, como es posible apreciar en la siguiente figura:

Figura 2-2
Evolución Pernoctaciones Extranjeros, región Metropolitana.



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas, 2013¹⁶.

2.3 Caracterización de los Destinos

La Región Metropolitana de Santiago, se encuentra rodeada de un entorno natural privilegiado, cercana a centros de esquí de categoría internacional, a parques nacionales y reservas naturales y a balnearios ubicados en la Región de Valparaíso

Es una región culturalmente activa, dinámica, diversa y multicultural, donde es posible encontrar múltiples atractivos y servicios propios de una gran ciudad – museos, cines, teatros, música –, pero a la vez interesantes lugares que visitar en sus cercanías por su proximidad con la cordillera de Los Andes y su localización en pleno valle central, próxima a viñedos, pueblos rurales y centros de artesanía, entre otros.

La Región Metropolitana de Santiago, es el centro político/administrativo, educativo, cultural y financiero del país, pero además se ha convertido en un destino relevante para la realización de eventos masivos y de alta convocatoria, tanto deportivos como comerciales y culturales. En lo deportivo, los últimos años se han desarrollado eventos

¹⁶ Plan de Acción Región Metropolitana. Sector turismo 2014 – 2018 <http://www.sernatur.cl/wp-content/uploads/2016/04/plan-de-accion-metropolitana.pdf>

tales como: la Copa América de fútbol, el Campeonato Mundial de fútbol Sub-17 y la Maratón de Santiago. En cuanto a temas comerciales, resaltan la feria bianual FIDAE, EXPOMIN, entre otros.

Por otra parte, Santiago también se ha posicionado cada vez mejor como un destino de turismo de reuniones, congresos y seminarios. De acuerdo al ranking 2014 de la revista América Economía, ocupa el 2º puesto en América entre las mejores ciudades para hacer negocios.

Todas las virtudes de Santiago y el turismo en general de la Región Metropolitana, han traído importantes reconocimientos mundiales estos últimos tres años, es así como Santiago ha sido merecedora de las siguientes menciones: CNN: Santiago la tercera ciudad más cautivante del mundo (2012); *National Geographic*: mercado central de Santiago como el 5to mejor mercado del mundo a nivel internacional, 2012LK; el periódico inglés *The Daily Mail* seleccionó a la Vega Central en cuarto lugar como mercado a conocer; Tripadvisor: Santiago como el sexto mejor lugar para visitar en Sudamérica, 2011; *The New York Times*: Santiago de Chile como el primer lugar para visitar en 2011. Al año siguiente, 2012, la capital ocupó el tercer lugar entre las ciudades más cautivantes del mundo, según ranking elaborado por CNN International.

La RMS posee variados recursos naturales y culturales, vinculados a su geografía e historia. Dichos recursos están asociados al espacio físico y natural, como también a su infraestructura turística y complementaria que le permite contar con una oferta amplia y diversificada; esta, en algunos casos ha sido tempranamente desarrollada, como es el turismo de nieve, el turismo aventura, el turismo de negocios y el enoturismo, y otros que están en desarrollo como es el turismo cultural, el educativo el biciturismo, la gastronomía y el turismo rural.

Atractivos Naturales

- Nieve y Montaña: El sistema montañoso de la cordillera de Los Andes que circunscribe la región en su vertiente Oriental, ha permitido el desarrollo de centros invernales de nivel internacional, con excelentes canchas de esquí e infraestructura de primer nivel, son los centros de nieve de Valle Nevado, La Parva, El Colorado, Farellones y Lagunillas situados en las comunas de Barnechea y el último mencionado en San José de Maipo.

Imagen 2-1
Centro de ski El Colorado



Fuente: Elaboración propia

Imagen 2-2
Centro de ski Valle Nevado



Fuente: Elaboración propia

▪ **Agroturismo:**

Existen pintorescos pueblitos que conservan su apacible vida rural y su arquitectura tradicional, además de algunas haciendas de la época colonial que reciben visitantes y brindan alojamiento en un entorno rural (comunas de Talagante, Melipilla, Curacaví, Alhué, El Monte, Lampa, Til y Calera de Tango).

- **Atractivos Culturales:**

Entre los principales recursos culturales de interés turístico se destacan:

Turismo Urbano:

El Gran Santiago ofrece un interesante patrimonio arquitectónico, representado en 144 Monumentos Históricos y 40 zonas típicas, más de 40 museos, galerías de arte, barrios de tradición histórica, y expresiones arquitectónicas destacadas de los dos últimos siglos. Además de una amplia oferta gastronómica, cultural y de compras. Especial atractivo revisten sus barrios, que representan momentos históricos muy definidos de nuestra historia pasada y contemporánea, junto a una variada oferta gastronómica y comercial. Entre los más destacados se encuentran los barrios Brasil, República, Yungay, Italia, Bellavista, Alonso de Córdoba, Lastarria, La Chimba (Recoleta e Independencia), por mencionar solo algunos.

Imagen 2-3
Barrio Lastarria



Fuente: www.thesingular.com

Imagen 2-4
Barrio Yungay



Fuente: revistaplano.uc.cl

Expresiones Religiosas, Folclóricas, Artesanales y Artísticas:

Cuenta con numerosas festividades religiosas, ferias y exposiciones artesanales, actividades musicales, exposiciones de artes plásticas, entre otros. De igual modo existen programas regulares de música clásica y danza en los teatros Municipal, de la Universidad de Chile, Centro Cultural Gabriela Mistral (GAM), teatro Municipal de Las Condes, Fundación Cultural de Providencia y el nuevo Centro de las Artes CA660.

En esta área se destaca el pueblo de Pomaire, en la comuna de Melipilla, por su tradición ceramista que se remonta al período precolombino.

Grandes Eventos:

Se destacan entre ellos, la Feria Internacional del Aire, FIDAE; numerosos festivales de música, principalmente rock como: Lollapalooza, Womad, Sonar, Santiago Get Louder, Primavera Fauna, Maquinaria, Cream Fields, Life in Color, entre otros; Festival de teatro, danza y música Santiago a Mil; Maratón de Santiago; Feria Internacional del Libro de Santiago; Feria Internacional de Artesanía; Festival Folclórico de San Bernardo; Feria de turismo VYVA; Fiesta de la Cerveza; Feria de Arte Contemporáneo, ChaCo; además de múltiples exposiciones, congresos y seminarios, nacionales e internacionales. Junto con ello y a nivel científico y universitario se cuenta con una amplia actividad de encuentros y seminarios.

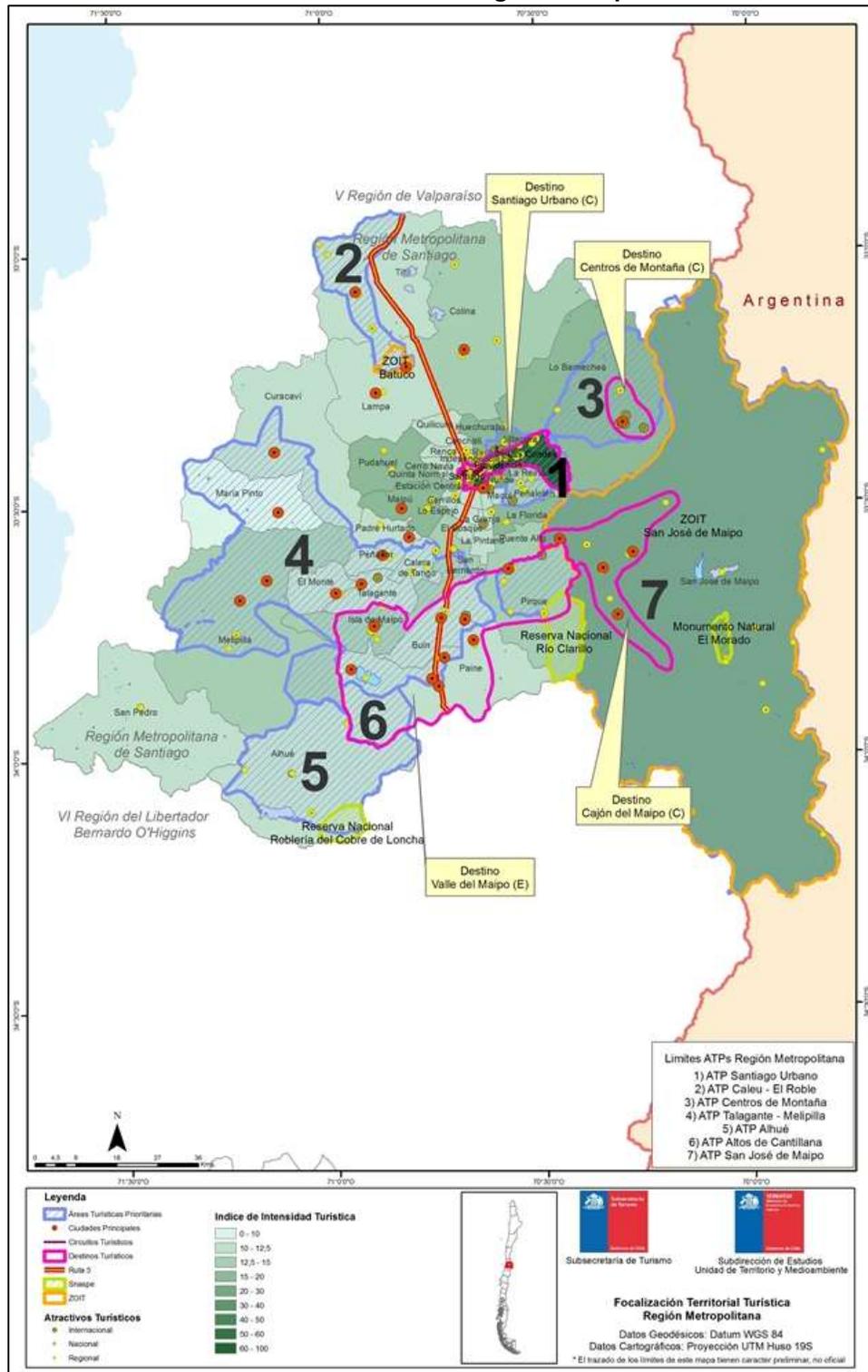
Enoturismo:

De acuerdo a estudios de INE y ODEPA de 2011, existían en la Región Metropolitana de Santiago 62 bodegas de las cuales 23 contaban con propuestas turísticas de diversos tipos. Estas se encuentran principalmente en el Valle del Maipo y Talagante. Destacan por sus instalaciones y posicionamiento en el mercado las viñas Concha y Toro, Cousiño Macul, Undurraga, Tarapacá y Santa Rita, aunque también existen interesantes propuestas de viñas boutique, entre ellas las viñas Miraflores Orgánico; Santa Ema; Terra Mater; y De Martino, en Isla de Maipo, y Doña Javiera, en El Monte; Chocalán, en Melipilla, entre otras.

Cicloturismo:

La ciudad de Santiago dispone de una red de ciclovías de 216 kms de extensión (2014). Existen alrededor de 18 operadores de cicloturismo en la RMS que ofrecen una amplia gama de alternativas de cicloturismo urbano, rural y de montaña. Cabe exponer que los principales atractivos de la Región Metropolitana de Santiago se concentran especialmente en las provincias de Santiago y Cordillera. Sin perjuicio de esto, existen crecientes propuestas en las demás provincias de Melipilla, Chacabuco, Maipo y Talagante, donde se está desarrollando interesantes ofertas de turismo rural y agroturismo, encadenando atractivos y servicios en nuevas alternativas turísticas.

Figura 2-2
Focalización de Destinos Región Metropolitana



Fuente: Subsecretaría de Turismo, 2015

2.4 Situación de las Áreas Silvestres Protegidas del Estado

El Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE), administrado por la Corporación Nacional Forestal (CONAF), cuenta en la región con cuatro áreas protegidas: Monumento Natural El Morado; Reservas Naturales de Río Clarillo y de Roblería del Cobre de Loncha y el Santuario de la Naturaleza Yerba Loca, en las comunas de San José de Maipo, Pirque, Alhué y Lo Barnechea, respectivamente. Junto con ello, también se cuenta con la Asociación de Parques Precordilleranos Cordillera, que comprende cinco parques municipales y privados, en la inmediata pre cordillera de Santiago, todos de fácil acceso vía transporte público urbano: parques de Puente Ñilhue; San Carlos de Apoquindo; Aguas de Ramón; Cantalao y Quebrada de Macul.

Figura 2-3
Distribución de áreas silvestres protegidas en la Región Metropolitana



Fuente: www.igm.cl

2.5 Caracterización económica en relación al Turismo

Como se ha mencionado a lo largo del informe la Región Metropolitana de Santiago presenta múltiples opciones en cuanto a la oferta turística, ligado a distintos ámbitos. En la siguiente tabla se demuestra el desarrollo que ha tenido en el lapso de 2 años los distintos tipos de servicios ligados al turismo.

Cuadro 2-2
Servicios relacionados al turismo

Tipo de Servicio	Años			
	2011	2012	2013	2014
Agencias de Viaje y Turoperadores	24	104	112	67
Alojamiento Turístico	97	200	161	54
Arriendo de Vehículo	2	5	5	7
Artesanía	1	1	7	33
Guías de Turismo	16	32	21	15
Restaurantes y Similares	9	17	35	24
Servicios Culturales	0	2	3	6
Servicios de Esparcimiento	0	2	6	7
Servicios Deportivos	0	1	3	2
Taxis y Buses de Turismo	1	7	8	7
Transporte de Pasajeros al Aeropuerto	1	8	5	6
Transporte de Pasajeros por carretera interurbana	2	7	6	4
Transporte de Pasajeros por vía aérea	0	1	0	0
Transporte de Pasajeros por vía marítima	0	0	1	0
Turismo aventura	0	31	96	30
Total	153	418	469	262

Fuente: Plan de Acción regional, RMS.

2.5.1 Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región Metropolitana

Además de sus innumerables atractivos, la región cuenta con una importante oferta de empresas y servicios turísticos, que alcanza la cifra de 1.475 empresas, que se encuentran distribuidas de la siguiente manera:

Cuadro 2-3
Prestadores de Servicios turísticos

Comunas	Servicios													Total General		
	Agencias de Viaje y Tursopeadores	Alojamiento Turístico	Arrendo de Vehículo	Artesanía	Guías de Turismo	Restaurantes y Similares	Servicios Culturales	Servicios de Espigamiento	Servicios Deportivos	Taxis y Buses de Turismo	Transporte de Pasajeros al Aeropuerto	Transporte de Pasajeros por Carreteras Interurbana	Transporte de Pasajeros por Vía Aérea		Transporte de Pasajeros por Vía Marítima	Turismo Aventura
Buín		2				1		2								5
Calera De Tango	1															1
Colina	1	2							1	1				1	6	
Conchalí	-													1	1	
Curacaví	1			1	3			1							5	
El Bosque	-				2										2	
Estación Central	4	7	1							2	3	2		1	19	
Huechuraba	1	1	1											2	5	
Independencia	1				2	1									4	
Isla De Maipo		8		1				5							14	
La Cisterna	1	1			2										3	
La Florida	9				6				1	4		1		6	24	
La Granja	1									1					1	
La Reina	3			1							1			8	12	
Lampa	1														1	
Las Condes	58	54	4	29	9	8		1	1	3	2	2		1	19	179
Lo Barnechea	3	9		1	1	2			2						5	22
Lo Prado					1										1	2
Macul	1	1			1		1									4
Maipú	6	1			4	1				3	2	1				18
Melipilla	2	4				1	1									8
Ñuñoa	11	7	1		6		1			1		1		8	35	
Paine	3	9												4	16	
Pedro Aguirre Cerda					1											1
Peñalolén	3											1	1	4	9	
Pirqué		2				2								1	5	
Providencia	132	144	7	3	11	17		1		3	2	2		29	340	
Pudahuel	2	4	2		1						1	3		2	15	
Puente Alto	1				2		1			1	2	2		12	22	
Quilicura	-				1											1
Quinta Normal	-				1											1
Recoleta	6	10			3	5				1		2		1	25	
Renca	1			1						1						2
San Bernardo	1													2	3	
San Joaquín	3															3
San José De Maipo	1	44		1	4	7		4						30	91	
San Miguel	3		1		1											4
San Ramón	-						1									1
Santiago	80	187	2	3	21	35	5			1	5	2		5	333	
Talagante	1							1								2
Tiltil	1	1		1	1	1								3	8	
Vitacura	11	10				1								12	31	
Total General	357	508	19	42	84	82	10	15	5	22	18	19	1	1	157	1475

Fuente: Plan de Acción de Turismo Región Metropolitana, 2014

2.5.2 Pasajeros provenientes de programas sociales

De los siguientes cuadros se desprende que el turismo social no es aun mercado relevante para el desarrollo de la industria regional, y que los programas existentes tienen un fin sobre todo de equidad y de integración social.

Cuadro 2-4
Pasajeros provenientes de programas sociales. Vacaciones Tercera Edad Intra-regional.

Lugar de Residencia	Destinos	2010	2011	2012	2013	2014
	Centros de Montaña	0	0	0	0	0
	Santiago Urbano	0	0	0	0	0
R. Metrop.	Cajón del Maipo	0	0	0	0	440
R. Metrop.	Valle del Maipo	0	0	0	0	756

Fuente: Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014.

Cuadro 2-5
Pasajeros provenientes de programas sociales. Gira de estudios

Lugar de Residencia	Destinos	2010	2011	2012	2013	2014
	Centros de Montaña	0	0	0	0	0
Atacama	Santiago Urbano	0	131	132	0	0
Coquimbo		0	219	176	0	0
O'Higgins		0	88	88	0	0
	Cajón del Maipo	0	0	0	0	0
	Valle del Maipo	0	0	0	0	0

Fuente: Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014.

2.6 Caracterización Demanda actual

Para caracterizar la demanda actual, vale decir, quienes son los turistas que nos visitan, pueden ser útiles varios indicadores que se recopilan sistemáticamente; entre ellos:

a) arribos internacionales en general, así quienes llegan por vía aérea lo hacen prácticamente en su mayoría vía el aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez; de acuerdo a cifras de la Junta de Aeronáutica Civil, JAC, para 2014, arribaron a este aeropuerto 1.600.348 pasajeros, esto corresponde al 98,6% del total de pasajeros que llegan por vía aérea a Chile. El resto, el 1,4%, acceden por las ciudades de Arica, Antofagasta, Iquique, Concepción y Punta Arenas.

b) Otro indicador son las llegadas y las pernoctaciones, definiendo este primer concepto como todos aquellos residentes en el extranjero que realizan una noche de alojamiento, al menos, en el destino; siendo las pernoctaciones, el número total de noches en el mismo lugar, en este caso en la Región Metropolitana de Santiago. Así, de acuerdo al Informe Estadísticas de Establecimientos de Alojamiento Turístico año 2013 de SERNATUR, ese año se produjeron 1.940.775 llegadas a la RMS y 4.048.247 pernoctaciones. El 64% de las llegadas son de residentes en el extranjero, y el 67,2% de las pernoctaciones.

En cuanto a la estructura del gasto de los residentes en el extranjero que ingresan por vía aérea se presenta lo siguiente:

Cuadro 2-6
Estructura del gasto turismo receptivo.

Hoteles y Similares	28,5
Casa o Departamento Arrendado	3,4
Restaurante o Similares	22,5
Transporte Interno (aéreo-terrestre-marítimo-arriendo)	10,2
Compras	18,5
Otros (diversión-cultura-deportes-espectáculos-bencina)	9,0
Paquete Turístico (Sin pasaje ni comisión)	7,8
Total	100,0

Fuente: Turismo Receptivo, SERNATUR, 2014.

Se destaca que los principales gastos se efectúan en alojamiento, restaurantes y similares, y compras. En cuanto al motivo del viaje de quienes ingresan por vía aérea, tenemos lo siguiente:

Cuadro 2-7
Motivos de viaje de turismo receptivo

PRINCIPAL MOTIVO DEL VIAJE	TOTAL	%
Personales	1.070.418	69,7%
Vacaciones	738.248	48,1%
Visita Familiares/Amigos	275.782	18,0%
Salud	5.570	0,4%
Estudios	26.934	1,8%
Otro	23.884	1,6%
Negocios	464.472	30,3%
Negocios/Profesionales	424.779	27,7%
Congresos/Seminarios	39.692	2,6%

Fuente: Turismo Receptivo, SERNATUR, 2014.

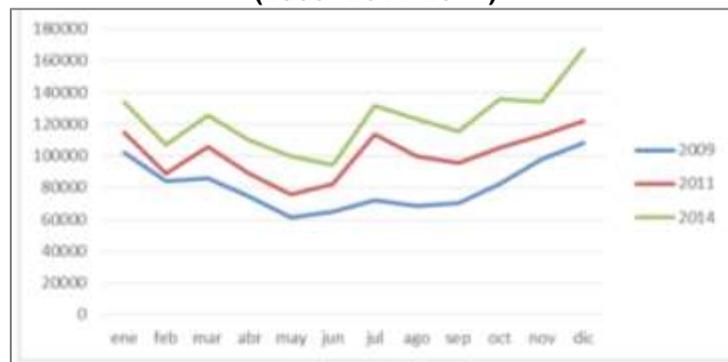
Del cuadro anterior se desprende que el porcentaje mayor de residentes en el extranjero que acceden al país por vía aérea lo hace por vacaciones (48,1%); a continuación aparecen quienes vienen por negocios (30,3%) y por visita a familiares y

amigos (18%). En cuanto a las llegadas y sus incrementos, tenemos que han aumentado las llegadas y que los meses punta son marzo, julio –verano europeo -, octubre, noviembre y diciembre, tal como se muestra en el gráfico a continuación

- Llegadas de Turistas extranjeros ingresados por pasos de la región

En el grafico 2-3, se visualiza que existe un incremento en el flujo de llegada de extranjeros a la Región Metropolitana, a medida que pasan los años. Sin embargo, es durante la época estival del hemisferio sur, donde se concentran los mayores arribos de turistas, teniendo su máximo entre los meses de Diciembre y Enero. Además, no se puede omitir el hecho, que el tercer mes que presenta las mayores llegadas de turistas es en julio, que corresponde al periodo estival el hemisferio norte.

Figura 2-4
Llegadas de Turistas extranjeros ingresados por pasos de la región
(2009 -2011-2014)



Fuente: Policía Internacional.

