



Gobierno
de Chile

Ministerio de
Obras Públicas

Ministerio de
Economía,
Fomento y
Turismo

Gobierno de Chile

Gobierno de Chile

Informe Final

REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA

"ANÁLISIS REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA
MOP DE APOYO AL TURISMO"

Diciembre 2016



INECON S.A.

PRESENTACIÓN MINISTERIAL DEL ESTUDIO

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

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

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

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

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

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

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

Índice
Análisis Requerimientos de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo

Informe Final
REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA

	Pág.
PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO	1
1 INTRODUCCIÓN	3
2 EL TURISMO EN LA REGIÓN	9
2.1 Antecedentes generales de la Región de Arica y Parinacota	9
2.1.1 <i>Antecedentes geográficos.</i>	9
2.1.2 <i>Antecedentes demográficos y socioculturales</i>	9
2.1.3 <i>Antecedentes administrativos.</i>	11
2.1.4 <i>Antecedentes climáticos</i>	13
2.1.5 <i>Conectividad</i>	14
2.2 Turismo.	14
2.3 Caracterización de los Destinos.	16
2.4 Situación de las Áreas Protegidas.....	17
2.5 Áreas de Desarrollo Indígena	17
2.6 Caracterización económica.....	19
2.6.1 <i>Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región de Arica y Parinacota</i>	20
2.6.2 <i>Pasajeros provenientes de programas sociales</i>	21
3 RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN	22
3.1 Instrumentos Regionales.....	22
3.1.1 <i>Estrategia Regional de Desarrollo</i>	22
3.1.2 <i>Estrategia Regional de Turismo</i>	24
3.1.3 <i>Política Regional de Turismo</i>	24
3.1.4 <i>Plan de Acción Sector Turismo</i>	26
3.1.5 <i>Plan Piloto de Infraestructura Turística. Región Arica y Parinacota.</i>	29
3.1.6 <i>Plan Regional de Ordenamiento Territorial de Arica y Parinacota.</i>	33
3.1.7 <i>Plan Regional de Desarrollo Urbano Región de Arica y Parinacota.</i>	33
3.1.8 <i>Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas (PEDZE)</i>	36
3.1.9 <i>Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico</i>	37
3.1.10 <i>Zonificación del Borde Costero</i>	38
3.2 Instrumentos de planificación local.....	39
3.2.1 <i>Planes de Desarrollo Turístico Comunales</i>	39
3.2.2 <i>Planes de Desarrollo Comunal</i>	40
3.2.3 <i>Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP)</i>	43
3.3 Planes de Infraestructura MOP.....	48
3.3.1 <i>Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021.</i>	48
3.3.2 <i>Plan Director de Infraestructura al 2025 del Ministerio de Obras Públicas</i>	50
3.3.3 <i>Otros Planes MOP Validados y Vigentes</i>	52
3.3.4 <i>Convenios de Programación</i>	57
3.4 Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional Arica y Parinacota.	57
4 INFRAESTRUCTURA MOP O SITUACIÓN BASE	60
4.1 Infraestructura de conectividad vial interurbana y urbana.....	60
4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria.....	62

4.3	Infraestructura de conectividad marítima y productiva asociada a la Infraestructura Portuaria y Pesquera Artesanal.	62
4.4	Infraestructura de riego.	64
4.4.1	Embalses	64
4.4.2	Canales	64
4.5	Infraestructura de control aluvional.	65
4.6	Edificación pública y patrimonial.	65
4.7	Ferrocarril Arica – La Paz.....	68
4.8	Cobertura de Agua Potable Rural y Saneamiento Rural.	69
4.9	Infraestructura Pública Concesionada.	70
5	PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO – REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA.	72
5.1	Antecedentes para la construcción del Plan Base.....	72
5.2	Construcción del Plan Base	73
5.3	Listado y cronograma de Proyectos del Plan Base de Infraestructura	76
5.4	Mapa Cartera de Proyectos del Plan Base de Infraestructura	78
6	IMAGEN OBJETIVO DE LOS DESTINOS	79
6.1	Situación actual.....	79
6.2	Visión propuesta	81
6.3	Identificación de Déficits.....	84
7	PARTICIPACIÓN CIUDADANA	86
7.1	Metodología propuesta para el desarrollo de los Talleres de Inicio regionales.....	86
7.1.1	<i>Definición de actores invitados</i>	86
7.1.2	<i>Contenido de los Talleres de Inicio</i>	86
7.1.3	<i>Registro de Ideas de proyectos identificados</i>	88
7.2	Resumen Ejecutivo Taller de Inicio 1 en Capital Regional	88
7.2.1	<i>Participantes</i>	88
7.2.2	<i>Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región</i>	89
7.2.3	<i>Ideas de proyectos identificadas</i>	89
7.2.4	<i>Puntos críticos y oportunidades que se presentaron:</i>	90
7.3	Resumen Ejecutivo Taller de Inicio 2 en Capital Regional	91
7.3.1	<i>Participantes</i>	91
7.3.2	<i>Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región</i>	91
7.3.3	<i>Ideas de proyectos identificadas</i>	92
7.3.4	<i>Puntos críticos y oportunidades que se presentaron:</i>	93
7.4	Resumen ejecutivo Taller de Inicio Putre	93
7.4.1	<i>Participantes</i>	93
7.4.2	<i>Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región</i>	94
7.4.3	<i>Ideas de proyectos identificados</i>	94
7.4.4	<i>Puntos críticos y oportunidades que se presentaron:</i>	95
7.5	Resumen Ejecutivo Taller de Validación en Capital Regional.	96
7.5.1	<i>Participantes</i>	96
7.5.2	<i>Presentación propuesta de plan de infraestructura</i>	96
7.5.3	<i>Preguntas y observaciones</i>	97
8	PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE	99
8.1	Aspectos Metodológicos para la Elaboración de la Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable.	99
8.1.1	<i>Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan</i>	99
8.1.2	<i>Identificación de Proyectos Nuevos</i>	100

8.1.3	<i>Priorización de Proyectos Nuevos</i>	101
8.1.4	<i>Criterios para la priorización de Unidades de Desarrollo de Atractivos.</i>	102
8.1.5	<i>Criterios para la priorización de los proyectos al Interior de las UDA</i>	105
8.1.6	<i>Tipologías de Infraestructura</i>	111
8.1.7	<i>Estimación de Costos de Inversión</i>	113
8.2	Listado de Proyectos Nuevos: Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo	117
8.3	Archivo Excel del Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo	120
9