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 Protegidas (AP)

3.1 Instrumentos Regionales

3.1.1 Estrategia Regional de Desarrollo

La Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) de Metropolitana 2012-2021 es un instrumento de planificación regional, que reúne las estrategias y acciones para el desarrollo de la región. Uno de los objetivos estratégicos de la ERD es promover el desarrollo del sector turismo integrando lo rural y lo urbano. Lo anterior plantea los siguientes objetivos operacionales que tienen directa relación con el turismo:

- Promover la protección y conservación de los sitios arqueológicos y patrimoniales indígenas en la RMS.
- Promover la protección del patrimonio, tangible e intangible, reconocido o no legalmente.

- Desarrollo de acciones de promoción de la marca región, tales como organización de espectáculos internacionales, desarrollo de centros de convenciones, aumento de la información turística internacional y otras.
- Incentivar y facilitar el acceso y uso de la población a áreas de valor natural en la RMS.
- Desarrollar programa de formación y capacitación sustentable dirigido a los productores, servidores públicos y agentes externos del desarrollo, con las temáticas de Modelo de turismo alternativo, ecoturismo y turismo rural.
- Incentivar el desarrollo del turismo rural, de negocios y de intereses especiales.

En la Estrategia no se identifican requerimientos en infraestructura turística para la Región Metropolitana.

3.1.2 Plan de Acción Sector Turismo

El objetivo del Plan de Acción Sector Turismo de la Región de Metropolitana es la implementación de la estrategia de acción regional y el desarrollo de programas y proyectos en sintonía con el plan nacional de desarrollo turístico sustentable, que mediante el fondo nacional de turismo financiará iniciativas priorizadas en el marco de los ejes de promoción, desarrollo de destinos, diversificación de experiencias, fomento, calidad y capacitación. Se revisa el Plan de Acción de Turismo, sin identificar acciones explícitas en infraestructura turística.

3.1.3 Plan Regional de Ordenamiento Territorial.

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.

El objetivo de la propuesta del PROT de la Región Metropolitana es definir un modelo territorial y unidades de gestión para la región en relación con sus procesos territoriales, y en concordancia con los objetivos fijados en la Estrategia Regional de Desarrollo. Para ello debe basarse en los principios de desarrollo armónico y equitativo de sus territorios, considerando aspectos económicos, socio-culturales y ecológico-ambientales.

Durante el 2013 se inició el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) y en julio de 2015 el Plan se encontraba en la etapa final, en espera de la revisión del Consejo Regional y de consulta pública.

3.1.4 Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico

Según información de la Subsecretaría de Turismo en la Región de Metropolitana existen dos Zonas de Interés Turístico (ZOIT), que fueron declaradas con anterioridad a la Ley N° 20.423 (2010) y por tanto con la entrada en vigencia de la nueva normativa deben actualizar sus declaraciones. Estas ZOIT corresponden a San José de Maipo (497.339,8 ha.) y Batuco (3.027,6 ha.).

3.2 Instrumentos de Planificación Local y de turismo

3.2.1 Planes de Desarrollo Turístico Comunes

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

Se solicitó información de los Planes de Desarrollo Turístico vía Transparencia, pero a la fecha de entrega de este informe, no se recibieron mayores antecedentes.

Cabe hacer regencia en este contexto al Plan Capital Santiago 2015, que tiene como objetivo ser la hoja de ruta que articula la actividad turística en la comuna. Es un documento que se rige bajo los siguientes valores: apuesta a la calidad vs La calidad, aumento en turismo de ocio y de negocios, aumento de la llegada de turistas nacionales, regionales e internacionales, aumento de la estadía en la comuna, aumento del gasto diario del visitante y concentración en el turismo alojado en establecimientos regulados.

Cuadro 3-1
Infraestructura requerida en el Plan Capital Santiago.

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Mejora del espacio público	Turística	Otros	Mejora integral de las áreas verdes y de los parques emblemáticos	Santiago
Mejora del espacio público	Turística	Otros	Mejoramiento del servicio de alumbrado	Santiago
Mejora del espacio público	Turística	Otros	Recuperación de calzadas y aceras	Santiago
Mejora del espacio público	Turística	Otros	Adecuación espacio público a discapacitados	Santiago
Mejora del espacio público	Turística	Otros	Implementación nuevos estacionamientos	Santiago
Rescate del patrimonio arquitectónico	Turística	Edificación Patrimonial	Ejecución de proyectos de recuperación del patrimonio: Portales Plaza de Armas, Pasajes del CH y Galerías del CH	Santiago
Señalización turística	Turística	Otros	Implantación de nueva señalización turística Centro Histórico	Santiago
Iluminación escénica patrimonial	Turística	Otros	Implantación iluminación del patrimonio del Centro Histórico, monumentos y otros hitos diferenciales de este espacio urbano	Santiago
Centro Histórico accesible	Turística	Otros	Plan anual de infraestructuras y espacios accesibles en el Centro Histórico	Santiago
Yungay Historia y	Turística	Otros	Diseño de un proyecto de iluminación y	Santiago

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Cultura			mobiliario urbano singular	
Brasil Vivir el Centro	Turística	Otros	Diseño de un proyecto de iluminación y mobiliario urbano singular	Santiago
Gastronomía	Turística	Edificación Patrimonial	Mejora de mercados y entornos	Santiago
Hotelería y equipamientos	Turística	Otros	Construcción de un nuevo centro de congresos y convenciones	Santiago
Escenografía urbana	Turística	Otros	Nuevo mobiliario urbano	Santiago
Escenografía urbana	Turística	Otros	Paisajismo en la vía pública	Santiago
Escenografía urbana	Turística	Otros	Proyecto fachadas verdes jardines verticales	Santiago
Escenografía urbana	Turística	Otros	Miradores de Santiago	Santiago

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan Capital Santiago, 2015.

3.2.2 Planes de Desarrollo Comunal

El Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) es un instrumento de carácter indicativo que orienta el desarrollo de la comuna a través de estrategias y políticas, orientando la gestión de la Administración Municipal.

En lo que respecta a la Región Metropolitana, se revisaron los PLADECO vigentes que están directamente relacionados con los destinos focalizados por la Subsecretaría, que corresponden a: Santiago Centro, Providencia, Las Condes, Lo Barnechea, San José de Maipo, Paine, Buin, Pirque e Isla de Maipo.

El PLADECO San José de Maipo 2010-2014, define a San José de Maipo como una comuna turística, con una base productiva fuerte y sustentable para sus habitantes, con una ubicación estratégica dentro de la Región Metropolitana, la que se refuerza por sus recursos naturales, paisajísticos y patrimoniales y una política permanente de capacitación y apoyo a sus mini pymes comerciales y de servicios. Los requerimientos de infraestructura turística identificados en el PLADECO son los siguientes:

Cuadro 3-2
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de San José de Maipo.

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Cultura, deporte y recreación	Turística y local	Otros	Construcción tercera etapa anfiteatro media luna	San José de Maipo
Cultura, deporte y recreación	Turística y local	Edificación Patrimonial	Habilitación ex estación de San José de Maipo, para Biblioteca, salón multiuso y anfiteatro	San José de Maipo
Cultura, deporte y recreación	Turística y local	Otros	Construcción Casa de la Cultura	San José de Maipo
Economía	Turística y local	Otros	Construcción Mercado Típico	San José de Maipo

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO San José de Maipo 2010-2014.

De acuerdo al PLADECO de Paine 2015-2018, la comuna de Paine basa su desarrollo en el bienestar de la comunidad, fortaleciendo la salud, la educación, la cultural, el deporte, el emprendimiento y la recreación, conservando y difundiendo la identidad

local, con arraigo en la ruralidad y la agricultura, preservando el medioambiente y sus recursos naturales. La infraestructura turística requerida por el PLADECO de Paine es la siguiente:

Cuadro 3-3
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Paine

Línea Acción Estratégica	Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Patrimonio	Turística y local	Otros	Construir un centro cultural	Paine
Desarrollo territorial	Turística	Otros	Elaborar diseño <i>camping</i> Río Angostura	Río Angostura
Desarrollo territorial	Turística y local	Edificación Patrimonial	Mejoramiento y recuperación fachadas centro de Paine	Paine
Desarrollo territorial	Turística y local	Otros	Recuperación Plaza de Armas	Paine
Desarrollo territorial	Turística y local	Otros	Construcción ciclovías	Paine

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO de Paine 2015-2018.

El PLADECO Buin 2014-2017, aspira a convertir a Buin en una comuna que integra sus identidades rural y urbana y en la que sus habitantes participan activamente de la toma de decisiones. Los buinenses se caracterizan por conformar una ciudadanía empoderada, la cual, en conjunto con un municipio proactivo, procuran la búsqueda de un desarrollo local sensible a las aspiraciones y necesidades de la comunidad. Buin se caracteriza por ser una comuna cohesionada entre sus instituciones, que procura una mejoría constante en la calidad de vida de sus habitantes, la equidad social y el desarrollo sustentable.

Se reconoce en el plan como requerimiento de infraestructura turística y local la Construcción del Centro Cultural en Buin, enmarcado en la línea estratégica de desarrollo comunitario.

De acuerdo al PLADECO de Pirque 2011-2015; en el ámbito económico, la comuna aspira a ampliar su base empresarial, mediante el fomento de actividades ligadas al turismo y a la diversificación agrícola. En materia turística, el desarrollo se basa en los recursos patrimoniales y naturales, vinculados al enoturismo y la agricultura. Los requerimientos de infraestructura pública vinculada al turismo se encuentran en los siguientes ejes estratégicos del PLADECO:

Cuadro 3-4
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Pirque.

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Turismo	Turística	Otros	Implementación Oficina de Información Turística	Pirque
Turismo	Turística	Otros	Diseño y construcción de señalética turística	Pirque
Identidad y artesanía local	Turística	Otros	Fortalecimiento Pueblo de Artesanos del Parque Vicente Huidobro	Pirque
Identidad y artesanía local	Turística y local	Otros	Habilitación Centro de Abastos	Sector Los Silos
Mejoramiento Urbano	Turística y local	Otros	Mejoramiento Acceso Parque El Bosque	Sector El Principal
Mejoramiento Urbano	Turística y local	Otros	Construcción de Ciclovías	Pirque

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO de Pirque 2011-2015.

3.2.3 Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas

En la Región Metropolitana, el Sistema Nacional del Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE) está representado por:

- Reserva Nacional Río Clarillo
- Reserva Nacional Roblería del Cobre de Loncha
- Monumento Natural El Morado

La Reserva Nacional Río Clarillo fue creada en 1982. Está ubicada en comuna de Pirque, provincia de Cordillera de la Región Metropolitana. Esta unidad destaca por la protección de las especies de fauna aves como el comesebo y el rayadito. En cuanto a los mamíferos, la mayoría es de origen neártico, evidenciando a los caninos, mustélidos y félicos. En flora está el litre, peumo y quillay acompañado de flores silvestres de los géneros Alstroemeria, Calandrinia, Calceolaria, Chloraea, Clarkia y Mutisia.

El Plan de Manejo para esta Reserva Nacional se aprobó en noviembre del año 1996. Este plan detalla las zonas que permiten el uso de tipo turístico siendo estas Zona de Uso Intensivo y Zona de Uso de Extensivo.

Cuadro 3-5
Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la R.N. Río Clarillo

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Recreación	Turística	Otros	Coordinación con el Programa de Obras en todo lo relativo a la construcción, ampliación, ubicación y tipo de las instalaciones recreativas. Construcción de baños en los sectores La Tinaja y Peumo B. Construcción de dos casetas sanitarias, con sus respectivos lavaderos, en los sectores Peumo A, Rodeo y Peumal.	R.N Río Clarillo

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Interpretación ambiental	Turística	Otros	Rediseñar los senderos interpretativos y la muestra del Centro de Información Ambiental. Diseñar y demarcar un sendero de excursión en la Zona de Uso Extensivo. Elaborar y/o diseñar actividades y materiales tales como: Diaporamas, lecturas, charlas, exhibiciones, muestras, técnicas de interpretación, folletos, videos, entre otros, acorde a las características de los distintos grupos de receptores y requerimientos específicos. Diseñar muestras móviles. Presentar actividades de extensión cultural, rescatando valores tradicionales de la zona. Evaluar la necesidad de un mirador. Proponer un plan de señalización en la Zona de Uso Intensivo. Construcción, en conjunto con el Programa de Obras, de una oficina de información en el sector la Tinaja (16 m ²). Construcción de cinco paneles interpretativos en los sectores los Quillayes, La Tinaja, Peumo A, Peumo B, y Rodeo.	R.N Río Clarillo
Programa de Obras y Mantenimiento	Turística	Otros	Construcción de caseta de control de ingreso, de bodega de 80 m ² y construcción de una casa de huéspedes. Mantenimiento de Senderos Interpretativos Quebrada Jorquera y Peumo Carlos Díaz, construcción de sendero interpretativo en sector de El Lingal. Construcción e instalación de sitios de merienda. Construcción de receptáculos de basura para los sitios de merienda. Construcción de cuatro pasarelas peatonales en los Sectores Peumal, Los Quillayes, La Tinaja y El Rodeo. Construcción de lavaderos en sitios de merienda. Transformación de escalera de acceso al Centro de Información Ambiental.	R.N Río Clarillo

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

La Reserva Nacional Roblería del Cobre de Loncha, está ubicada en la comuna de Alhué, provincia de Melipilla, Región Metropolitana, pero es administrada por CONAF Región de O'Higgins. Fue creada el 25 de julio 1996, mediante Decreto Supremo N° 186 del Ministerio de Agricultura. Destaca por la protección de las especies de fauna como sapo de rulo, el cóndor, la perdiz, el zorro culpeo y el ratón chinchilla. En cuanto a flora se presenta el bosque de roble de Santiago, bosque de hualo, bosque esclerófilo de peumo, matorral esclerófilo de litre, puyales, entre otros.

La Reserva Nacional Roblería del Cobre de Loncha está cerrada debido a malas condiciones de accesibilidad, baja disponibilidad de agua y alto riesgo de incendios forestales. No existe Plan de Manejo para esta Reserva Nacional.

El Monumento Natural El Morado fue creado el 19 de julio de 1974. Es una unidad de montaña, que está ubicada en la Región Metropolitana, provincia Cordillera, comuna de San José de Maipo, sector Baños Morales.

El Plan de Manejo para este Monumento Natural se aprobó en 1997. Este plan detalla las zonas que permiten el uso de tipo turístico siendo estas: Zona de Uso Especial, Zona de Uso Intensivo y Zona de Uso de Extensivo, y Zona de Uso Primitivo (sólo Andinistas federados con previa autorización)

Cuadro 3-6
Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la M.N. El Morado

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Educación e Interpretación Ambiental	Turística	Otros	Diseñar, demarcar e implementar como sendero interpretativo al sendero de penetración a la Unidad. Diseñar, construir e implementar el sendero interpretativo de la Cruz. Diseñar, y montar paneles interpretativos en los sectores de Uso Intensivo. Evaluar y diseñar un sendero interpretativo en el sector La Roca. Elaborar y/o diseñar actividades y materiales tales como: Diaporamas, lecturas, charlas, exhibiciones, muestras, técnicas de interpretación, folletos, videos, entre otros, acorde a las características de los distintos grupos de receptores y requerimientos específicos.	M.N El Morado
Programa de Apoyo Administrativo / Sub Programa de Obras y Mantenimiento	Turística	Otros	Construcción e instalación de sitios de merienda, receptáculos de basura para los sitios de merienda, cuatro pasarelas peatonales en los Sectores la roca y el Glaciar San Francisco, y lavaderos en sitios de merienda.	M.N El Morado

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la M.N. El Morado, 1997.

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 Metropolitana de Santiago, 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 inversión¹⁷

El principal objetivo es contribuir a que Santiago-Región sea reconocida como capital de negocios, del conocimiento, la cultura y el resguardo patrimonial; así como del desarrollo sustentable en Latinoamérica, con estrategias vanguardistas de internacionalización y servicios de infraestructura y gestión hídrica de un alto nivel de calidad; constituidos efectivamente en puntal de apoyo para mejorar la calidad de vida de todos sus habitantes. Sus objetivos específicos son los siguientes

- Mantener un alto estándar en la provisión de servicios de infraestructura.
- Potenciar Santiago-Región como importante destino turístico y plataforma de negocios de Latinoamérica.
- Favorecer la integración intra e interregional, consolidando rutas estructurantes.
- Facilitar la creación y/o acceso a servicios y equipamientos de carácter público o comunitario.
- Promover una gestión eficiente y sustentable, sobre el uso y control del recurso hídrico y de su entorno.

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 los déficits existentes. 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.

Se han identificado los siguientes déficits en relación al turismo según unidades territoriales zonificadas en la región:

- UNIDAD TERRITORIAL 1: Macizo Cordillera de Los Andes
 - Potenciar la actividad turística de montaña, propiciando una infraestructura vial acorde con servicios de turismo a nivel internacional, en los principales centros invernales de la región (Farellones, La Parva, Valle Nevado, Lagunillas, San José de Maipo y Baños Morales).

¹⁷ DIRPLAN: Plan Regional de Infraestructura y Gestión de Recursos Hídricos al 2021. Región Metropolitana de Santiago- MOP
http://www.dirplan.cl/planes/regional/download/PRIGRH_Region_Metropolitana.pdf

- Aportar infraestructura para el desarrollo regional, con respeto y cuidado de la sustentabilidad ambiental, hídrica y patrimonial, con un manejo responsable del medio ambiente y de los recursos naturales (Cajón del Maipo, Embalse El Yeso, Laguna Negra, Yerba Loca y Río Clarillo).
- UNIDAD TERRITORIAL 2: Valle Norte
 - Ampliar rutas de comunicación con el Norte del país y hacia Argentina (Ruta 5 Norte y Los Libertadores, vía Los Andes), y de accesos a centros industriales y lotes inmobiliarios, especialmente en torno al eje industrial Norte de la región.
 - Mejorar conectividad interprovincial y de sectores rurales; articulando una red eficiente a nivel regional, disminuyendo cuellos de botella en los entornos de Quilicura, Lampa y aeropuerto AMB, y apoyando la integración de nuevos territorios y centralidades urbanas (Colina, Chicureo).
- UNIDAD TERRITORIAL 3: Núcleo Metropolitano
 - Mejorar la competitividad del espacio aéreo, manteniendo el alto estándar internacional de servicios aeroportuarios en el aeropuerto AMB; y con infraestructura que potencie a Santiago como plataforma de servicios, negocios y comercio de Latinoamérica, y como ciudad de clase mundial para la realización de congresos y seminarios internacionales.
 - Potenciar la integración de sistemas multimodales de transporte y avanzar en iniciativas de concesiones (Vespucio Oriente, Costanera Central, Norponiente Santiago - Lampa), que mejoren la eficiencia, acorten los tiempos de viaje y dispongan de adecuadas caletas (rutas urbanas, interurbanas, accesos al aeropuerto AMB y conectividad hacia puertos de la Región de Valparaíso).
 - Propiciar la creación, remodelación de espacios públicos y restauración de edificación patrimonial; rescatando, revalorizando el patrimonio cultural y posicionando a Santiago en la red global de ciudades (casco urbano central, Museo Arte Contemporáneo, Catedral Metropolitana y distintos sitios de interés cultural).
- UNIDAD TERRITORIAL 4: Valle Sur
 - Ampliar y mejorar rutas viales (Ruta 5 y Acceso Sur) que potencien el eje industrial Sur de la región, que acogen centros industriales y lotes inmobiliarios en los entornos de San Bernardo, Pirque, Buin y Paine.
 - Potenciar el desarrollo de rutas turísticas (Ruta del Vino, Costanera del Maipo) en torno a la artesanía y gastronomía regional, que permitan atraer mayor número de visitantes extranjeros.
 - Impulsar inversión en infraestructura estructurante y de conectividad, que mejore el acceso e integración de sectores productivos y poblados (reposición de puentes Rincón de Paine, Chada, construcción puente Viluco - El Vínculo, paso sobre nivel línea férrea en Paine)

- UNIDAD TERRITORIAL 5: Macizo Cordillera de la Costa
 - Potenciar ejes de desarrollo agroindustrial en torno a rutas principales de conexión entre Curacaví, San Pedro y Melipilla, así como turismo de intereses especiales y costumbrista (Laguna de Aculeo, Altos de Cantillana, Pomaire, Alhué, Ruta del Queso), con adecuada señalética vial.
 - Favorecer el uso de bicicletas y caminatas, a través de construcción de infraestructura vial complementaria para ciclovías y sendas peatonales.

3.3.2 Plan Director de Infraestructura al 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 análisis de los proyectos de infraestructura de enfoque turístico propuestos en el Plan¹⁸.

Visión del desarrollo regional del PDI. Región Metropolitana

- Líder en Latinoamérica en calidad de vida, calidad de infraestructura, plataforma para centro de operaciones de empresas globalizadas.
- Santiago reconocida como capital de negocios, del conocimiento y del desarrollo sustentable de Latinoamérica. Relevancia de tratados y acuerdos de libre comercio (APEC, TLC).
- Desarrollo de Centro de Sky Farellones – La Parva y Valle Nevado a nivel mundial.
- Se asume:
 - Extensión del Metro hasta los 200 km al año 2025 incluyendo línea a AMB (Aeropuerto Arturo Merino Benítez).
 - Construcción de tren de cercanías a Tiltil y a Melipilla.

Lineamientos que se derivan para el PDI. Región Metropolitana

- Ampliación de estructura vial en base a anillos concéntricos y radiales (inspirado en plan de Intendencia) para mejorar conectividad de Santiago con cuatro anillos: El Intermedio, formado por Dorsal, Las Rejas, Departamental y Pedro de Valdivia; el anillo Américo Vesputio, el anillo Poniente y el anillo Orbital (incluyendo vía de pie andino); y ocho radiales: rutas Radial Nororiental, 57, 5 Norte, G-16 (camino a Lampa), 68, 78, G-30 (camino a Lonquén), 5 Sur y nuevo Acceso Sur.
- Dar 100% de conectividad a localidades más apartadas (categorías “alta” y “crítica”).
- Dar conectividad vial, con estándar al menos de pavimento básico, al 100% de los destinos y atractivos turísticos regionales definidos como tal por este estudio.

¹⁸ DIRPLAN: Actualización Plan Director de Infraestructura MOP. Región Metropolitana, 2009.
http://www.dirplan.cl/planes/plandirector/Documents/2009/13_Informe_Final_resultados_Metropolitana.pdf

- Mejorar accesibilidad a puertos de la Región de Valparaíso para flujos provenientes del Sur del país.
- Mejoramiento de accesos a centros de ski.
- Implementar ITS en vías estructurantes principales. Desarrollar nuevos ejes turísticos (ej. Ruta G-45, Cuesta de Chada).
- Construir solución vial para flujos de paso en el 100% de los casos que este estudio haya definido (by pass, circunvalación, variante, entre otros).

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 autoridades¹⁹.

i) Imagen Objetivo

En su estrategia de desarrollo regional, la región ha formulado la siguiente visión: Integración social y espacial para el desarrollo de una mejor calidad de vida, identidad y diversidad cultural, y competitividad internacional. Esto se puede complementar con la visión para el desarrollo productivo al 2020: “Región Metropolitana de Santiago: la principal capital empresarial de América Latina”.

ii) Objetivos estratégicos

1. Lograr que Santiago sea reconocida como capital de negocios, del conocimiento y del desarrollo sustentable de Latinoamérica, implementando estrategias de internacionalización de la región y acceso a mercados.
2. Priorizar los siguientes sectores productivos exportadores:
 - Potenciarse como plataforma de negocios, especialmente de offshoring para la industria, atrayendo empresas que instalen sus centros de operaciones en la región, con ventajas de acceso a modernas tecnologías. La región Metropolitana de Santiago puede

¹⁹ DIRPLAN: Región de Coquimbo 2020 Obras Públicas para el Desarrollo.
<http://www.dirplan.cl/planes/regionales/Documents/IV/MOP%20SEPARATA%20COQUIMBO%2018-12.pdf>

ser plataforma para países de la región interesados en APEC, con énfasis en los que carecen de tratados de libre comercio.

- Proveer una plataforma de servicios de educación superior y postgrados de proyección internacional.
 - Ofrecer turismo de intereses especiales de eventos, convenciones y rural del valle del Maipo. Otros atractivos regionales son canchas de polo, golf y esquí, y el patrimonio natural con condiciones para el trekking, rafting, cabalgatas y observación de flora y fauna.
 - Proveer productos industriales con mayor valor agregado, especialmente alimenticios y mineros.
3. Propiciar un ambiente sano y sustentable en la región Metropolitana de Santiago, con permanente consideración de las variables ambientales y énfasis en la reducción de la contaminación atmosférica y la eliminación de residuos sólidos, para lograr un Santiago Verde.
 4. Asegurar el abastecimiento y optimizar el uso de los recursos energéticos e hídricos, poniendo el acento en crear valor agregado, con investigación e innovación.
 5. Ofrecer territorios urbanos y rurales amables, con seguridad vecinal y espacios públicos que mejoren su habitabilidad, potenciando la identidad regional, superando las brechas de inequidad social y territorial y logrando la compatibilidad entre el desarrollo económico y el desarrollo ambiental.
 6. Aumentar la capacidad de trabajo asociativo, reforzando la visión común, sentido de pertenencia y de capacidad relacional e individual.
 7. Otros objetivos se articulan con el mejoramiento de la calidad de formación científico humanista y técnico profesional; la provisión de servicios de calidad en salud y educación, incluyendo idiomas, vivienda, transporte, seguridad y de cultura y deportes a la ciudadanía.

iii) Infraestructura para fortalecimiento del turismo. Región Metropolitana.

Como apoyo al fortalecimiento del turismo con fines especiales, adquieren importancia prioritaria el rescate de la cordillera como un “activo turístico”, a través del desarrollo de la vialidad de acceso a sectores cordilleranos y a los principales centros de ski, tales como las rutas Santiago-El Volcán (G-25) y el mejoramiento y ampliación de Santiago-Farellones-Valle Nevado (G-21), así como a lugares para turismo de naturaleza y montañismo (por ejemplo, a río Clarillo).

También destaca el desarrollo de accesos a cerros con turismo típico (por ejemplo, San Cristóbal); vías a centros de eventos internacionales; rutas transversales, como la construcción de la denominada Costanera del Maipo y el mejoramiento de la ruta Champa-Pintué-Cholqui, para el turismo del valle central; también medidas de apoyo al fortalecimiento de la hotelería, así como acciones para hacer más atractiva la capital. Además, tienen importancia acciones destinadas a la recuperación de edificios

públicos patrimoniales (iglesias y casonas), así como de estadios y piscinas públicas, y a la construcción de nuevos centros culturales, donde por ahora cabe mencionar, especialmente, el Centro Cultural Gabriela Mistral y el Museo de la Memoria. El tema de la recuperación del patrimonio atañe, además, a la revalorización y sustentabilidad de comunidades patrimoniales (por ejemplo, Pomaire), a la protección de zonas típicas y de reservas naturales.

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

En el marco de la Agenda 30/30 y del proceso de elaboración del Plan Chile 30/30 Infraestructura y Agua para el Desarrollo, se han relevado diversos objetivos relacionados con la equidad territorial e inclusión social en la inversión de responsabilidad MOP.

A continuación se presentan lineamientos de la Agenda 30/30 que son parte del proceso de elaboración del Plan Chile 30/30, de carácter nacional, adaptándolos al nivel regional como apoyo para la priorización de las iniciativas estratégicas de los Planes Regionales de apoyo al Turismo Sustentable, considerando una visión integrada regional del desarrollo e identificando el aporte que realiza el turismo a dicho desarrollo, como sector potenciador de territorios y de la calidad de vida de la población, considerando las situaciones de frontera con otros países y/o regiones.

Estos lineamientos señalan que la iniciativa de inversión en Infraestructura y Agua de Apoyo al Turismo priorizada cumple con:

- Contribuir al desarrollo de la vocación territorial productiva diversificada de la región/provincia/comuna/localidad.
- Colaborar con un desarrollo equilibrado a nivel regional, entre provincias y comunas, contribuyendo, desde la provisión de infraestructura, a otorgar mayores oportunidades de desarrollo a los territorios de zonas que presentan condiciones desmejoradas o rezagadas.
- Incentivar el mejoramiento de la calidad de vida de las y los habitantes y su cultura, a través de infraestructura pública sustentable en los diversos territorios.
- Promover y revitalizar la alianza público– privada, para incrementar cualitativamente la inversión requerida en infraestructura y agua.

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.

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.

Según el informe de la cuenta pública para la región metropolitana 2016, existe a nivel regional e interinstitucional un Convenio de Programación, que busca ejecutar obras de nuevos sistemas de Agua Potable Rural (APR), con la finalidad de completar en cuatro años la cobertura del programa en localidades semiconcentradas. Estas obras beneficiarán a 28 mil 548 habitantes y aumentará la cobertura del programa al 98 por ciento de la población rural —en la actualidad la cobertura llega al 88 por ciento.

También se realizarán los mejoramientos de los sistemas de APR existentes, permitiendo garantizar la continuidad en la operación de los mismos. Estos mejoramientos beneficiarán a más de 30 mil habitantes (Cuenta Pública 2016)²⁰

3.4 Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional

La Estrategia Regional de Desarrollo (2012-2021), si bien no posee un enfoque específico en relación al turismo, dentro de sus objetivos estratégicos menciona la necesidad de promover el desarrollo del sector turismo integrando lo rural y lo urbano, promover la protección y conservación de los sitios arqueológicos y patrimoniales indígenas, así como incentivar el desarrollo del turismo rural, de negocios y de intereses especiales. Adicionalmente el Plan de Acción Sector Turismo de la Región de Metropolitana, tampoco define lineamientos que permitan identificar orientaciones estratégicas en materia de infraestructura habilitante para el turismo, su enfoque eminentemente orientado al fomento productivo, la capacitación y el marketing turístico, no se refieren a requerimientos de infraestructura.

En un análisis más detallado es posible identificar el resultado de un proyecto desarrollado en la comuna de Santiago denominado Plan Capital Santiago 2015, que tiene como objetivo ser la hoja de ruta que articula la actividad turística en la comuna. Es un documento que se rige bajo los siguientes valores: apuesta a la calidad vs la cantidad, aumento en turismo de ocio y de negocios, aumento de la llegada de

²⁰ Cuenta Pública 2016, región Metropolitana. http://www.gob.cl/cuentapublica/2016/regional/2016_regional_13.pdf

turistas nacionales, regionales e internacionales, aumento de la estadía en la comuna, aumento del gasto diario del visitante y concentración en el turismo alojado en establecimientos regulados. Este documento se debe de considerar que tiene una visión extra comunal y que se hace cargo de una serie de iniciativas menores de mejoramiento de la infraestructura urbana y rural en términos genéricos, con énfasis en el paisaje y las condiciones escénicas.

Cabe mencionar a modo de conclusión, que el documento visión 2020 promueve fortalecer el turismo con fines especiales, asignándole una importancia prioritaria al rescate de la cordillera como un “activo turístico” y junto con ello, la recuperación de edificios públicos patrimoniales.

4 INFRAESTRUCTURA MOP O SITUACIÓN BASE

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 Regional 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 Metropolitana

Red Vial Pavimentada				Soluciones Básicas		Red Vial No Pavimentada		Total
Asfalto	Hormigón	Asf./Horm	Caminos Básicos Intermedios	Capa Protección	Granular Estabilizado	Ripio	Tierra	
1.373,60	135,74	85,89	42,80	860,95	0,54	271,30	185,01	2.955,83

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

La Región Metropolitana presenta un 53,9% de su red total pavimentada, ubicándose muy por encima del promedio nacional de 25,1%, y siendo la única región que cuenta con más del 50% de su red total pavimentada. 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 Metropolitana 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 Metropolitana y relación con destinos turísticos

Ruta	Total km	Destino Turístico asociado
Ruta 5	121,43	Santiago Urbano; Valle del Maipo
Ruta 70	64,80	Santiago Urbano
Ruta 68	55,84	Destinos de la Región de Valparaíso
Ruta 78	85,00	Destinos de la Región de Valparaíso; Valle del Maipo
Ruta 66	40,39	Destinos de la Región de Valparaíso
Ruta 57	50,00	Destinos de la Región de Valparaíso
Ruta G-21	37,13	Centros de Montaña
Ruta G-25	24,84	Cajón del Maipo
Total	787,72	

Fuente: Elaboración propia con fuente en Red Vial Nacional, Dimensionamiento y Características, diciembre 2014 (editado agosto 2015).

- Pasos y avanzadas

La región no cuenta con pasos ni avanzadas fronterizas. La llegada a Santiago desde Argentina se produce por el paso Los Libertadores, de la Región de Valparaíso. Este paso durante 2015 recibió 1.183.608 pasajeros ingresados y 1.174.134 pasajeros salidos.

4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria

A nivel nacional, en la 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 estos 16) 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. Cabe destacar que estos aeródromos son tanto fiscales como públicos, predominando estos últimos.

La Región Metropolitana cuenta con el principal aeropuerto del país, Comodoro Arturo Merino Benítez. AMB representa la entrada a Chile de turistas extranjeros y recibe el grueso de la demanda nacional. Existen otros 22 pequeños aeródromos en la región, de uso público, privado y militar. La red aeroportuaria de la región se muestra a continuación:

Cuadro 4-4
Aeropuertos y Aeródromos en la Región Metropolitana

Aeropuerto / Aeródromo	Comuna	Red	Uso	Longitud de pista (m)	Altura (m.s.n.m)
Arturo Merino Benítez	Pudahuel	Primaria	Público	3.750	472
Chicureo	Colina	Pequeño Aeródromo	Público	840	575
La Victoria de Chacabuco	Colina	Pequeño Aeródromo	Público	900	640
Hacienda	Lampa	Pequeño Aeródromo	Privado	785	532
Lipanguí	Lampa	Pequeño Aeródromo	Privado	450	475
De Runge Dr. Carlos Barria Baechler	Tiltil	Pequeño Aeródromo	Privado	400	715
El Principal	Pirque	Pequeño Aeródromo	Privado	530	790
Estero Seco	Pirque	Pequeño Aeródromo	Privado	655	750
Juan Enrique	Paine	Pequeño Aeródromo	Privado	593	385
Mansel	Paine	Pequeño Aeródromo	Privado	650	430
San Alfonso	Alhué	Pequeño Aeródromo	Privado	700	124
Curacaví	Curacaví	Pequeño Aeródromo	Público	750	203
Sta. Teresa del Almendral	María Pinto	Pequeño Aeródromo	Privado	800	175
El Alba	Melipilla	Pequeño Aeródromo	Privado	510	137
Los Cuatro Diablos	Melipilla	Pequeño Aeródromo	Privado	560	201
Melipilla	Melipilla	Pequeño Aeródromo	Privado	532	175
Verfrut	San Pedro	Pequeño Aeródromo	Privado	840	135
El Corte	Talagante	Pequeño Aeródromo	Privado	500	312
Entre Ríos	Talagante	Pequeño Aeródromo	Privado	500	260
Viña Tarapacá	Isla de Maipo	Pequeño Aeródromo	Privado	665	325
El Bosque	El Bosque	Militar	Militar	1.836	562
Eulogio Sánchez	La Reina	Pequeño Aeródromo	Público	900	649
Municipal Vitacura	Vitacura	Pequeño Aeródromo	Público	550	686

Fuente: Dirección de Aeropuertos 2016 y AIP Chile

El aeropuerto internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, conocido también como Aeropuerto de Santiago-Pudahuel, fue inaugurado el 9 de febrero de 1967 y está concesionado desde 1998. Posee 18 puertas de embarque y dos pistas de aterrizaje que permiten recibir aviones B747-400. Es uno de los más modernos y eficientes de

América Latina y cuenta con hotel, salones VIP, tiendas y restaurantes. Actualmente este aeropuerto está siendo sometido a una serie de obras de mejoramiento y ampliación.

4.3 Infraestructura de riego

La infraestructura de riego definida por la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH) está compuesta por Embalses y Canales:

4.3.1 Embalses

La región cuenta con tres grandes embalses que datan de la década del 30 y 60, con una capacidad de 271 millones de m³, y donde el más significativo es El Yeso, que abastece de agua potable a Santiago.

Cuadro 4-5
Grandes Embalses Región Metropolitana

Embalse	Provincia	Comuna	Cauce	Volumen (Mill m ³)	Altura Muro (m)	Año de término	Superficie de Riego (ha)	Administración	Propiedad
Rungue	Chacabuco	Til-Til	Rungue	2,1	21	1964	600	Privada	Privada
Huechún	Chacabuco	Til-Til	Chacabuco	13,6	15	1932	3.000	Privada	Privada
El Yeso	Cordillera	S. José de Maipo	Yeso	255,5	61	1967	Agua Potable	Privada	Comodato a Aguas Andinas

Fuente: Dirección de Obras Hidráulicas MOP.

Se cuentan además 14 embalses medianos y 447 embalses menores, que junto a los tres anteriores riegan una superficie de aproximadamente 100.000 ha.

4.3.2 Canales

La cuenca del río Maipo cuenta con 634 canales, ubicados la mayoría en las riberas del río Mapocho y Maipo. En total en la región hay una superficie regada según el Censo Agrícola 2007 de 136.000 ha.

Cuadro 4-6
Superficie de riego (ha) en la Región Metropolitana

Comuna	Censo 2007
Puente Alto	786,77
Pirque	5.485,32
San José de Maipo	1.356,75
Colina	5.814,40
Lampa	6.596,30
Tiltil	4.640,90
San Bernardo	5.023,53
Buín	10.052,45
Calera de Tango	3.750,06
Paine	13.972,23
Melipilla	30.788,28

Comuna	Censo 2007
Alhué	1.894,50
Curacaví	5.535,90
María Pinto	9.573,40
San Pedro	4.800,10
Talagante	5.892,69
El Monte	4.360,17
Isla de Maipo	5.545,88
Padre Hurtado	2.378,48
Peñaflor	2.479,43
Total regional	136.732,34

Fuente: Censo Agrícola 2007.

4.4 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. La infraestructura de control aluvional en la región se concentra en el sector Oriente del Gran Santiago y principalmente en las quebradas de Macul, Ramón, Sn Francisco, Nido de Águilas, Lo Caña y otras menores. La longitud de defensas es de 5.914 m. Actualmente se tienen analizadas otras 34 quebradas (estudio "Diagnóstico de Cauces Naturales Sector Pie Andino, 2008") con propuestas de obras de mitigación y erosión de riberas.

4.5 Edificación pública y patrimonial

- Patrimonio Cultural

La Región Metropolitana es la región que cuenta con más Monumentos Nacionales declarados y es donde se concentran muchas de las edificaciones más importantes a nivel patrimonial del país, como el Palacio de La Moneda. El siguiente cuadro muestra el listado de Monumentos Nacionales en la Región Metropolitana:

Cuadro 4-7
Monumentos Nacionales en la Región Metropolitana

Nombre (Denominación Oficial)	Comuna	Categoría
Palacio de La Moneda - Antigua "Real casa de Moneda"	Santiago	Monumento Histórico
Catedral de Santiago	Santiago	Monumento Histórico
Iglesia y convento de San Francisco	Santiago	Monumento Histórico
Iglesia de Santo Domingo	Santiago	Monumento Histórico
Casa Colorada	Santiago	Monumento Histórico
Inmueble ubicado en calle Merced 738	Santiago	Monumento Histórico
Ex Palacio viejo de los Tribunales, antiguo Palacio de la Aduana de Santiago	Santiago	Monumento Histórico
Iglesia Santa Ana, con su plazoleta	Santiago	Monumento Histórico
Posada del Corregidor	Santiago	Monumento Histórico
Casa y parque del predio denominado casas del Llano de Pirque	Pirque	Monumento Histórico
Torre, atrio y uno de los muros perimetrales de la Iglesia de la Inmaculada	Colina	Monumento Histórico

Nombre (Denominación Oficial)	Comuna	Categoría
Concepción		
Cuadro Gil de Castro que representa la Efigie del Rey Fernando VII	Santiago	Monumento Histórico
Casa de los Religiosos de Calera de Tango	Calera de Tango	Monumento Histórico
Tomo III del proyecto del Código Civil de la República de Chile	Santiago	Monumento Histórico
Tomo IV del proyecto del Código Civil de la República de Chile	Santiago	Monumento Histórico
Edificio Comercial Edwards	Santiago	Monumento Histórico
Iglesia y convento del Buen Pastor	Independencia	Monumento Histórico
Parque de la Viña Santa Rita	Buín	Monumento Histórico
Conjunto de tres propiedades que dan a la plazoleta Patricio Mekis (casa Josefina Subercaseaux)	Santiago	Monumento Histórico
Plazoleta Patricio Mekis y conjunto de elementos y espacios arquitectónicos que enfrentan dichos inmuebles	Santiago	Monumento Histórico
Predio San Enrique	Las Condes	Santuario de la Naturaleza
Predio Los Nogales	Lo Barnechea	Santuario de la Naturaleza
Actual Casa de La Cultura de Ñuñoa, incluido el parque que lo rodea	Ñuñoa	Monumento Histórico
Palacio de la Alhambra	Santiago	Monumento Histórico
Fundo Yerba loca	Lo Barnechea	Santuario de la Naturaleza
Las Bodegas de la viña Santa Carolina	Macul	Monumento Histórico
Iglesia y convento de la Recoleta Franciscana	Recoleta	Monumento Histórico
Club de Septiembre	Santiago	Monumento Histórico
Iglesia de Alhué	Alhué	Monumento Histórico
Iglesia de El Monte	El Monte	Monumento Histórico
Casas del Fundo San Miguel	El Monte	Monumento Histórico
Iglesia y convento Recoleta Dominica	Recoleta	Monumento Histórico
Edificio de la casa central de la Universidad de Chile	Santiago	Monumento Histórico
Casa "Lo Contador"	Providencia	Monumento Histórico
Teatro Municipal de Santiago	Santiago	Monumento Histórico
Palacio Pereira	Santiago	Monumento Histórico
Palacio de la ex Nunciatura Apostólica	Santiago	Monumento Histórico
Ex Palacio Arzobispal	Santiago	Monumento Histórico
Templo parroquial de El Sagrario	Santiago	Monumento Histórico
Iglesia Parroquial Nuestra Señora de La Divina Providencia y casa parroquial	Providencia	Monumento Histórico
Iglesia de Nuestra Señora de La Divina Providencia y casa parroquial	Providencia	Monumento Histórico
Mural pintado por Pedro Lira	Providencia	Monumento Histórico
Iglesia de Tiltil	Tiltil	Monumento Histórico
Parque Quinta Normal	Santiago	Zona Típica
Edificio del Palacio de los Tribunales de Justicia	Santiago	Monumento Histórico
Edificio del Congreso Nacional	Santiago	Monumento Histórico
Biblioteca Nacional	Santiago	Monumento Histórico
Museo Nacional de Bellas Artes comprendiendo también la parte ocupada actualmente por el Museo de Arte Contemporáneo	Santiago	Monumento Histórico

Nombre (Denominación Oficial)	Comuna	Categoría
Estación Mapocho	Santiago	Monumento Histórico
Intendencia de Santiago	Santiago	Monumento Histórico
Correo Central	Santiago	Monumento Histórico
Municipalidad de Santiago	Santiago	Monumento Histórico
Fortaleza incaica que indica: Fortaleza Incaica de Chena y sus contornos	San Bernardo / Calera de Tango	Monumento Histórico
Iglesia de La Merced y la parte que queda del convento de La Merced	Santiago	Monumento Histórico
Inmueble que fue parte del ex colegio del Sagrado Corazón de las monjas Inglesas	Santiago	Monumento Histórico
Órgano Walker Mecánico	Santiago	Monumento Histórico
Iglesia de San Isidro Labrador	Santiago	Monumento Histórico
Iglesia Las Agustinas y la construcción anexa que es parte del antiguo convento	Santiago	Monumento Histórico
Inmuebles que se indican: Basílica de El Salvador	Santiago	Monumento Histórico
Fachadas del Edificio denominado Portal Edwards	Santiago	Monumento Histórico
Las casas de San Ignacio de Quilicura	Quilicura	Monumento Histórico
Capilla del Antiguo Lazareto de San Vicente de Paul	Independencia	Monumento Histórico
Edificio y parque del Instituto Cultural de Las Condes	Las Condes	Monumento Histórico
Palacio Cousiño y sus jardines	Santiago	Monumento Histórico
Iglesia de San Agustín	Santiago	Monumento Histórico
Monasterio Benedictino	Las Condes	Monumento Histórico
Cerro San Benito de los Piques	Las Condes	Zona Típica
Edificio ubicado en Compañía 3150	Santiago	Monumento Histórico
Club de La Unión	Santiago	Monumento Histórico
Bolsa de Comercio	Santiago	Monumento Histórico
Edificio del Banco de Santiago (ex hotel Mundial)	Santiago	Monumento Histórico
Edificio de la Estación de los ferrocarriles del Estado de la ciudad de San Bernardo	San Bernardo	Monumento Histórico
Casa de Velasco	Santiago	Monumento Histórico
Casa de Santo Domingo Nº 627	Santiago	Monumento Histórico
Casas de La Chacra Manquehue	Vitacura	Monumento Histórico
Casas del Fundo Quilapilún	Colina	Monumento Histórico
Sector de las calles Londres y París	Santiago	Zona Típica
Casona de Las Condes y su entorno	Las Condes	Monumento Histórico
Edificio del Cuerpo de Bomberos de Santiago	Santiago	Monumento Histórico
Pueblo Villa de Alhué	Alhué	Zona Típica
Sector de Calle Dieciocho	Santiago	Zona Típica
Conjunto de edificios de la Estación Central de ferrocarriles o Estación Alameda	Estación Central	Monumento Histórico
Iglesia de la Veracruz y casas contiguas a ambos lados de la iglesia	Santiago	Monumento Histórico
Edificio ex casa Rivas y casa Montero	Santiago	Monumento Histórico
Iglesia de San Vicente Ferrer	Las Condes	Monumento Histórico
Parque Municipal	Las Condes	Zona Típica
Iglesia y patios del Monasterio del Carmen de San Rafael	Independencia	Monumento Histórico

Nombre (Denominación Oficial)	Comuna	Categoría
Cerro Santa Lucía de Santiago	Santiago	Monumento Histórico
Casa de Lo Matta y los terrenos adyacentes	Vitacura	Monumento Histórico
Edificio del Mercado Central de Santiago	Santiago	Monumento Histórico
Antiguo edificio del Instituto de Higiene	Independencia	Monumento Histórico
Edificio de la antigua cervecería de Andrés Ebner	Independencia	Monumento Histórico
Muros de La antigua Iglesia de Maipú	Maipú	Monumento Histórico
Templo Votivo Nacional	Maipú	Monumento Histórico
Casa del Pilar de Esquina	Recoleta	Monumento Histórico
Edificio del Hospital del Salvador	Providencia	Monumento Histórico
Casas y capilla de la Hacienda de Chacabuco	Colina	Monumento Histórico
Primer libro del Cabildo de Santiago o libro Becerro	Santiago	Monumento Histórico
Colección de manuscritos de Don José Ignacio Víctor Eyzaguirre	Santiago	Monumento Histórico
Archivo Jaime Eyzaguirre	Santiago	Monumento Histórico
Documentos de España y Europa de Don Sergio Fernández Larraín	Santiago	Monumento Histórico
Archivo de Don José Toribio Medina	Santiago	Monumento Histórico
Archivo Presidente Don Domingo Santa María González	Santiago	Monumento Histórico
Inmueble denominado ex Pabellón de la Exposición París de Santiago	Estación Central	Monumento Histórico
Iglesia del Santísimo Sacramento de Santiago	Santiago	Monumento Histórico
Todos los restos del puente de Cal y Canto de Santiago	Santiago	Monumento Histórico
Edificio de la ex Escuela de Artes y Oficios	Estación Central	Monumento Histórico
Plaza de Armas, Congreso Nacional y su entorno	Santiago	Zona Típica
Basilica Corazón de María	Santiago	Monumento Histórico
Colecciones de todos los museos dependientes de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos	Santiago	Monumento Histórico
Colecciones de todos los museos dependientes de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos	Providencia	Monumento Histórico
Colecciones de todos los museos dependientes de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos	Recoleta	Monumento Histórico
Iglesia y claustro de San Agustín de Melipilla	Melipilla	Monumento Histórico
Sector calle Enrique Concha y Toro	Santiago	Zona Típica
Edificio del ex Teatro Carrera	Santiago	Monumento Histórico
Casas Patronales de la ex Hacienda Polpaico	Tiltil	Monumento Histórico
Sector de las calles Nueva York, La Bolsa y Club de la Unión, incluyendo la casa central de la Universidad de Chile	Santiago	Zona Típica
Templo parroquial de los Santos Ángeles Custodios	Providencia	Monumento Histórico
Casa de Pablo Neruda, ubicada en calle Fernando Márquez de la Plata N° 019	Providencia	Monumento Histórico

Nombre (Denominación Oficial)	Comuna	Categoría
Iglesia de San Pedro	Santiago	Monumento Histórico
Edificio de la ex Escuela Militar, actual escuela de Suboficiales del Ejército	Santiago	Monumento Histórico
Edificio ex Arsenales de Guerra	Santiago	Monumento Histórico
Iglesia de La Viñita	Recoleta	Monumento Histórico
Cerro Blanco	Recoleta	Zona Típica
Cerro Primo de Rivera o Los Pajaritos	Maipú	Monumento Histórico
Edificio del Museo Nacional de Historia Natural	Santiago	Monumento Histórico
Calle Keller en el sector comprendido entre calles Avenida Manuel Montt y Luis Barros Valdés	Providencia	Zona Típica
Las casas y parque de Peñalolén	Peñalolén	Monumento Histórico
Basílica Los Sacramentinos	Santiago	Monumento Histórico
Construcciones existentes a lo largo del trazado del ex ferrocarril de Puente Alto a El Volcán	San José de Maipo	Monumento Histórico
Edificio del Archivo Nacional	Santiago	Monumento Histórico
Iglesia de San Lázaro	Santiago	Monumento Histórico
Casa de calle Covadonga N° 237 de San Bernardo	San Bernardo	Monumento Histórico
Iglesia de San José de Maipo y su casa parroquial	San José de Maipo	Monumento Histórico
Inmueble del Museo Benjamín Vicuña Mackenna	Providencia	Monumento Histórico
Las casas patronales, bodegas y parque del antiguo fundo El Salto	Huechuraba	Monumento Histórico
Sector casonas Av. República	Santiago	Zona Típica
Sector pasaje República - General García	Santiago	Zona Típica
Conjunto Virginia Opazo	Santiago	Zona Típica
Casa y parque de La Quinta Las Rosas de Maipú	Maipú	Monumento Histórico
Ex Población William Noon	Providencia	Zona Típica
Iglesia Quinta Bella, ubicada en terrenos de la Escuela Perú (E-N° 126)	Recoleta	Monumento Histórico
Palacio Matte	Santiago	Monumento Histórico
Casa patronal ex chacra Ochagavía	Pedro Aguirre Cerda	Monumento Histórico
Cuatro cañones que indica: Dos ubicados en los patios del Palacio de La Moneda	Santiago	Monumento Histórico
Predio Cascada de Las Ánimas	San José de Maipo	Santuario de la Naturaleza
Palacio Bruna	Santiago	Monumento Histórico
Construcciones y parque de la antigua bodega de vinos de la ex Viña San Carlos	Puente Alto	Monumento Histórico
Iglesia parroquial Santa Filomena	Recoleta	Monumento Histórico
Sitio Hornos de Lonquén	Talagante	Monumento Histórico
Iglesia del Tránsito de la Santísima Virgen María	Paine	Monumento Histórico
Barrio Santa Lucía-Mulato Gil de Castro-Parque Forestal	Santiago	Zona Típica
Población Los Castaños	Independencia	Zona Típica
Capilla y casa del ex Fundo El Manzano.	San José de Maipo	Monumento Histórico
Colecciones del Archivo del Escritor de la Biblioteca Nacional dependiente de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos	Santiago	Monumento Histórico

Nombre (Denominación Oficial)	Comuna	Categoría
Inmueble ubicado en Avenida Francia N° 1442	Independencia	Monumento Histórico
Iglesia Epifanía del Señor	Providencia	Monumento Histórico
Población León XIII	Providencia	Zona Típica
Puente que enfrenta a la calle Purísima al Oriente	Santiago	Monumento Histórico
Puente que enfrenta a la Fuente Alemana, ubicada en el Parque Forestal	Santiago	Monumento Histórico
Puentes metálicos que indica sobre el río Mapocho: Puente que enfrenta a la calle 21 de Mayo	Santiago	Monumento Histórico
Parque Forestal y entorno que señala	Santiago	Zona Típica
Inmueble conocido como Casa de los Diez	Santiago	Monumento Histórico
Calle Viña del Mar	Providencia	Zona Típica
Palacio Falabella	Providencia	Monumento Histórico
Área ubicada en Avenida Pedro de Valdivia con Avenida Eliodoro Yáñez	Providencia	Zona Típica
Película "El Húsar de la Muerte"	Santiago	Monumento Histórico
Piezas ferroviarias que indica: Carro BC-8036	El Bosque	Monumento Histórico
Piezas ferroviarias que indica: Coche I-311	El Bosque	Monumento Histórico
Piezas ferroviarias que indica: Coche I-355	El Bosque	Monumento Histórico
Piezas ferroviarias que indica: Coche II-732	El Bosque	Monumento Histórico
Piezas ferroviarias que indica: Locomotora a vapor N° 903	Estación Central	Monumento Histórico
Piezas ferroviarias que indica: Locomotora a vapor N° 1	Estación Central	Monumento Histórico
Piezas ferroviarias que indica: Locomotora a vapor N° 851	Estación Central	Monumento Histórico
Piezas ferroviarias que indica: Locomotora a vapor N° 5025	Estación Central	Monumento Histórico
Piezas ferroviarias que indica: Coche I-235	Estación Central	Monumento Histórico
Piezas ferroviarias que indica: Coche Y-17	Estación Central	Monumento Histórico
Piezas ferroviarias que indica: Locomotora N° 489 tipo 56	Estación Central	Monumento Histórico
Capilla Nuestra Señora del Trabajo	Lampa	Monumento Histórico
Hospital San José	Independencia	Monumento Histórico
Población Madrid	Santiago	Zona Típica
Población Caja de Seguro Obrero	Providencia	Zona Típica
Lucrecia Valdés, Adriana Cousiño, Hurtado Rodríguez y calles aledañas.	Santiago	Zona Típica
Sector del cerro El Roble	Tiltil	Santuario de la Naturaleza
Funicular del cerro San Cristóbal	Providencia	Monumento Histórico
Casa esquina del ex fundo Rangue	Paine	Monumento Histórico
Iglesia de ex fundo Rangue	Paine	Zona Típica
Edificio de la ex Dirección General de Aprovechamiento del Estado	Santiago	Monumento Histórico
Plaza Camilo Mori, Cité Constitución N° 135 y edificios adyacentes.	Providencia	Zona Típica
Casa ubicada en Av. Vicuña Mackenna N° 84	Providencia	Monumento Histórico
Sector del pueblo de Lo Espejo	Lo Espejo	Zona Típica
Sitio histórico ubicado en Av. José Domingo Cañas N° 1367	Nuñoa	Monumento Histórico

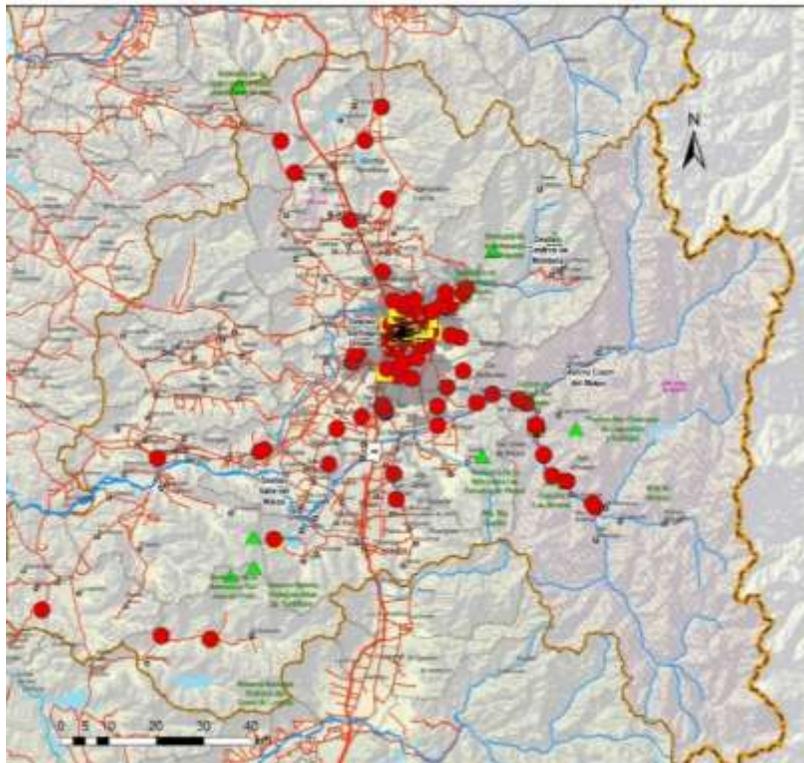
Nombre (Denominación Oficial)	Comuna	Categoría
Once aeronaves del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio	Cerrillos	Monumento Histórico
Edificios del Club Hípico	Santiago	Monumento Histórico
Sector Club Hípico y Parque O´ Higgins	Santiago	Zona Típica
Sede de la Embajada de Argentina en Chile	Santiago	Monumento Histórico
Edificio del Ex Sanatorio Laennec	San José de Maipo	Monumento Histórico
Colección de veinte aeronaves de propiedad del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio	Cerrillos	Monumento Histórico
Iglesia de San Ignacio	Santiago	Monumento Histórico
Conjunto Residencial calle Serrano	Santiago	Zona Típica
Estadio Nacional	Nuñoa	Monumento Histórico
Parque por La Paz Villa Grimaldi	Peñalolén	Monumento Histórico
Colecciones de libros, óleos y bienes muebles del Instituto Nacional General José Miguel Carrera.	Santiago	Monumento Histórico
Casa Consistorial de Conchalí. Ex casa patronal de la Chacra Lo Negrete	Conchalí	Monumento Histórico
Casa de Salud de Mujeres Carolina Deursther	San José de Maipo	Monumento Histórico
Edificio ubicado en Gran Avenida José Miguel Carrera N° 8925, ex casa de la cultura de La Cisterna	La Cisterna	Monumento Histórico
Aduana el Manzano	San José de Maipo	Monumento Histórico
Consultorio externo del Hospital San Juan de Dios (ex facultad de agricultura de la Universidad de Chile en la Quinta Normal)	Santiago	Monumento Histórico
Palacio Schacht	Providencia	Monumento Histórico
Casona de la Hacienda Alhué y predio que la circunda	Alhué	Monumento Histórico
Colección de Bienes Muebles del Liceo de Aplicación	Santiago	Monumento Histórico
Colección de Bienes Muebles del Liceo N° 1 Javiera Carrera	Santiago	Monumento Histórico
Casa del ex Presidente de la República don Eduardo Frei Montalva	Providencia	Monumento Histórico
Inmueble ubicado en calle Londres N° 40 (ex Londres N° 38)	Santiago	Monumento Histórico
Inmueble conocido como "Nido 20"	La Cisterna	Monumento Histórico
Colección de bienes muebles del Liceo Manuel Barros Borgoño	Santiago	Monumento Histórico
Colección de bienes muebles del Liceo A - N° 17 Internado Nacional Diego Barros Arana	Santiago	Monumento Histórico
Seis objetos representativos de la Fiesta de Cuasimodo	Talagante	Monumento Histórico
Custodia de madera del Cuasimodo de Malloco	Peñaflor	Monumento Histórico
Palio del Cuasimodo de Maipú	Maipú	Monumento Histórico
Esclavinas del Cuasimodo de Colina	Colina	Monumento Histórico
Veintidós piezas de la colección del Museo Ferroviario de Santiago	Santiago	Monumento Histórico
Documentos conservados en el Archivo Nacional, y contenidos en el Archivo	Santiago	Monumento Histórico

Nombre (Denominación Oficial)	Comuna	Categoría
Nacional Histórico, Archivo Nacional de la Administración y Archivo de la Araucanía??		
Patio N° 29, actual N° 162, del Cementerio General	Recoleta	Monumento Histórico
Edificio de calle Londres N° 65 y 67	Santiago	Monumento Histórico
Cuatro aeronaves y una unidad de antena de radar	Cerrillos	Monumento Histórico
Casa presidencial de Tomás Moro	Las Condes	Monumento Histórico
Hotel Bristol	Santiago	Monumento Histórico
Fondos del Archivo de la Sociedad de Artesanos La Unión	Santiago	Monumento Histórico
Población para Suboficiales de la Escuela de Aplicación de Caballería	Nuñoa	Zona Típica
Edificio sede del Colegio de Enfermeras de Chile A. G.	Santiago	Monumento Histórico
Torcasas de Pirque	Pirque	Santuario de la Naturaleza
Maestranza de ferrocarriles San Eugenio y edificaciones anexas	Estación Central	Zona Típica
Calzada de la calle Antonio Ricaurte	Santiago	Monumento Histórico
Barrio Cívico - Eje Bulnes - Parque Almagro	Santiago	Zona Típica
Predios denominados San Francisco de Lagunillas y Quillayal	San José de Maipo	Santuario de la Naturaleza
Población Empleados Públicos y Periodistas Chile-España	Nuñoa	Zona Típica
Sector comprendido entre la calle Emilio Delporte, Avenida Manuel Montt, Avenida Santa Isabel y calle Miguel Claro.	Providencia	Zona Típica
Seis cuadernos de Escritos de Fray Angélico Aranda Hurtado	Santiago	Monumento Histórico
Sector que indica de los Barrios Yungay y Brasil de Santiago Poniente	Santiago	Zona Típica
Nueve piezas ferroviarias ubicadas en la Maestranza San Eugenio	Estación Central	Monumento Histórico
Ex Casa Vásquez (Edificio Consistorial de Macul)	Macul	Monumento Histórico
Sector delimitado por Av. Viel, Av. Matta, Av. Rondizzoni y calle San Ignacio	Santiago	Zona Típica
Invernadero de la Quinta Normal	Santiago	Monumento Histórico
Ocho piezas ferroviarias que se indican del ex ferrocarril militar Puente Alto	San José de Maipo	Monumento Histórico
Las Colecciones Neruda pertenecientes al archivo central Andrés Bello, de la Universidad de Chile	Santiago	Monumento Histórico
Casa del Escritor	Providencia	Monumento Histórico
Colección pictórica de la Presidencia de la República	Santiago / Viña del Mar	Monumento Histórico
Estadio Víctor Jara (Estadio Chile)	Santiago	Monumento Histórico
Altos de Cantillana-Horcón de Piedras y Roblería Cajón de Lisboa	Alhué/ Melipilla	Santuario de la Naturaleza
Pabellón Valentín Errazuriz y otros pabellones del Hospital San Borja Arriarán	Santiago	Monumento Histórico
Edificios de la maestranza San Bernardo	San Bernardo	Monumento Histórico
Placa de bronce instalada en la Dirección	Santiago	Monumento Histórico

Nombre (Denominación Oficial)	Comuna	Categoría
General de Ferrocarriles		
Casco histórico del Cementerio General	Recoleta	Monumento Histórico
Casa de Asturias N° 400	Las Condes	Monumento Histórico
Letrero publicitario de "Monarch"	Providencia	Monumento Histórico
Letrero publicitario de "Valdivieso"	Providencia	Monumento Histórico
Centro Histórico de San José de Maipo	San José de Maipo	Zona Típica
Segunda Cumbre del Parque Metropolitano de Santiago	Providencia/Recoleta	Monumento Histórico
Iglesia de Loica	San Pedro	Monumento Histórico
Conjunto Empart de Ñuñoa	Ñuñoa	Zona Típica
Sede Nacional del Colegio de Arquitectos de Chile A.G	Santiago	Monumento Histórico
Documentos emitidos entre los años 1885 y 1981 contenidos en el Archivo Histórico del Registro Civil e Identificación	Santiago	Monumento Histórico
Murales de Nemesio Antúnez	Santiago	Monumento Histórico
Población Manuel Montt	Independencia	Zona Típica
Asilo de Ancianos de la Congregación de las hermanitas de los pobres	Santiago	Monumento Histórico
Tres y cuatro Álamos	San Joaquín	Monumento Histórico
Teatro Cariola	Santiago	Monumento Histórico
Horcón de Piedra	Melipilla	Santuario de la Naturaleza
Coberturas de aerofotogrametría	Santiago	Monumento Histórico
Siete Órganos musicales Cavaillé-Coll	Santiago	Monumento Histórico
Catedral Evangélica de Chile	Estación Central	Monumento Histórico
San Juan de Piche	Alhué	Santuario de la Naturaleza
Teatro Parque Cousiño (ex Humoresque)	Santiago	Monumento Histórico
Los archivos documentales, fotográfico y de prensa del diario La Nación	Santiago	Monumento Histórico
Palacio Elguín	Santiago	Monumento Histórico
Puente colonial en el Canal San Carlos Viejo	Puente Alto	Monumento Histórico
Consultorio N°1 Doctor Ramón Corbalán Melgarejo	Santiago	Monumento Histórico
Escuela de Derecho de la Universidad de Chile	Providencia	Monumento Histórico

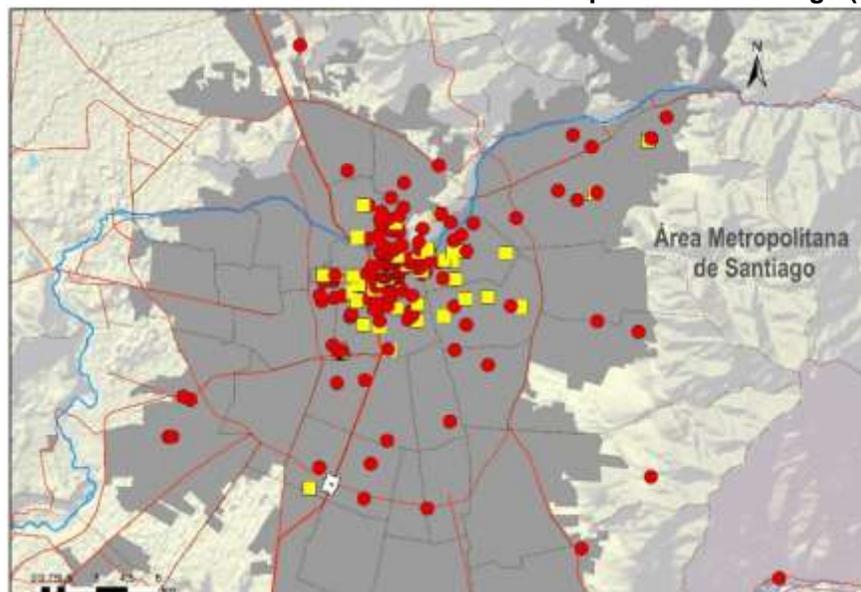
Fuente: Consejo de Monumentos Nacionales

Figura 4-1
Ubicación de Monumentos Nacionales en la Región Metropolitana



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

Figura 4-2
Ubicación de Monumentos Nacionales en Área Metropolitana de Santiago (detalle)



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

- 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 responde 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.

4.6 Cobertura de Agua Potable

4.6.1 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 2.066.416 clientes mientras los de recolección y disposición de aguas servidas alcanzan a los 2.040.629.

4.6.2 Sector rural

Según datos del año 2014 del MOP, en la región se contabilizan un total de 105²¹ sistemas de APR operativos atendidos por DOH. Los APR en funcionamiento, se listan en el siguiente cuadro:

²¹ Esta cifra fue actualizada con información de la Dirección de Obras Hidráulicas de la Región Metropolitana.

Cuadro 4-8
APR en la Región Metropolitana

Provincia	Comuna	Cuenta de Localidad	Suma de Número de Arranques	Suma de Beneficiarios/as Estimados
Chacabuco	Colina	12	3.495	13.980
	Lampa	5	6.016	24.294
	Tiltil	8	1.245	4.980
	Til-Til	1	968	3.872
Cordillera	Pirque	1	1.304	5.216
	San José De Maipo	2	586	2.344
Maipo	Buin	3	668	2.672
	Paine	10	7.160	28.640
	San Bernardo	2	238	952
Melipilla	Alhué	5	1.589	6.356
	Curacaví	5	1.919	7.676
	María Pinto	8	3.456	13.824
	Melipilla	18	8.209	32.992
	San Pedro	5	1.612	6.662
Santiago	Pudahuel	2	598	2.392
	Quilicura	1	57	228
Talagante	El Monte	3	971	3.884
	Isla De Maipo	8	3.915	15.660
	Padre Hurtado	3	779	3.116
	Peñaflor	1	83	332
	Talagante	3	805	3.220
Total		106	45.673	183.292

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

4.7 Infraestructura Pública Concesionada

A continuación, se listan 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.

- Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar (Ruta 68)

La Ruta 68 constituye la principal conexión entre la Región Metropolitana y la Región de Valparaíso, favoreciendo el transporte fluido y seguro de carga y de pasajeros. Su trazado permite un fácil acceso al puerto de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué y a otras ciudades interiores, a través del Troncal Sur y del Camino Las Palmas, ciudades y zonas que se caracterizan por tener una importante actividad frutícola, industrial,

minera del país, y por, sobre todo, por presentar un permanente nivel de turismo durante todo el año.

- Camino Santiago – Colina – Los Andes (Ruta 57)

Esta autopista permite una conexión expedita entre la capital y el corredor Bioceánico Cristo Redentor; que a su vez une a Valparaíso con el Paso Los Libertadores (frontera con Argentina), uniendo así a los puertos del Pacífico con los del Atlántico, ruta principal por la que circula el transporte terrestre con productos de exportación de los países del Mercosur.

Por otro lado, otorga una mejor conexión entre la Región Metropolitana y las provincias de San Felipe y Los Andes,

- Autopista Santiago – San Antonio (Ruta 78)

La Autopista Santiago-San Antonio (Ruta 78, Autopista del Sol) tiene una extensión de 131,4 kilómetros y comprende cuatro tramos:

- 1) Troncal, Santiago a Agua Buena, en San Antonio, con 104,6 km. de doble calzada.
- 2) Ramal Leyda-Santo Domingo, de 16 km. de calzada bidireccional
- 3) Ramal Ruta 78 a la ciudad de San Antonio, con 3,6 km. de calzada bidireccional.
- 4) Ramal Acceso al Puerto de San Antonio, de 7,0 km. de calzada bidireccional.

La Ruta 78 abarca tanto a la Región Metropolitana como a la Región de Valparaíso, beneficiando a las provincias de Santiago, Talagante, Melipilla y San Antonio. Consecuentemente, ha favorecido el tránsito para el transporte de carga entre la capital y el puerto de San Antonio, así como los viajes a las zonas turísticas costeras de la Región de Valparaíso.

En su tramo urbano, ha mejorado considerablemente la conectividad de las comunas de la zona Sur-poniente de Santiago con la Ruta 5, esto a través del trazado de la autopista en su acceso a Santiago.

- Variante Melipilla

La Variante Melipilla ha solucionado efectivamente el problema del paso de vehículos hacia los centros recreativos-turísticos de Rapel, la laguna artificial más grande de la zona y con una alta demanda durante casi todos los fines de semana del año, que tiene una circulación de alrededor de 35.000 vehículos mensualmente. Como también ha despejado el flujo hacia la zona costera aledaña a la variante.

- Ruta 5 Tramo Santiago – Talca y Acceso Sur a Santiago

Autopista de doble calzada de 237 kilómetros, con accesos controlados, sistema de seguridad y emergencia, intersecciones principales desniveladas, y mejoramiento de la señalización y demarcación existentes. En la Región Metropolitana comprende además el proyecto Acceso Sur a Santiago.

La concesión facilita el transporte de carga internacional e interregional, así como el desplazamiento de los automovilistas de larga distancia que viajan al Sur o Norte del país. Colabora a mejorar los flujos a nivel local o interprovincial, por la conexión expedita de la Región Metropolitana con el Sur del país, y en general, ayudar al mejoramiento de la articulación longitudinal interregional de Chile.

- Sistema Oriente – Poniente (Costanera Norte)

La concesión Sistema Oriente - Poniente, denominada Autopista Costanera Norte, se compone de dos ejes viales de alto estándar: Eje Costanera Norte, con una extensión de 35,41 km (en sentido Oriente Poniente), cuyo recorrido va desde el Puente La Dehesa hasta la Ruta 68 y Eje Kennedy, con una longitud aproximada de 7,4 km se extiende desde Avenida Tabancura (Nudo Estoril) hasta el Puente Lo Saldes, sobre el río Mapocho.

El proyecto interconecta en su recorrido 11 comunas de la Región Metropolitana, distribuidas de Oriente a Poniente, además, de dar una entrada y salida rápida y segura desde y hacia Valparaíso y al Aeropuerto Internacional de Santiago Comodoro Arturo Merino Benítez AM

- Sistema Norte – Sur (Autopista Central)

En diciembre de 2004, comenzó su operación, transformándose en la primera autopista urbana concesionada de la Región Metropolitana. Posee una extensión de 60 km, divididos en dos ejes principales: a) Eje Norte - Sur, su longitud es de 39,5 km y se extiende desde la ribera Norte del Río Maipo por el Sur, hasta la Circunvalación Américo Vespucio, por el Norte, en el sector de Quilicura y b) Eje General Velásquez, su longitud aproximada es de 21 km, extendiéndose desde la Ruta 5 Sur (Las Acacias) por el Sur, hasta su empalme con la Ruta 5 Norte.

- Habilitación Anillo Intermedio, Tramo El Salto – Kennedy

El Anillo Intermedio, Tramo El Salto-Av. Kennedy -de 4,1 km de extensión -, se une a la red de vías urbanas al conectar con el centro de la ciudad a dos sistemas concesionados de Santiago, como son el Sistema Oriente – Poniente y el Sistema Américo Vespucio Norponiente.

Dicha unión consiste en dos túneles paralelos bajo el cerro San Cristóbal que mejoran la conectividad vial del Norponiente con el Suroriente de la Capital.

- Américo Vespucio Tramo Sur

Corresponde al anillo Sur de la Circunvalación Américo Vespucio, que constituye uno de los ejes viales estructurantes del Plan Regulador Metropolitano. Tiene una longitud de 23,5 km, y se extiende desde la Ruta 78 Autopista del Sol a la Rotonda de la Av. Grecia.

- Américo Vespucio Tramo Norponiente

Corresponde al anillo Norte de la Circunvalación Américo Vespucio, que constituye uno de los ejes viales estructurantes del Plan Regulador Metropolitano de Santiago.

- Acceso Nororiente a Santiago

Con una longitud aproximada de 21,5 km, permite acceder desde la Ruta 5, en el sector Norte de la ciudad directamente hacia el sector Oriente de Santiago y viceversa, permitiendo conectarse además con la comuna de Colina en el sector de Chicureo.

- Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez

Tiene por objetivo mejorar la accesibilidad desde y hacia el Aeropuerto AMB, cuya infraestructura vial de acceso actualmente está conformada por aprox. 2 km de pavimento en doble calzada, que se inician en el Nudo Vial Américo Vespucio

- Américo Vespucio Oriente (tramo El Salto – Príncipe de Gales) (en construcción)

El proyecto de concesión Américo Vespucio Oriente, Tramo Avda. El Salto-Príncipe de Gales, consiste en la construcción y explotación de una autopista urbana con una longitud aproximada de 9,1 Km, cuyo trazado abarca 6 comunas: La Reina, Ñuñoa, Las Condes, Vitacura, Recoleta y Huechuraba.

Este proyecto contribuirá a disminuir los tiempos de viaje de quienes transiten por el sector Oriente de Santiago, mejorando el nivel de servicio de una vía estructurante, que en la actualidad presenta altos niveles de saturación.

- Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (en segunda licitación)

El plan de desarrollo que llevará a cabo la Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel S.A. (SCNP) responde a la demanda de pasajeros y a las operaciones proyectadas para el año 2030.

Como parte de la segunda concesión -que se inició el 1 de octubre de 2015- se proyecta una serie de obras que permitirán ampliar su capacidad actual en beneficio de los usuarios.

5 PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE

Para el presente estudio se entiende como Plan Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo, al conjunto de proyectos de infraestructura planificado para ser ejecutado por el Ministerio de Obras Públicas, que constituye un apoyo a la actividad turística en cada región. Este conjunto de proyectos forma parte de uno de los principales instrumentos 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 de transporte principal (dado que también existen tramos fluviales, aéreos, etc.), 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 ha 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 Protegidas, 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 tuvieron relación con 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 ingresaron aquellos ejes viales 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, se representaron en un mapa, siendo éstos georreferenciados.

Una vez formulados los Planes Bases, incluidos en el Informe N° 3 del estudio, fueron enviados a los directores regionales de Planeamiento de todas las regiones, para su validación.

El análisis ha implicado 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, Coordinación de Concesiones, Dirección de Obras Hidráulicas y el Programa de Agua Potable Rural.

El listado de proyectos del Plan Base de Infraestructura, se presenta 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.
- **CÓDIGO BIP:** Código único perteneciente al Banco Integrado de Proyectos.
- **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, a cargo del proyecto.
- **CONECTOR:** Proyecto correspondiente al PRIGRH que cumple función de conectar dos o más territorios turísticos (Destinos, Circuitos, Áreas Protegidas y ZOIT), concepto desarrollado por el consultor.
- **SNASPE:** Se indica aquí el nombre del Área Protegida relacionada con el proyecto, incluyendo el Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado. 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.

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)²²:** Si el proyecto se encuentra inserto dentro de una ZOIT, en esta columna se indicará el nombre de esta zona.

²² Área de características esencialmente rural, amplia en extensión, donde junto a recursos turísticos relevantes coexisten otros usos o actividades con una compatibilidad básica con estos. Los atractivos turísticos que ofrece, corresponden a una gama variada y contribuyen a conformar circuitos y/o áreas turísticas generalmente no explotadas, de carácter potencial, siendo conveniente velar por la preservación y puesta en valor de los recursos turísticos que posee, debiendo contar para ello con un plan de Ordenamiento Territorial de carácter extensivo que resguarde y encauce adecuadamente su desarrollo turístico.

5.3 Listado de Proyectos del Plan Base Región Metropolitana de Santiago

Cuadro 5-1
Proyectos del Plan Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo - Región Metropolitana de Santiago

N° PROYECTO	NOMBRE DEL PROYECTO	FINANCIAMIENTO	SERVICIO MOP	DESTINO	SNASPE	ZOIT	UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVOS	Corto Plazo		Mediano Plazo			
								2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021
6	Mejoramiento Y Reposición Ruta G-16: Sector Lampa- Tiltil Y Rungue	MOP	Dirección de Vialidad	Fuera de Destino			La Dormida - Caleu	Ejecución					
9	Construcción Edificio Cocheras, Morandé 83, Santiago	MOP	Dirección de Arquitectura	Santiago Urbano			Casco Histórico	Ejecución					
10	Normalización Y Mejoramiento Integral De Edificio Mop Central Santiago	MOP	Dirección de Arquitectura	Santiago Urbano			Casco Histórico	Ejecución					
11	Habilitación Edificio Hunneus (Catedral 1155)	MOP	Dirección de Arquitectura	Santiago Urbano			Casco Histórico	Ejecución					
12	Construcción Edificio Anexo Museo Histórico Nacional Santiago	MOP	Dirección de Arquitectura	Santiago Urbano			Casco Histórico	Ejecución					
13	Sistema Oriente - Poniente	CCOP	Coordinación de Concesiones	Santiago Urbano			Casco Histórico	Ingeniería / Construcción / Explotación					
16	Construcción Costanera Del Maipo, Sector Puente Los Morros - Puente Las Vertientes.	MOP	Dirección de Vialidad	Valle del Maipo			La Obra	Diseño / Ejecución		Ejecución			
21	Mejoramiento Pasada Urbana De La Ruta G-25 Por San José De Maipo	MOP	Dirección de Vialidad	Cajón del Maipo		San José De Maipo	San José de Maipo				Ejecución		
22	Mejoramiento Cno. Lagunillas G-355, Km. 0,0-19 Cna De S. J. De Maipo	MOP	Dirección de Vialidad	Cajón del Maipo	Predios San Francisco de Lagunillas y Quillayal	San José De Maipo	San José de Maipo	Ejecución					
30	Mejoramiento APR La Puntilla De Lonquen	MOP	Agua Potable Rural	Valle del Maipo			Isla de Maipo		Diseño		Ejecución		
32	Autopista Santiago - San Antonio	MOP	Coordinación de Concesiones	Fuera de Destino			Pomare	Ingeniería / Construcción / Explotación y relicitación					
37	Construcción Mejoramiento APR Águila Norte	MOP	Agua Potable Rural	Valle del Maipo			Sin UDA	Diseño / Ejecución	Ejecución				
38	Construcción Mejoramiento APR San Alfonso	MOP	Agua Potable Rural	Cajón del Maipo		San José De Maipo	Sin UDA		Diseño	Ejecución			
39	Construcción Parque Cultural Indígena Pucara De Chena	Extra MOP	Dirección de Arquitectura	Valle del Maipo			Sin UDA	Ejecución					
40	Reparación Parcial Basílica El Salvador De Santiago	Extra MOP	Dirección de Arquitectura	Santiago Urbano			Sin UDA	Ejecución					
41	Restauración Y Rehabilitación Casa Central U. De Chile	Extra MOP	Dirección de Arquitectura	Santiago Urbano			Sin UDA		Ejecución				
42	Construcción Paso Sobre Nivel Línea Férrea En Ruta G-535	MOP	Dirección de Vialidad	Valle del Maipo			Sin UDA		Ejecución				
43	Normalización Área De Movimiento Aeropuerto Arturo Merino Benítez, RM	MOP	Dirección de Aeropuertos	Fuera de Destino			Sin UDA	Ejecución					
44	Restauración Capilla Nuestra Señora Del Trabajo Batuco	MOP	Dirección de Arquitectura	Fuera de Destino			Sin UDA	Ejecución					
45	Restauración Y Puesta En Valor Ex Recinto De Detención Tres Y Cuatro Alamos San Joaquín	MOP	Dirección de Arquitectura	Santiago Urbano			Sin UDA	Diseño					
46	Construcción De Obras Fluviales Y Mejoramiento Del Estero Colina	MOP	Dirección de Obras Hidráulicas	Fuera de Destino			Sin UDA	Ejecución					
47	Acceso Vial Aeropuerto AMB	CCOP	Coordinación de Concesiones	Fuera de Destino			Sin UDA	Ingeniería / Construcción / Explotación					
48	Américo Vespucio Oriente	CCOP	Coordinación de Concesiones	Santiago Urbano			Sin UDA	Ingeniería / Construcción / Explotación					
49	Ruta 5, Tramo Santiago - Talca Y Acceso Sur A Santiago	CCOP	Coordinación de Concesiones	Valle del Maipo			Sin UDA	Ingeniería / Construcción / Explotación					
50	Ruta 57 Santiago - Colina - Los Andes	CCOP	Coordinación de Concesiones	Fuera de Destino			Sin UDA	Ingeniería / Construcción					

N° PROYECTO	NOMBRE DEL PROYECTO	FINANCIAMIENTO	SERVICIO MOP	DESTINO	SNASPE	ZOIT	UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVOS	Corto Plazo		Mediano Plazo			
								2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021
								/ Explotación					
51	Ruta 68, Santiago-Valparaíso-Viña Del Mar	CCOP	Coordinación de Concesiones	Fuera de Destino			Sin UDA						Compromisos / Compensaciones / Convenios
52	Sistema Oriente - Poniente	CCOP	Coordinación de Concesiones	Santiago Urbano			Sin UDA	Ingeniería / Construcción / Explotación					
53	Ampliación Ruta 76 S: A. Vespucio - Malloco, RM	MOP	Dirección de Vialidad	Fuera de Destino			Sin UDA	Diseño			Ejecución		
54	Habilitación Rutas G-30-46 Sector: Cerrillos - Lonquén	MOP	Dirección de Vialidad	Fuera de Destino			Sin UDA	Ejecución					
55	Mejoramiento Camino Los Queltehues G-465 Comuna De San José De Maipo (Cbi Aprox. 9,5 Km)	MOP	Dirección de Vialidad	Cajón del Maipo		San José De Maipo	Sin UDA	Ejecución					
56	Mejoramiento Pasadas Urbanas Ruta G-16 S: A. Vespucio - Lampa, RM	MOP	Dirección de Vialidad	Fuera de Destino	Hacienda Lipangue		Sin UDA	Diseño			Ejecución		
57	Mejoramiento R G-546 S: Cuesta El Cepillo: Paine, Melipilla	MOP	Dirección de Vialidad	Valle del Maipo	Reserva Natural Protegida Altos de Cantillana		Sin UDA	Diseño			Ejecución		

* Los números faltantes en el correlativo corresponden a proyectos nuevos, que se presentan en el capítulo 8.

5.4 Elaboración de la Cartografía del Plan Base de Infraestructura

Se ha elaborado un mapa que comprende 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 Región Metropolitana de Santiago concentra la mayor parte del poder administrativo, político y económico del país. A nivel de los tres poderes del Estado, sólo se exceptúa el poder legislativo, el que sesiona en Valparaíso pero trabaja en Santiago. En términos poblacionales contiene una alta proporción de los habitantes del país: 7.300.000 representando sobre el 40% de la población nacional. En cuanto a la concentración de la actividad económica, produce el 44% del PIB nacional²³, lo que se refleja en las cuentas nacionales. La ciudad de Santiago reproduce al interior de la región el mismo fenómeno, concentrando el 85% de la población de todos los centros urbanos allí existentes: 6,2 millones, incluyendo las comunas de San Bernardo y Puente Alto. El poblado que le sigue en términos demográficos es Melipilla, con 94 mil habitantes (Censo 2002), y que ha crecido explosivamente en años recientes debido a una alta proporción de viviendas destinadas a santiaguinos, los que viajan a diario hacia la capital.

Santiago es en sí misma un destino turístico, con gran diversidad de atractivos, paseos, comercio, gastronomía y entretención para todas las edades y público (diurna y nocturna). Es posible encontrar distritos gastronómicos, como los barrios Bellavista y Lastarria, con diversidad de oferta, parques de gran tamaño y calidad, como los parques Metropolitano, el más grande de Sud América, y Bicentenario. También conectividad por autopistas urbanas, metro y calles y urbanizaciones de muy buen estándar, limpieza y seguridad, aunque predominantemente en su sector central y oriente, incluyendo ciclovías, lo que permite caminar y pasear en condiciones muy adecuadas y superiores al resto de las ciudades del continente. Dispone además de las mayores facilidades de servicios –especialmente agencias y operadores turísticos– para quienes viajan, tanto si quieren permanecer en esta ciudad o bien dirigirse a los distintos destinos del territorio nacional.

Cuenta además la Región Metropolitana con la mayor concentración de bienes patrimoniales culturales, tangibles e intangibles del país, con 535 de los 1520 (35,2%) de los Monumentos Nacionales (Monumentos Históricos y Zonas Típicas) declaradas como tal por decreto del Ministerio de Educación. Además concentra, la mayor parte de la edificación pública del país, gran parte de la cual aloja al gobierno y poder judicial, muchos de ellos de gran calidad patrimonial e incluso llegando a ser algunos Monumentos Históricos.

La región además tiene múltiples atractivos en sus alrededores, incluyendo acceso a la alta montaña para paseos, escalamiento, práctica de *ski* o disfrute del paisaje o lugares de ruralidad representativos del espacio agrícola del Valle Central, incluyendo viñas y pueblos tradicionales. Y si bien están fuera de la región administrativa, el

²³ Cuentas del Banco Central.

<http://si3.bcentral.cl/estadisticas/Principal1/Informes/CCNN/regional/PIB%20regional%202013-2014.pdf>

litoral central, incluyendo Valparaíso son destinos típicos de Santiago, pues es posible acceder a ellos y retornar en un mismo día.

La estructura vial también responde a este fenómeno de concentración. La Ruta 5 – que estructura el territorio nacional desde Arica a Puerto Montt y Chiloé, atraviesa la ciudad, hasta hace poco por el centro mismo, hoy en dos vertientes, y las rutas 68 y 78 hacia el litoral central (norte y sur) se desprenden de avenidas urbanas de Santiago (Américo Vespucio, Alameda Bernardo O'Higgins e Isabel Riquelme). La Ruta 57, de Los Libertadores, de igual forma, partiendo de Av. Independencia y/o la Circunvalación Américo Vespucio. Todo ello haciendo que esta ciudad sea un destino u origen casi inevitable.

El aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez – 18.200.000 de pasajeros anuales²⁴- es también la puerta de entrada y salida del país para casi el 100%²⁵ de los viajeros nacionales y extranjeros, lo que significa que muchos visitantes pernoctan en esta ciudad.

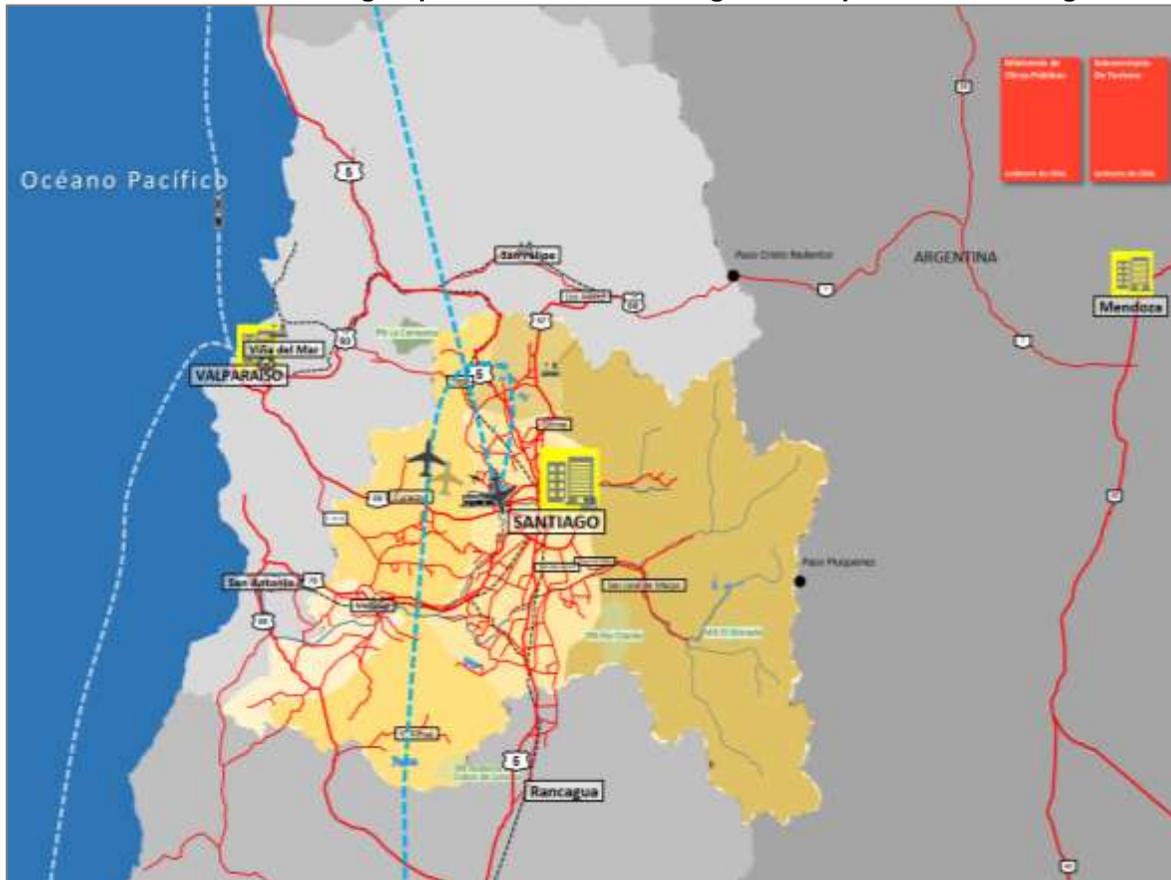
Y como antes se dijo, si bien la región no tiene litoral propio, cuenta con la ventaja de situarse a una hora del puerto de Valparaíso. Lugar donde arriban los cruceros, con pasajeros a los cuales se les ofrece como uno de los atractivos principales, el visitar Santiago y sus alrededores, como las viñas Concha y Toro y Santa Rita, por ejemplo.

En consecuencia, esta región ofrece condiciones de servicios de hotelería, gastronomía, comercio, bancarios, operación turística, que se han sumado a sus atractivos culturales y naturales y la han convertido en un destino turístico a nivel latinoamericano.

²⁴ Fuente: RESUMEN ESTADÍSTICO TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL EN CHILE (2015), DGAC.

²⁵ Hay algunos vuelos internacionales desde Iquique y Punta Arenas. Concepción y Arica tienen la capacidad pero actualmente no hay vuelos internacionales.

Figura 6-1
Infraestructura estratégica para el turismo de la Región Metropolitana de Santiago



Fuente: Elaboración propia

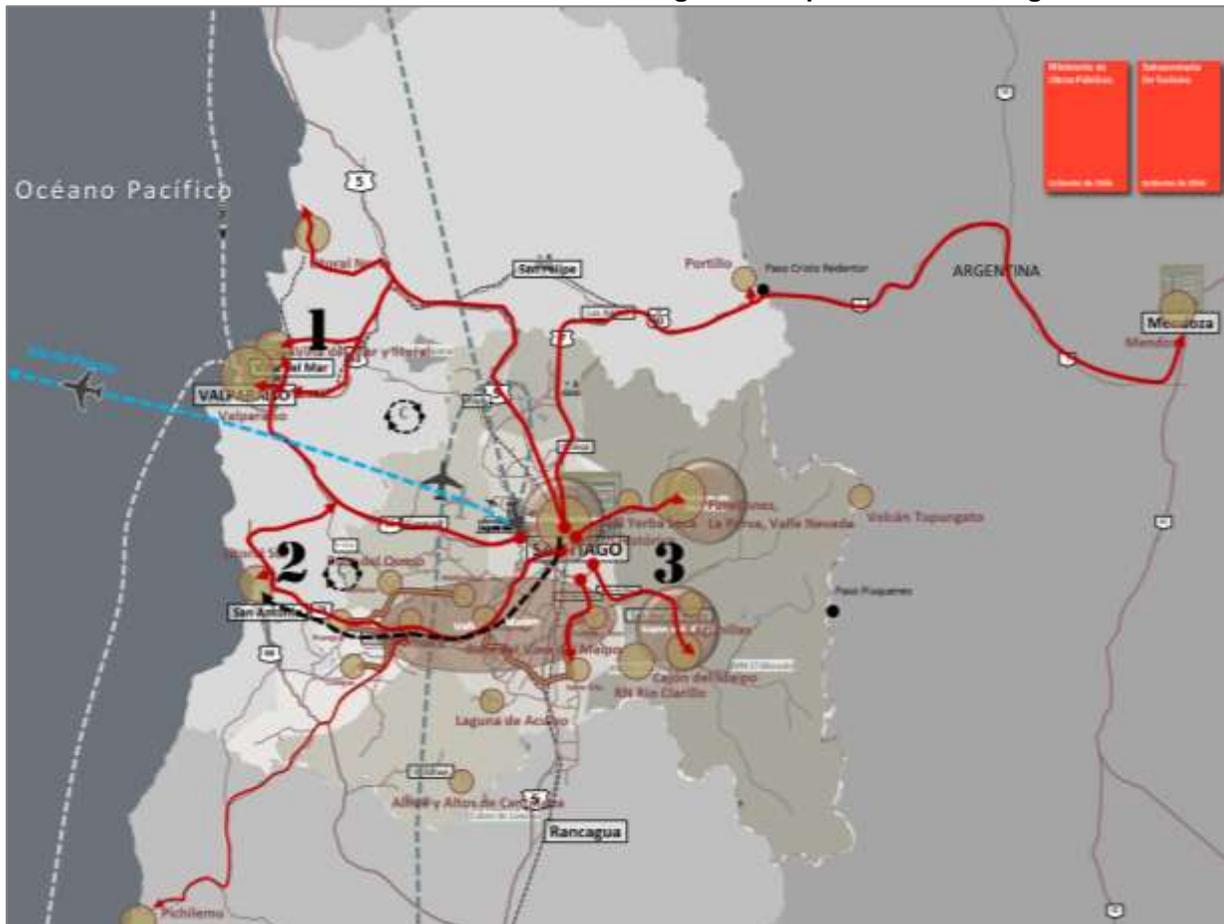
Para esta región, la Subsecretaría de Turismo en su focalización territorial turística ha definido y delimitado cuatro destinos turísticos de los 83 a nivel nacional (círculos color café en figura 6-2). De ellos, tres son considerados como “consolidados”, “Santiago Urbano” (centro y oriente) al que se le suma los de “Centros de Montaña” (Farellones, Colorado, La Parva y Valle Nevado) y “Cajón del Maipo”; y uno “emergente”: “Valle del Maipo”. Al sumarle a estos destinos los principales atractivos turísticos de la región (círculos color café claro en la figura 6-2), incluyendo las áreas protegidas (En color verde, en este caso SN Yerba Loca), puede observarse que se trata de un solo territorio turístico al que se le deben sumar aquellos del litoral (norte y sur) y que para todos los fines prácticos Santiago hace suyos, pues están plenamente integrados a sus recorridos y operación turística.

Recorrer los destinos descritos de esta región y sus atractivos asociados, se pueden realizar en forma directa entre origen y destino. En el caso del litoral, se puede llevar a cabo a través de dos circuitos, si es que se desea ir y retornar por caminos pavimentados diversos, lo que permite conocer y disfrutar de paisajes y cultura rural o semi rural, como es por ejemplo Curacaví, Melipilla o Tiltil. Del Aeropuerto Merino

Benítez despegan además los vuelos hacia Rapa Nui, a pesar de ser esta isla es aún territorio administrativo de la Región de Valparaíso. Además, destaca la estructura de autopistas urbanas (Circunvalación Américo Vespucio, Av. Norte – Sur, Costanera Norte) y las carreteras de conexión interurbana (rutas 57, 5, 68 y 78). Las conexiones hacia la cordillera son tal vez el punto débil, pues el acceso a Farellones y otros centros de *ski* vecinos (Ruta G-21) como también hacia el Cajón del Maipo (Ruta G-25), distan de ser expeditas y seguras. También se hace dificultoso acceder a las distintas viñas al sur de la ciudad, pues una vez que se sale de las autopistas urbanas, los caminos locales son estrechos y muy transitados, como por ejemplo las rutas G-34, G-46 y G-27.

En definitiva, esta es una región plenamente consolidada como gran destino turístico cultural de categoría internacional, con un fuerte componente de entretenimiento, gastronomía, y de naturaleza (montaña y sol). El que además, por su centralidad y peso específico, capta cada vez más, el turismo regional, al ser necesariamente escala de viajes hacia el resto del territorio nacional.

Figura 6-2
Situación actual del acceso turístico en la Región Metropolitana de Santiago



Fuente: Elaboración propia 1: Circuito Viña y Litoral, 2: Circuito Litoral Sur, 3: Circuito centro de ski

6.2 Visión Propuesta para la Infraestructura de Apoyo al Turismo

La visión propuesta es planteada según lo analizado en el informe y, en especial, lo expuesto en los instrumentos de planificación regional, local y en los planes de infraestructura, haciendo énfasis en los planes que tuvieron relación con la dimensión turística o con otra focalización relacionada.

Una visión de largo plazo para el desarrollo la infraestructura que potencia aún más el turismo en la región, y que podría implementarse por etapas, consiste en mejorar algunas conectividades locales que permitirían un mejor acceso a algunos atractivos altamente demandados, además de o reforzar algunos circuitos muy necesarios.

Se propone el mejoramiento vial y tratamiento como rutas escénicas (paradores, miradores, estacionamientos, baños públicos, información al turista) para las cuestas situadas en rutas hacia la costa: Barriga (G-68) y Mallarauco (G-380), para esta última también un mejor acceso desde Ruta 78. En este ámbito caen también la cuesta de Lo

Prado (G-200) y Chada (G-45-H). La cuesta La Dormida también requiere mejorar un par de miradores que ya posee.

Los caminos que deben ampliarse son principalmente aquellos de carácter local y que están dentro del destino Valle del Maipo. Por ellos, sería posible acceder a localidades rurales muy atractivas como Talagante, Pomaire, Calera de Tango, El Monte, Peñaflores e Isla de Maipo: así también a las distintas viñas como Concha y Toro, Santa Rita, Tarapacá-Ex Zavala y Undurraga (Ruta del Vino del Maipo). Las cuales, ofrecen servicios turísticos, en los cuales ofrecen degustaciones de sus cepas, dan a conocer sus procesos de producción y por supuesto, ofrecen recorridos en sus instalaciones, las que muchas veces cuentan con un enorme patrimonio.

Otras localidades rurales atractivas que encontramos son Puangue, Codigua (Ruta del Queso) y Curacaví. Las que hacen referencias a las rutas G-27 en Pirque, G-46 en Buin-Isla de Maipo y la conexión entre las rutas G-27 y G-34 en Calera de Tango. Estos caminos deben ser tratados como turísticos e incluir al menos ciclorrutas y señalética especializada; junto con ello; el aumento de alumbrado público, lo que también beneficiaría enormemente a la población local.

Los poblados mencionados también requieren mejoramiento de su patrimonio construido, incluyendo sus edificaciones públicas, constituyendo pequeños y singulares centros cívicos. Edificios consistoriales y sus iglesias desde luego, y que, además de resultar atractivo para los visitantes, refuercen la identidad y orgullo local.

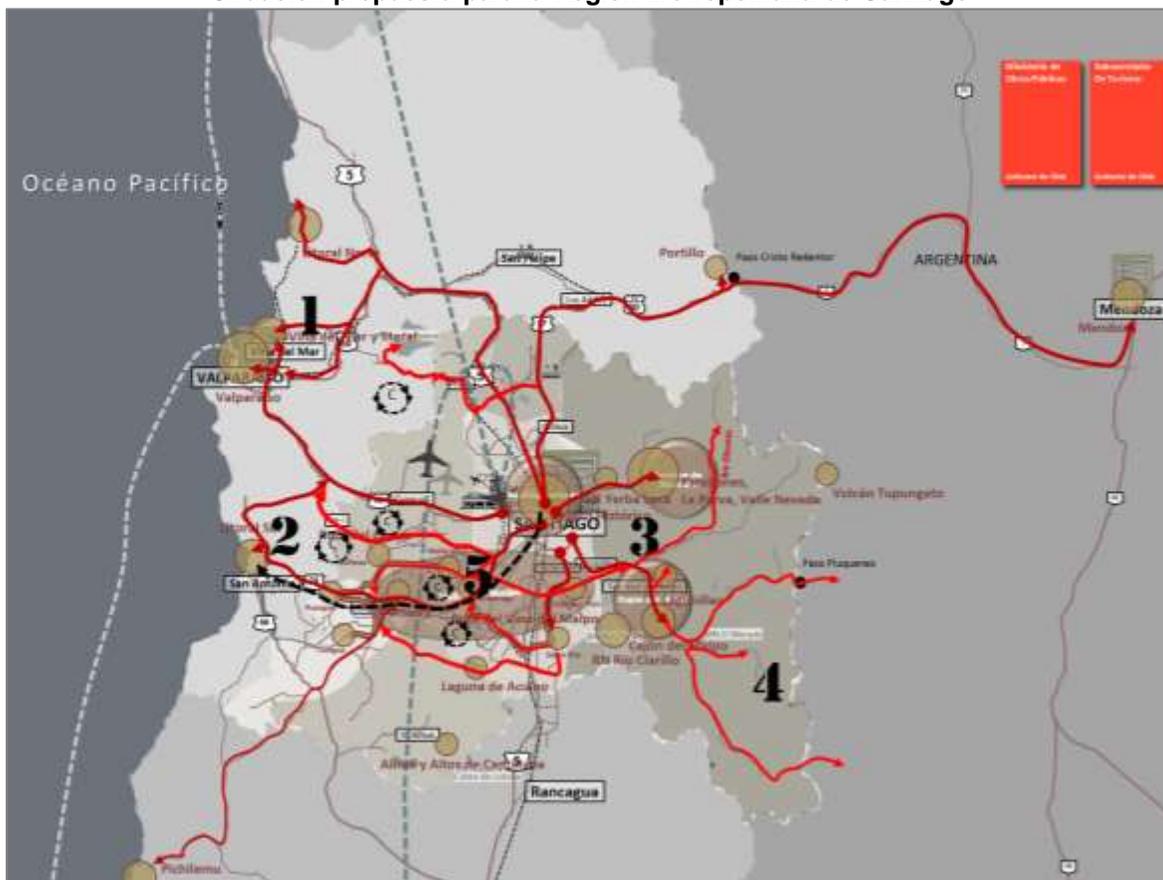
Otras rutas que deben mejorarse son aquellas que penetran la Cordillera de Los Andes, característica geográfica emblemática del paisaje de esta región y tal vez lo más atrayente para turistas extranjeros. Además de la Ruta a los centros de *ski* (G-21) que está previsto ser mejorada con inversión regional, se requiere ampliar y mejorar la ruta hacia el Cajón del Maipo (Ruta G-25) y abrir nuevas posibilidades de recorridos hacia el interior de la Cordillera. Esto es: pavimentar y mejorar la geometría de la ruta de acceso hacia el centro invernal de Lagunillas (Ruta G-355); mejorar el camino hacia el embalse El Yeso, las Termas del Plomo y el Paso Portillo de Piuquenes (Ruta G-455). Explorar asimismo la posibilidad de generar una ruta accesible extendiendo la Ruta G-25 de Baños Morales hacia la Laguna Diamante y con un posible paso hacia Argentina. Ambos pasos descritos, permitirían un paseo de montaña de nivel mundial, lo que sin embargo requeriría de un convenio de inversión con ese país.

En materia aeroportuaria, la región cuenta con el aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez, el que está iniciando sus obras de ampliación. Con respecto a la aeronavegación, son los pequeños aeródromos, infraestructura muy necesaria para derivar hacia la aviación de aviones y helicópteros, para los turistas que desean acceder a lugares específicos dentro del valle central de Chile. Eulogio Sánchez (Tobalaba) ha quedado rodeado por las urbanizaciones de La Reina y Peñalolén, generando un constante peligro para ambas actividades. Cerrillos fue desafectado y cerrado en la década pasada. Peldehue, en Colina, está en el proceso previo a la licitación de su construcción. Melipilla es muy precario y con una pista de 560 metros.

Una inversión que emprendida en años recientes y que debe continuar y reforzarse, es el mejoramiento de patrimonio construido de Santiago, especialmente la edificación pública y el espacio público, incluyendo arborización de calles, y creación y/o mejoramiento de parques y plazas. En ello hay responsabilidades compartidas entre el Gobierno Regional y las distintas municipalidades. La imagen de proyección de una ciudad es ver más allá de su arquitectura, calles, parques y plazas, es la configuración de sus espacios tanto públicos y privados, los cuales permitan caminar y pasear de forma libre y segura.

Potenciar los centros urbanos de la manera descrita y mejorar estas conectividades terrestres con lo requerido por el turista, en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalética, desvíos estratégicos, entre otros, permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados por la Subsecretaría de Turismo, generando al menos 2 ó 3 nuevos circuitos que incorporaría dos nuevos territorios (Valle del Maipo y Transcordillera) a los destinos de esta región.

Figura 6-3
Situación propuesta para la Región Metropolitana de Santiago



Fuente: Elaboración propia. 1: Circuito Viña y Litoral, 2: Circuito Litoral Sur, 3: Circuito centro de ski, 4: Circuito Cañón del Maipo y 5: Circuito Valle del Maipo.

6.3 Identificación de Déficit

En la Región Metropolitana, se han identificado los siguientes déficits:

- El anillo de circunvalación Américo Vespucio, Ruta 70, se cerró en el año 1989; aunque el estándar de autopista urbana aún se encuentra incompleta en el sector oriente de la capital, lo que afecta a los flujos de transporte de la ciudad al ser uno de sus principales ejes de transporte.
- El Aeropuerto Internacional de Santiago Arturo Merino Benítez, ha experimentado un aumento de la demanda, lo que impacta en todos los servicios asociados a éste: como estacionamientos, locales comerciales, conectividad, entre otros. Se requiere una visión de largo plazo para incorporar las mejoras a los problemas mencionados.
- Las Rutas del vino del sector Sur de la ciudad están deterioradas y no tienen la infraestructura mínima requerida, es el caso de las Rutas G-34, G-46, G-27, G-45-H y G-34, en el caso de la G-27 se necesita una ampliación para sostener el creciente aumento de los sectores residenciales. Asimismo, una conexión hacia Calera de Tango (G-364) y hacia Buin (G-51).
- Se requiere Inversión en mejoramiento de centros cívicos, edificación pública y disposición de recursos para la puesta en valor del patrimonio público y privado en poblados de atractivo turístico localizados en circuitos tales como Puangue, Codigua, Curacaví, Talagante, El Monte, Calera de Tango, Buin, Alto Jahuel, Isla de Maipo, Maipo, Melipilla, Pomaire, Bollenar, María Pinto y Tiltil.
- Se deben mejorar accesos a los centros de *ski* de Farellones y Lagunillas en cuanto a infraestructura, es el caso La Ruta G-21, específicamente requiere de un ensanche que permita el tránsito permanente en ambos sentidos.
- Se necesita una ampliación de la Ruta G-25 y transformarla en una ruta escénica, cuidando que el flujo de turistas no sea un problema para los habitantes de San José de Maipo, para potenciar aún más el turismo. Otra alternativa es ampliar la ruta G-27 y ensanchar puente El Toyo.
- Ausencia de una senda de penetración hacia el interior de la cordillera. Se propone lograr esto a partir de la Ruta G-25 del Cajón del Maipo, mejorando el acceso al embalse El Yeso, las Termas del Plomo y el Paso Portillo de Piuquenes por el río Olivares (Ruta G-455).
- Potenciar caminos antiguos en sectores de cuevas, con fines turísticos, dándoles el carácter de rutas escénica a las cuevas Barriga (G-68), Mallarauco (G-380), Lo Prado (G-200), Chada (G-45-H), La Dormida (G-10-F), Chacabuco (G-115-E) y El Cepillo G-546 (Laguna de Aculeo – Melipilla) y mejorar accesos desde los caminos principales.

- Falta de un aeródromo para la aviación civil, estableciendo su localización en Colina (Peldehue), Melipilla o Buin.
- Se requiere inversión en el patrimonio existente relativo a museos y parques, para que estos sean reconocidos internacionalmente. Entre ellos destacan el ex Congreso Nacional, Estación Central, Piscina Escolar, La Vega Central, Museo Nacional de Bellas Artes, Museos de la Quinta Normal y su invernadero. También en sus Zonas Típicas y otros barrios patrimoniales como Matta Sur, Bellavista, Concha y Toro, Brasil-Yungay y sus espacios públicos, incluyendo arborización y apoyo para la puesta en valor de la propiedad privada localizada en estos barrios. Por otra parte se puede pensar en un ordenamiento y mejoramiento del barrio Franklin y persa Biobío a fin de ser un foco para el turismo.
- Red de ciclovías (urbanas) – ciclorrutas (rurales) aún insuficiente, limitada y mal interconectadas. En ese sentido debe completarse el Plan Maestro de ciclovías para la Región Metropolitana, que considera una red proyectada de 927 km.

7 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

7.1 Descripción de los Talleres de Inicio

A continuación se indican consideraciones generales de las actividades realizadas en cada una de las intervenciones que se hicieron con el equipo consultor en la región y en el desarrollo de los talleres participativos, 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 Metropolitana se realizó un Taller de Inicio en Santiago, el que fue de carácter regional y con asistencia de representantes de diversas comunas 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 participantes. • 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 participantes del trabajo de taller y conformación de grupos de trabajo.
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.

Hora	Actividades a desarrollar
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 caracterizada en una “ficha de proyecto”, la contenía, entre otros, los elementos que muestra la cuadro 6-2
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 registro de propuesta 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 participantes 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 presenta en un cuadro modelo, 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 atribuciones, así como también aquellas en las que el principal actor debiera ser SERNATUR, a lo que se denomina “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 Turismo, ejemplo CONAF, Municipio, Servicio de Vivienda y Urbanismo (SERVIU), MINVU, entre otros. También existió la posibilidad que una iniciativa requiera del apoyo o participación de más de un actor y en este caso se indicó las tres opciones. 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 puntos de vista (tipo de proyecto, responsable, región, comuna, entre otros). 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 Metropolitana / Santiago

Fecha: 16 de junio de 2016 (15:00 a 18:00 horas)

Lugar: Salón multiuso SERNATUR

7.2.1 Participantes

Hubo 50 asistentes de los cuales 16 eran mujeres y 34 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- 15 Comunidades y sector privado 30 %
- 35 Servicio público 70 %

7.2.2 Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región

Se presentó el objetivo del estudio, se aplicó la metodología y se habilitó cuatro grupos de trabajo. Los asistentes reconocieron como principales atractivos de la zona los siguientes:

- Reserva Nacional Río Clarillo
- Reserva Nacional Río Olivares y sus glaciares
- Cajón del Maipo
- Barrio La Chimba
- Precordillera central
- Paso Piuquenes
- Barrio Franklin tradición e historia
- Barrio Cívico y casco histórico del país, atractor de turistas

- Sector de Caleu -Tiltil. Belleza escénica
- Casa de Gabriela Mistral, Teatro Huemul y antigua biblioteca
- Ruta del Vino,
- Pukará de Chena
- Bosque Panul
- Cordón Cantillana y Ruta del Gas
- Laguna Los Diamantes
- Pomaire
- Laguna de Aculeo

7.2.3 Ideas de proyectos identificadas

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

Cuadro 7-4
Ideas de proyectos taller Santiago

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				Otros apoyos
		MOP		Turismo		
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Pavimentación calle Rojas Magallanes Oriente	1				
2	Mejoramiento acceso y estacionamientos en vega central	1				1
3	Reposición puente los carros	1				1
4	Mejoramiento señalética iluminación y fachada barrio la Chimba	1				1
5	Recuperación línea férrea ; Metro Puente Alto y Camino el volcán	1				1
6	Habilitación senderos y ciclovías asociadas a la línea férrea en el sector del cajón del Maipo	1				1
7	Habilitación ruta escénica en ruta G-25, entre RM y Argentina	1				
8	Mejoramiento aduana sector cajón del Maipo	1				1
9	Habilitación ciclovías en cajón del Maipo; Las Vizcachas, San Alfonso y San Gabriel	1				1
10	Mejoramiento acceso a Parque Nacional Glaciar Río Olivares	1				1
11	Incorporación del color y el diseño sustentable en la infraestructura urbana y del espacio público	1				1
12	Desarrollo sistema de información turística, interactivo que se incorpore a la señalética urbana	1			1	1
13	Mejoramiento acceso a río clarillo	1				1
14	Mejoramiento y habilitación senderos interpretativos en río clarillo	1			1	1
15	Regularización derechos de agua y servicios básicos en RN Río Clarillo	1				1
16	Mejoramiento acceso general al cajón del Maipo	1				1
17	Habilitación y mejoramiento de infraestructura básica en Río Olivares	1				1
18	Mejoramiento acceso al Parque Río Olivares	1				1

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
19	Habilitación paso internacional Los Pluquenes	1				1
20	Recuperación y restauración inmuebles patrimoniales en barrio Franklin	1				1
21	Mejoramiento infraestructura vial, puente los carros y alrededores	1				1
22	Habilitación estacionamiento buses turísticos en ciudad de Santiago	1			1	1
23	Habilitación de vía escénica y turística en cuesta la Dormida	1			1	1
24	Mejoramiento espacios públicos y señalética en accesos a mercados del barrio La chimba	1			1	1
25	Mejoramiento de señalética en acceso a cajón del Maipo.	1			1	1
26	Mejoramiento acceso a río clarillo	1				1
27	Recuperación patrimonial barrio Franklin	1				1
28	Habilitación APR y alcantarillado en Cajón del Maipo	1				1
29	Habilitación de senderos en RN Río Olivares	1				1
30	Mejoramiento o habilitación de nuevo camino a Farellones	1				1
31	Restauración de inmuebles y de fachadas de edificios patrimoniales en barrio La Chimba	1				1
32	Mejoramiento accesos y reordenamiento de la Vega Central	1				1
33	Habilitación baños públicos la Chimba (Bellavista, La vega , Patronato)	1				1
34	Habilitación y licitación estacionamientos subterráneos sector de La Chimba (Montecarmelo e independencia)	1				1
35	Ampliación y mejoramiento de accesos y vías interiores de Pomaire	1				1
36	Habilitación de ciclo vías en camino al cajón del Maipo, entre Las Vizcachas y El Melocotón	1				1
37	Habilitación ruta escénica en cajón del Maipo	1				1
38	Mejoramiento red sanitaria en Pomaire	1				1
39	Ampliación camino de acceso a Pomaire	1				1
40	Mejoramiento camino G-25 desde las Vizcachas a Baños de Colina	1				1
41	Puesta en valor línea férrea en desuso en cajón del Maipo	1				1
42	Habilitación ruta escénica en RN Río Clarillo	1				1
43	Diseño y habilitación de senderos interpretativos en río Clarillo	1				1

7.2.4 Puntos críticos y oportunidades que se exponen los actores participantes en los talleres

- Puntos Críticos Detectados:
 - Falta de agua en la precordillera, poblados en especial en Reserva Nacional Rio Clarillo que hoy no cuenta con agua para su mantención.
 - Falta de accesos y vías que permitan un mejor desplazamiento hacia y desde el Cajón del Maipo.
 - Falta de seguridad.
 - Sectores de alto valor histórico y turístico como, la Chimba no cuentan con servicios adecuados para atender a los turistas.
 - Falta de senderos de penetración en las Reservas Nacionales de la región.
 - Falta de conectividad hacia sectores de gran atractivo en la alta cordillera Ejemplo: Paso Piuquenes.
 - Ausencia de ciclovías y senderos en zonas de gran valor escénico.

Oportunidades reconocidas por la comunidad

- Mayor cantidad de atractivos patrimoniales del país se encuentran en el centro de la ciudad.
- Posicionamiento de la ciudad en el contexto del turismo internacional permite constituirse en un polo de atracción de la región para otros atractivos que se pueden desarrollar en la región.
- Existencia de Reservas Nacionales de gran valor para el turismo.
- Existencia de lugar aún no muy explorados, como Laguna Diamante, Paso Piuquenes que pueden desarrollarse y convertirse en atractivos turísticos.
- San José de Maipo con el monumento al Morado, el velo de la novia y el centro de esquí lagunillas, presentan una oferta cercana para el turismo nacional.
- Existencia de baños termales con Baños morales en Cajón del Maipo.
- Existencia de los centros de ski más importantes de sud américa a minutos del centro de la región.
- Desde el punto de vista de la administración del territorio existe interés por desarrollar los atractivos turísticos de sus territorios, por lo que están abiertos a asociarse para potenciar los resultados.

Imagen 7-1
Taller realizado en Santiago



7.3 Resumen Ejecutivo Taller de Validación en Santiago

Una vez elaborado el 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 tuvo 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 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 del Plan Preliminar. Luego de esta presentación general, se procedió a mostrar los proyectos del Plan Base y del Plan Preliminar, agrupados por Unidad de Desarrollo de Atractivos.

Fecha: 08 de noviembre de 2016 (15:30 a 17:30 horas).

Lugar: Sala de reuniones MOP Región Metropolitana.

7.3.1 Participantes

Asistieron 25 personas de las cuales eran 18 hombres y 7 mujeres, del ámbito privado y público y no se contó con la presencia de comunidades indígenas, a continuación se indican los porcentajes.

- 8 Comunidad y sector privado 32 %
- 17 Servicios públicos 68 %

7.3.2 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, indicando los principales resultados del estudio a la fecha, la metodología empleada para su elaboración y el conjunto de proyectos identificados, por Unidad de Desarrollo de Atractivos, haciendo uso de imágenes cartográficas de la región.

7.3.3 Preguntas y observaciones

1. El representante de la SEREMI de Medio Ambiente, indica que en la ruta del sector de Caleu existiría un trabajo que se está desarrollando con los comuneros de Caleu, por lo que la iniciativa planteada sería coherente con el proyecto presentado. Vialidad indica que en este sector se debe analizar la factibilidad legal por la propiedad del terreno. Actualmente se estaría desarrollando el Plan de Manejo de esta zona. De acuerdo a lo indicado por SERNATUR, en la actualidad se considera que la zona presenta plena vocación turística y que en ella se estarían desarrollando trabajos con SERCOTEC, todo lo cual apoya el desarrollo del proyecto presentado.
2. El representante del Barrio La Chimba indica que es absolutamente necesaria la restauración del Puente de los Carros, debido al papel que juega en la puesta en valor de esta zona. Se destaca el valor patrimonial y de conectividad que tiene esta infraestructura.
3. Desde La Corporación de Desarrollo de Santiago (CORDESAN) - Ilustre Municipalidad de Santiago - se indica la necesidad de que dentro de los proyectos se considere un tratamiento integral del Cerro Santa Lucía, icono urbano de la ciudad.
4. Se plantea necesidad de abrir las viñas al turismo: de las 63 viñas existentes en la región sólo tres están disponibles para el turismo.
5. Se indica que la comunidad de La Florida ha hecho un trabajo muy importante en el Sector de Panul. Se solicita considerar que cualquier intervención que se quiera hacer en este sector, debe ser coordinada con ellos.
6. SERNATUR indica que en el sector de Lagunillas existe una alta demanda de visitas, habiendo mucho interés en desarrollar un parque de alta montaña con inversión público privada.
7. Se recomienda que se revise las condiciones del plan regulador de La Florida, de manera de poder definir la viabilidad del proyecto de Panul.
8. UGAT indica que ésta es una preocupación del MOP en esta zona.

9. Respecto de los proyectos asociados al Cajón del Maipo, es importante incorporar a Bienes Nacionales, ya que existen terrenos que son de propiedad del estado, lo que haría muy factible el desarrollo de alguno de estos proyectos.
10. Se recalca que el proyecto de mejoramiento de la ruta turística costanera del Maipo, es un proyecto que responde a una visión estratégica desde el MOP.
11. Se indica que es importante revisar el impacto ambiental que podrían tener los proyectos presentados para el Cajón del Maipo, debido a la carga que tiene esta zona, razón por la cual podrían ser rechazados por la comunidad. Representante de los empresarios de Cajón del Maipo solicitan que se consideren en la revisión de los proyectos.
12. Se destaca que cualquier proyecto a desarrollar en Río Olivares debe ser conversado con Bienes Nacionales, el actual dueño de estos terrenos.
13. Se informa que el costo de los proyectos de las zonas cordilleranas, supera los mil millones de pesos el km, por lo que se deben considerar estos costos en las proyecciones y financiamientos futuros.
14. En el caso del embalse El Yeso, se sugiere conversar con Aguas Andinas.
15. UGAT indica que se están desarrollando estudios medioambientales en San José del Maipo, Til Til y Lampa.
16. Se sugiere incorporar el desarrollo de un proyecto de mejoramiento de ribera que permita desarrollar *rafting* y otras actividades náuticas en el sector del Cajón del Maipo.
17. Se indica que es importante considerar el Consejo Consultivo de Río Clarillo, creado en el marco de la administración que hace CONAF del parque. Esta instancia debe ser considerada antes de cualquier intervención.
18. Se debe considerar los impactos que tienen los proyectos viales en las comunidades, ya que se generan demandas ciudadanas muy fuertes que son complejas de abordar.
19. Se solicita considerar la Angostura del Maipo y ponerlo en valor al servicio del turismo.
20. SEREMI MOP señala que en el río Maipo, entre los Morros y Ruta 5, se está proponiendo, por parte de la concesionaria, un parque fluvial, lo que permitiría reconvertir el actual vertedero en un área con valor para la comunidad y la zona en general, la idea es replicar el modelo aguas arriba.

21. MOP indica que tiene un proyecto denominado “Programa senda y ciclovías multipropósitos”, que contempla más de 500 km de caminos y ciclovías que pueden aportar a la conformación de zonas de atractivo turístico de carácter regional.
22. Representante del GORE solicita coordinación de este estudio con el Programa de Infraestructura Rural para el Desarrollo Territorial (PIRDT).

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, fue priorizada a través de la aplicación de una matriz multicriterio, lo que permitió ordenar 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 sistematizó toda la 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 que fue 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 Infraestructura, Ciudad, Vivienda y Territorio - COMICIVYT) para determinar posteriormente cuáles proyectos del Plan aparecían en estas planificaciones. Se dejó un registro de esta condición, lo que les permitió tener una mayor calificación en el proceso de priorización de proyectos.
- En forma simultánea, se elaboró las Imágenes Objetivo de Infraestructura para cada una de las regiones, considerando los instrumentos estratégicos de cada región 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 este Plan Preliminar 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 aquellos proyectos que no estaban dentro de los destinos.
- Posteriormente se presentó la propuesta de plan a la comunidad regional, la que fue construida a partir del Plan Base y del Plan Preliminar. Dicha presentación se materializó a través de la realización de los Talleres de Validación. En ellos, se

presentó la cartera de proyectos, a través de representaciones cartográficas, en donde se pudo localizar cada uno de éstos en el territorio de la región. Los participantes a estos talleres pudieron hacer las observaciones a la cartera de proyectos 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 proyectos, lo que dio lugar a la generación de la Propuesta de Plan definitiva.

8.1.2 Identificación de Proyectos Nuevos

Mediante sesiones de trabajo del equipo consultor (profesionales que condujeron los talleres, más especialistas en territorio, infraestructura y sistemas de información geográfica), se confeccionaron los Planes Preliminares de Infraestructura de cada región, 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 los déficits que debían ser cubiertos por el Plan Preliminar, a través de los proyectos propuestos.

Como se mencionó en el capítulo 5, es necesario recordar que el desarrollo del análisis de pertinencia de cada proyecto propuesto, 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 proyectos 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 proyectos, en torno a cada UDA, se tuvo a la vista la base de datos de proyectos generada en los talleres participativos, 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 proyectos **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 proyectos del Plan Preliminar y se volvió a revisar la lista de proyectos del Plan Base, para verificar que no hubiera proyectos duplicados. En caso que hubiesen existido proyectos duplicados, se mantuvieron los establecidos en el Plan Base.

8.1.3 Priorización de Proyectos Nuevos

En primer término, es necesario precisar que la priorización de proyectos 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 proyecto, 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 proyectos 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. Si se prioriza proyectos en una 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 proyectos asociados a ese territorio.

De acuerdo a esta reflexión, se propuso un análisis escalar, que permitiese definir prioridades tanto para las UDA como para los proyectos 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 los proyectos que pertenecen a esa UDA deben ser desarrollados. 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 a ser consideradas, tenía asociado un ponderador, cuyo valor fue propuesto por el consultor en conjunto con la contraparte, pero con la posibilidad de ser ajustado por cada Región, en función de su realidad y de la importancia que le asignaban los actores claves regionales.
- Una vez definida la priorización del desarrollo de las UDA, se estableció una priorización para los proyectos contenidos en cada una de ellas.
- De manera similar al caso de las UDA, se estableció una priorización de desarrollo para los proyectos contemplados en ellas, para lo cual se utilizaron otras variables con sus respectivos ponderadores.
- El puntaje obtenido por cada proyecto, le asignó una posición relativa al interior del período que le corresponde a la UDA a la cual pertenece.
- Así, los proyectos 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 Protegida perteneciente al SNASPE²⁶: si la UDA está relacionada con una SNASPE, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Focalización territorial.**
 - a) Tipo de Destino: si la UDA está relacionada con un Destino Turístico Emergente o Potencial, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - b) ZOIT²⁷: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Inclusión y equidad.**
 - a) ADI²⁸: si la UDA está relacionada con una ADI, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - b) Territorio Rezagado: si la UDA está relacionada con un Territorio Rezagado 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.
- **Complementariedad entre planes y programas.**
 - a) 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.
 - b) Plan Base: si existen proyectos del Plan Base asociados a la UDA, tiene puntaje 1; si no, 0.

²⁶ 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 entos Naturales. Estas unidades cubren una superficie aproximada de 14,5 millones de hectáreas, el 19,2% del territorio continental de Chile.

²⁷ 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).

²⁸ 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.

Cuadro 8-1
Matriz multicriterio aplicada a las Unidades de Desarrollo de Atractivos (UDA)

	Sustentabilidad	Focalización territorial		Inclusión y Equidad		Complementariedad entre planes y programas		
	SNASPE	Tipo Destino	ZOIT	ADI	Territorio Rezagado	Programa Estratégico Regional Turístico	Proyectos Plan Base Asociados a UDA	Σ Ponderadores (siempre = 1)
Ponderador	0,15	0,2	0,15	0,1	0,1	0,1	0,2	1

UDA	Valores Posibles							Puntaje UDA	Periodo
La Dormida- Caleu	0	1	0	0	0	0	1	0,40	2
Barrio La Chimba	0	0	0	0	0	1	0	0,10	3
Casco Histórico	0	0	0	0	0	1	1	0,30	2
Barrio Franklin	0	0	0	0	0	1	0	0,10	3
Río Olivares	1	1	1	0	0	0	0	0,50	2
El Panul	0	1	0	0	0	1	0	0,30	2
Pomaire	0	1	0	0	0	1	1	0,50	2
Valle El Yeso	0	1	1	0	0	0	0	0,35	2
Isla de Maipo	0	1	0	0	0	1	1	0,50	2
Río Clarillo	1	1	0	0	0	0	0	0,35	2

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

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 0,286 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 0,286 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**
 - c) 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.
 - d) 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**
 - e) 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.
 - f) 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 Unidad de Desarrollo de Atractivos (UDA)

UDA	Nombre del Proyecto	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		Σ Ponderadores (siempre= 1)	
		Preservación del Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficiaria a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes		
		Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1
UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
La Dormida- Caleu	Mejoramiento a ruta escénica circuito La Dormida Caleu	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
La Dormida- Caleu	Mejoramiento acceso y senderos en zona de circuito mountain bike de cuesta La dormida - Cerro Rungue, Caleu - Til Til	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	2
La Dormida- Caleu	Mejoramiento sendero El Naranjo, circuito mountain bike, Cuesta La Dormida por mountain bike de Cuesta La dormida Cerro Rungue, Caleu - Til Til	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	2
La Dormida- Caleu	Mejoramiento sendero Caleu, circuito mountain bike (sendero el Naranjo, Caleu y sendero La Dormida)	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	2
La Dormida- Caleu	Construcción de miradores en circuito Mountain bike de cuesta La Dormida (Sendero el Naranjo, Caleu y Sendero La Dormida)	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	2
Barrio La chimba	Restauración Puente Los Carros	0	0,15	0,2	0	0,2	0	0,55	3
Casco Histórico	Mejoramiento grutas cerro Santa Lucia	0	0,15	0,2	0,15	0	0	0,50	2
Barrio Franklin	Restauración ex casa Gabriela Mistral en barrio Franklin	0	0,15	0,2	0	0	0	0,35	3
Río Olivares	Mejoramiento a estándar de ruta escénica. Ruta G-345, entre la Ruta G-25 y e el control de acceso a Río Olivares	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Río Olivares	Construcción centro de atención al visitante en Río Olivares	0	0	0,2	0	0	0,15	0,35	2
Río Olivares	Mejoramiento a estándar de ruta escénica accesos a Parque Río Olivares	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Río Olivares	Construcción de senderos interpretativos en Río Olivares	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,70	2
El Panul	Construcción sendero interpretativo no motorizado en sector de Panul y Pre Cordillera andina	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,70	2
Pomaire	Mejoramiento Ruta G-620 y construcción tramo entre fin de Ruta G-620 y Pomaire	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Valle El Yeso	Construcción Centro de atención al visitante en Embalse El Yeso	0	0	0,2	0	0	0,15	0,35	2
Valle El Yeso	Construcción ruta escénica embalse El Yeso	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Valle El Yeso	Construcción ruta escénica a Termas del Yeso	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Valle El Yeso	Construcción senda no motorizada entre Termas del Yeso y paso Los Piuquenes	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,70	2
Isla de Maipo	Mejoramiento de APR, Isla de Maipo	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Río Clarillo	Mejoramiento a estándar a ruta escénica, hacia Río Clarillo	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Río Clarillo	Mejoramiento senderos interpretativos Río Clarillo	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,85	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica El Volcán, entre el sector Las Vizcachas y sector San Gabriel	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica camino El Toyo	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Construcción ciclorutas paralela al trazado del ex ferrocarril entre La Obra y Romeral	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento camino de acceso a Farellones	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2

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

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

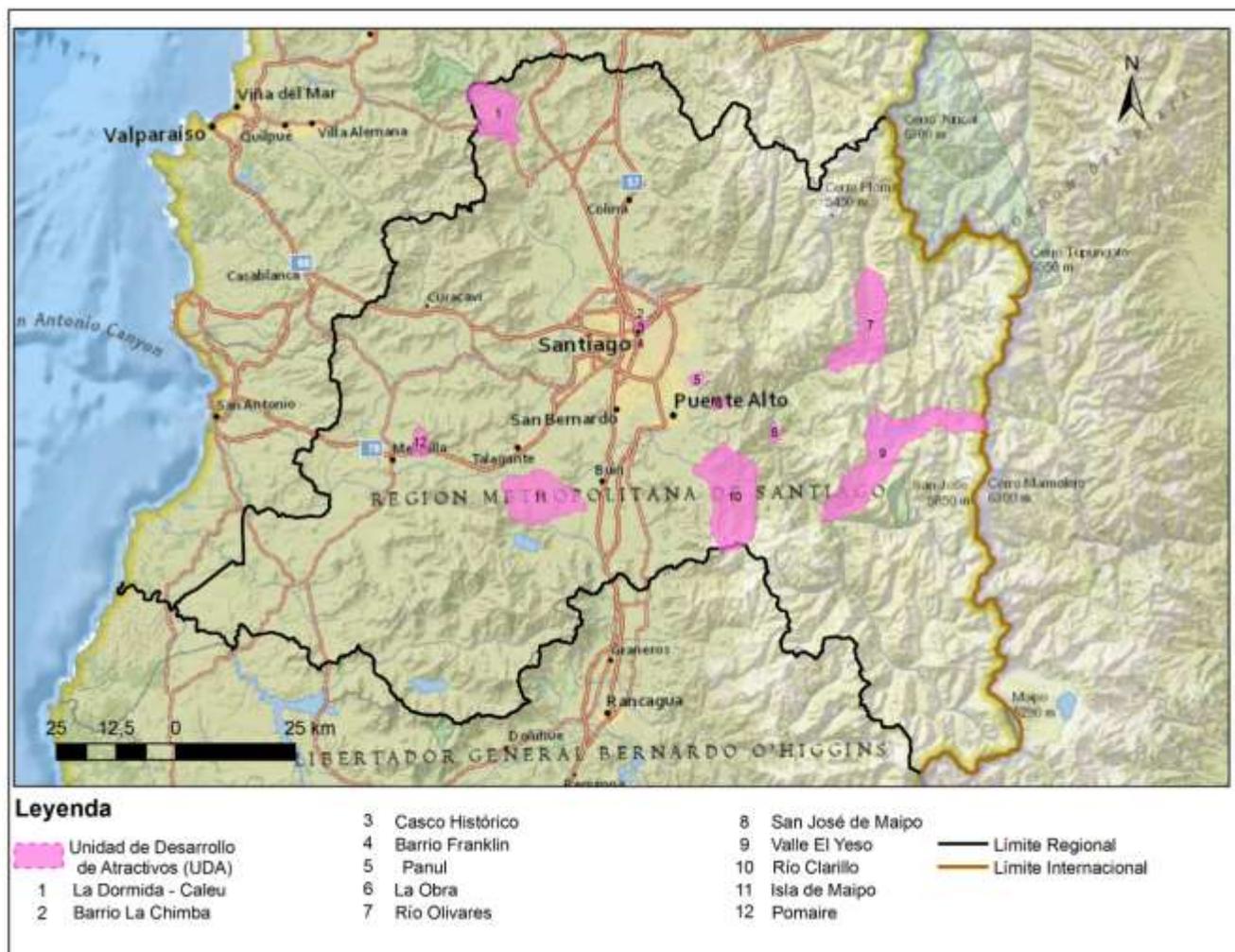
Considerando lo anterior, aquellos proyectos que obtengan un puntaje entre 0,21 y 1,00 serán desarrollados al Inicio del período que les corresponde.

Aquellos proyectos que obtengan un puntaje igual o menor a 0,20, 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 Metropolitana



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	Ciclovía - 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

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
			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	<p>Obra pública destinada:</p> <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). <p>Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.</p>
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

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
			rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
14	Ruta Escénica	MOP	<p>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.</p> <p>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.</p>
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
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

Nº	TIPOLOGÍA PARA COSTO	TIPO	Unidad	Costo (\$ 2016)
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

8.2 Listado de Proyectos Nuevos: Propuesta Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo

Cuadro 8-6
Listado de proyectos nuevos Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo – Región Metropolitana de Santiago

N° Proyecto (*)	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	Costo de Inversión M\$	5 años					5 años					4 años			
						Corto Plazo					Mediano Plazo					Largo plazo			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1	La Dormida-Caleu	Mejoramiento a ruta escénica circuito La Dormida Caleu	Taller	Vialidad	2.419.496						P	D	E						
2	La Dormida-Caleu	Mejoramiento acceso y senderos en zona de circuito mountain bike de cuesta La dormida - Cerro Rungue, Caleu - Til Til	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	65.919						D	E							
3	La Dormida-Caleu	Mejoramiento sendero El Naranjo, circuito mountain bike, Cuesta La Dormida por mountain bike de Cuesta La dormida Cerro Rungue, Caleu - Til Til	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	39.888						D	E							
4	La Dormida-Caleu	Mejoramiento sendero Caleu, circuito mountain bike (sendero el Naranjo, Caleu y sendero La Dormida)	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	40.277						D	E							
5	La Dormida-Caleu	Construcción de miradores en circuito Mountain bike de cuesta La Dormida (Sendero el Naranjo, Caleu y Sendero La Dormida)	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	210.634						D	E							
7	Barrio La chimba	Restauración Puente Los Carros	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	100.000											P	D	E	
8	Casco Histórico	Mejoramiento grutas cerro Santa Lucia	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	100.000						D	E							
14	Barrio Franklin	Restauración ex casa Gabriela Mistral en barrio Franklin	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	100.000											D	E		
15	El Panul	Construcción sendero interpretativo no motorizado en sector de Panul y Pre Cordillera andina	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	108.527						P	D	E						
17	Río Olivares	Mejoramiento a estándar de ruta escénica. Ruta G-345, entre la Ruta G-25 y e el control de acceso a Río Olivares	Taller	Vialidad	1.502.332						P	D	E						
18	Río Olivares	Construcción centro de atención al visitante en Río Olivares	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
19	Río Olivares	Mejoramiento a estándar de ruta escénica accesos a Parque Río Olivares	Taller	Vialidad	486.972						P	D	E						
20	Río Olivares	Construcción de senderos interpretativos en Río Olivares	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	776.657						D	E							
23	Valle El Yeso	Construcción Centro de atención al visitante en Embalse El Yeso	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
24	Valle El Yeso	Construcción ruta escénica embalse El Yeso	Consultor	Vialidad	469.604						P	D	E						
25	Valle El Yeso	Construcción ruta escénica a Termas del Yeso	Consultor	Vialidad	1.038.072						P	D	E						
26	Río Clarillo	Mejoramiento a estándar a ruta escénica, hacia Río Clarillo	Taller	Vialidad	70.582						P	D	E						
27	Río Clarillo	Mejoramiento senderos interpretativos Río Clarillo	Taller	No MOP (UT	412.824						D	E							

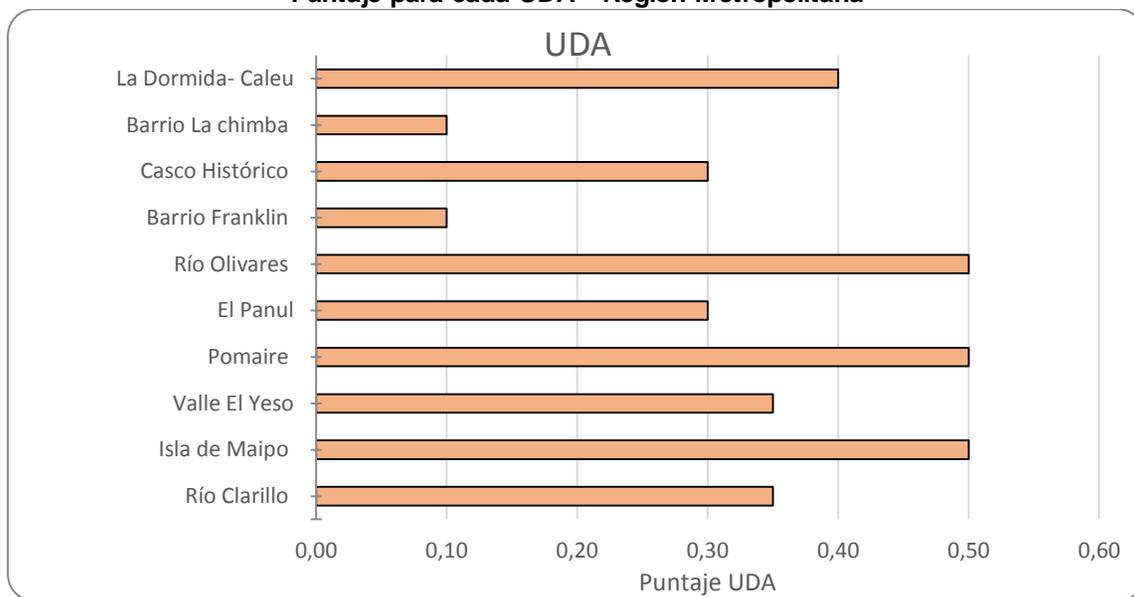
N° Proyecto (*)	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	Costo de Inversión	5 años					5 años					4 años			
						Corto Plazo					Mediano Plazo					Largo plazo			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
				Arquitectura)															
28	Valle El Yeso	Construcción senda no motorizada entre Termas del Yeso y paso Los Piuquenes	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	93.245						P	D	E						
29	Isla de Maipo	Mejoramiento de APR, Isla de Maipo	Taller	Obras Hidráulicas	380.000						D	E							
31	Pomaire	Mejoramiento Ruta G-620 y construcción tramo entre fin de Ruta G-620 y Pomaire	Taller	Vialidad	1.675.800						P	D	E						
33	Conector	Mejoramiento a ruta escénica El Volcán, entre el sector Las Vizcachas y sector San Gabriel	Taller	Vialidad	2.983.956						P	D	E						
34	Conector	Mejoramiento a ruta escénica camino El Toyo	Taller	Vialidad	1.528.384						P	D	E						
35	Conector	Construcción ciclorrutas paralela al trazado del ex ferrocarril entre La Obra y Romeral	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	3.493.600						P	D	E						
36	Conector	Mejoramiento camino de acceso a Farellones	Taller	Vialidad	14.767.200						P	D	E						
Costo Total de la Inversión					33.074.605														
Inversión con financiamiento externo					5.409.965														
Inversión directa MOP					27.664.640														

* Los números faltantes en el correlativo corresponden a proyectos del Plan Base, que se presentaron en el capítulo 5.

P= Prefactibilidad D= Diseño E= Ejecución.

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

Figura 8-2
Puntaje para cada UDA - Región Metropolitana



Fuente: Elaboración propia

8.3 Archivo Excel de la Propuesta de Plan de 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 Plan 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)

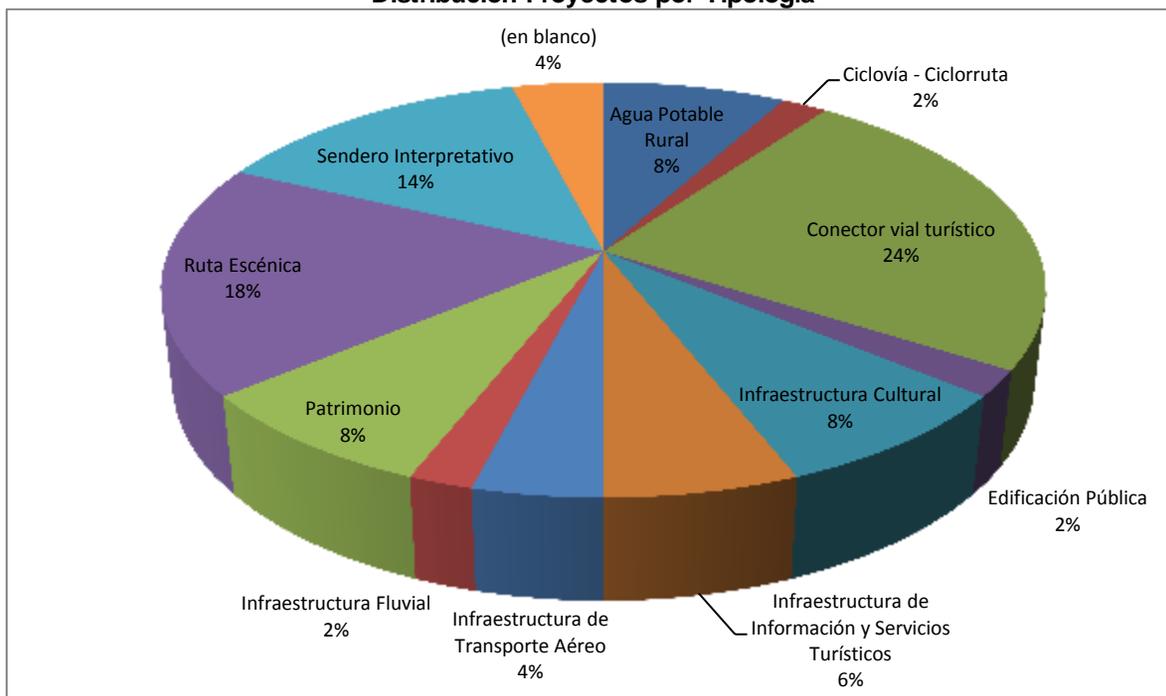
Al finalizar el proceso de priorización y sensibilización se procede a graficar cada proyecto en el periodo correspondiente (corto, mediano y largo plazo) y su priorización en el interior de la UDA con su puntaje de proyecto. Es importante mencionar que cuando un proyecto tiene un puntaje menor o igual 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 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 concentra un 42% del total, seguido de Sendero Interpretativo con 14%.

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

	kilómetros
Ruta Escénica	162,0
Ciclovía - Ciclorruta	43,7
Sendero Interpretativo	45,6

Cabe señalar que algunas iniciativas de rutas escénicas contienen ciclorrutas, por lo que el ítem de Ciclovía – Ciclorruta se refiere solamente a aquellos proyectos donde sólo se plantea esta tipología de proyectos.

Se proponen algunas rutas escénicas, las que, en todo caso, se concentran en los sectores de Cuesta La Dormida y Cajón del Maipo, lo mismo que las ciclorrutas.

9.2 Principales Aspectos de la Cartera Regional Propuesta

El territorio de intervención tiene como foco los destinos turísticos priorizados y sus atractivos, algunos de los cuales están en la ciudad de Santiago, como es el caso del barrio La Chimba, el barrio Franklin o el casco histórico y otros, en las cercanías de la capital, como Isla de Maipo, sector La Dormida-Caleu, Río Clarillo, embalse El Yeso, Río Olivares o Pomaire. 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	Total
Cajón del Maipo	Conector	3
	Río Olivares	4
	San José de Maipo	2
	Valle El Yeso	4
	San Alfonso	1
Centros de Montaña - Santiago Centro	Conector	1
La Dormida	La Dormida - Caleu	5
Otro Destino	El Panul	1
	Pomaire	1
	Valle del Maipo	2
Santiago Urbano	Barrio Franklin	1
	Barrio La Chimba	1
	Casco Histórico	8
	Santiago Urbano	6
Valle del Maipo	Isla de Maipo	2
	La Obra	1
	Pomaire	1
	Río Clarillo	2
	Valle del Maipo	4
Total general		50

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	Total
Aeropuertos	1
Agua Potable Rural	4
Arquitectura	21
Concesiones	7
Obras Hidráulicas	1
Vialidad	16
Total general	50

Fuente: elaboración propia

La Región Metropolitana de Santiago, resulta ser una de las regiones con mayor inversión en infraestructura turística de conectividad terrestre y aérea, lo que le permite tener una excelente conectividad con el resto del país y con el extranjero. Dada la creciente demanda turística y la necesidad de habilitar nuevos destinos, se propuso una importante cantidad de proyectos relacionados con conectividad, en más de un modo.

Si bien la propuesta de plan de infraestructura para esta región no contempla grandes obras, aparte de la ya mencionada ampliación del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, sí se propone un conjunto de obras en torno a atractivos turísticos cercanos a la capital, que potencian sus destinos turísticos, como son el sector de Río Olivares, en la cordillera de la región Metropolitana y el Valle El Yeso, ubicado en la ZOIT San José de Maipo. Destaca por su valor el proyecto de mejoramiento del camino de acceso a Farellones.

Se propone el desarrollo de 50 proyectos, 25 de los cuales provienen del plan base y 25 son nuevas iniciativas. En términos del costo total de la inversión se llega a la suma de M\$ 1.456.369.557, correspondiendo el 7% a inversión del MOP y el 93% 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 98% del total, está en el corto plazo, parte de lo cual ya está en ejecución, mediante modalidad de concesiones, 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	1.330.125.434	19.911.246	200.000	1.350.236.680
Sectorial	91.369.527	14.763.351		106.132.878
Total	1.421.494.961	34.674.597	200.000	1.456.369.557

Fuente: elaboración propia

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	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Etapas	Plazo
Chacabuco	Lampa	Construcción De Obras Fluviales Y Mejoramiento Del Estero Colina	Infraestructura Fluvial	Otro Destino	Sectorial	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento Pasadas Urbanas Ruta G-16 S: A. Vespucio - Lampa, RM	Conector vial turístico	Santiago Urbano	Sectorial	Diseño y Ejecución	Corto
	Tiltil	Construcción de miradores en circuito Mountain bike de cuesta La Dormida (Sendero el Naranjo, Caleu y Sendero La Dormida)	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	La Dormida	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica circuito La Dormida - Caleu (Rutas G-16, G-102, G-10-F)	Ruta Escénica	La Dormida	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento acceso y senderos en zona de circuito mountain bike de Cuesta la Dormida - Cerro Rungue - Caleu - Til Til	Sendero Interpretativo	La Dormida	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento sendero Caleu, circuito mountain bike (sendero el Naranjo, Caleu y sendero La Dormida)	Sendero Interpretativo	La Dormida	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento sendero El Naranjo , circuito mountain bike, Cuesta La Dormida por mountain bike de Cuesta La dormida Cerro Rungue, Caleu - Til Til	Sendero Interpretativo	La Dormida	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
Cordillera	Pirque	Construcción Costanera Del Maipo, Sector Puente Los Morros - Puente Las Vertientes.	Ruta Escénica	Valle del Maipo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta G-405, hacia Reserva Nacional Río Clarillo	Ruta Escénica	Valle del Maipo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento senderos interpretativos Río Clarillo	Sendero Interpretativo	Valle del Maipo	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
	Puente Alto	Construcción sendero interpretativo no motorizado en sector de Panul y Pre Cordillera andina	Sendero Interpretativo	Otro Destino	Extrasectorial	Prefactibilidad	Mediano
	San José de Maipo	Construcción Ciclorrutas paralela al trazado del ex ferrocarril entre La Obra y Romeral	Ciclovía - Ciclorruta	Cajón del Maipo	Extrasectorial	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos en Embalse El Yeso	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Cajón del Maipo	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos en Río Olivares	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Cajón del Maipo	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de senderos interpretativos en Río Olivares	Sendero Interpretativo	Cajón del Maipo	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción Ruta Escénica Ruta G-455, a Termas del Plomo desde Embalse El Yeso	Ruta Escénica	Cajón del Maipo	Sectorial	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción Ruta Escénica Ruta G-455, Borde Sur Embalse El Yeso	Ruta Escénica	Cajón del Maipo	Sectorial	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción senda no motorizada entre Termas del Yeso y paso Los Piquenes	Sendero Interpretativo	Cajón del Maipo	Extrasectorial	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica accesos a Parque Río Olivares (Ruta G-345, km 22-30)	Ruta Escénica	Cajón del Maipo	Sectorial	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica camino El Toyo, sector Las Vertientes - cruce Ruta G-	Ruta Escénica	Cajón del Maipo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Etapas	Plazo
		25					
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta G-25, sector Las Vizcachas - San Gabriel	Ruta Escénica	Cajón del Maipo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta G-345, entre Ruta G-25 y control de acceso a Río Olivares (km 22)	Ruta Escénica	Cajón del Maipo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento APR San Alfonso	Agua Potable Rural	Cajón del Maipo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Cno. Lagunillas G-355, Km. 0,0-19 Cna De S. J. De Maipo	Conector vial turístico	Cajón del Maipo	Sectorial	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Pasada Urbana De La Ruta G-25 Por San José De Maipo	Conector vial turístico	Cajón del Maipo	Sectorial	Ejecución	Corto
Maipo	Paine	Ampliación Ruta 5, Tramo Santiago - Talca y Acceso Sur A Santiago	Conector vial turístico	Valle del Maipo	Extrasectorial	Ejecución	Corto
		Construcción Paso Sobre Nivel Línea Férrea En Ruta G-535	Conector vial turístico	Valle del Maipo	Sectorial	Ejecución	Corto
		Mejoramiento APR Águila Norte	Agua Potable Rural	Valle del Maipo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
	San Bernardo	Construcción Parque Cultural Indígena Pucara De Chena	Infraestructura Cultural	Valle del Maipo	Sectorial	Ejecución	Corto
Melipilla	Curacaví	Ampliación Ruta 68, Santiago-Valparaíso-Viña Del Mar	Conector vial turístico	Otro Destino	Extrasectorial	Ejecución	Corto
	Melipilla	Ampliación Ruta G-620 entre Camino Melipilla y Pomaire	Conector vial turístico	Valle del Maipo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
Santiago	Las Condes	Ampliación Sistema Oriente - Poniente	Conector vial turístico	Santiago Urbano	Extrasectorial	Ejecución	Corto
		Construcción de túnel en Américo Vespucio Oriente	Conector vial turístico	Santiago Urbano	Extrasectorial	Ejecución	Corto
	Lo Barnechea	Mejoramiento camino de acceso a Farellones	Conector vial turístico	Centros de Montaña - Santiago Centro	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
	Maipú	Ampliación Ruta 76 S: A. Vespucio - Malloco, RM	Conector vial turístico	Santiago Urbano	Sectorial	Diseño y Ejecución	Corto
	Pudahuel	Mejoramiento Acceso Vial Aeropuerto AMB	Infraestructura de Transporte Aéreo	Santiago Urbano	Extrasectorial	Ejecución	Corto
		Normalización Área De Movimiento Aeropuerto Arturo Merino Benítez, RM	Infraestructura de Transporte Aéreo	Santiago Urbano	Sectorial	Ejecución	Corto
	San Joaquín	Restauración Y Puesta En Valor Ex Recinto De Detención Tres Y Cuatro Alamos San Joaquín	Patrimonio	Santiago Urbano	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
	San Miguel	Restauración ex casa Gabriela Mistral en barrio Franklin	Patrimonio	Santiago Urbano	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Largo
	Santiago	Conservación Palacio De La Moneda 2018 Santiago Palacio De La Moneda	(en blanco)	(en blanco)	Sectorial	Ejecución	Corto
		Construcción Centro Gabriela Mistral Etapa 2	Infraestructura Cultural	Santiago Urbano	Sectorial	Ejecución	Corto
		Construcción Edificio Anexo Museo Histórico Nacional Santiago	Infraestructura Cultural	Santiago Urbano	Sectorial	Ejecución	Corto
		Mejoramiento grutas cerro Santa Lucía	Infraestructura Cultural	Santiago Urbano	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Normalización Y Mejoramiento Integral De Edificio MOP Central Santiago	Edificación Pública	Santiago Urbano	Extrasectorial	Ejecución	Corto
		Reparación Parcial Basílica El Salvador De Santiago	Patrimonio	Santiago Urbano	Extrasectorial	Ejecución	Corto
		Restauración Palacio Pereira Y Reposición	(en blanco)	(en blanco)	Sectorial	Ejecución	Corto

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Etapa	Plazo
		Edificios Cmn Y Dibam		blanco)			
		Restauración Puente Los Carros	Patrimonio	Santiago Urbano	Extrasectorial	Diseño y Ejecución	Largo
Talagante	Isla de Maipo	Construcción /Habilitación de APR a Isla de Maipo	Agua Potable Rural	Valle del Maipo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento APR La Puntilla De Lonquen	Agua Potable Rural	Valle del Maipo	Sectorial	Diseño y Ejecución	Mediano
	Talagante	Ampliación Autopista Santiago - San Antonio	Conector vial turístico	Otro Destino	Extrasectorial	Ejecución	Corto



INECON S.A.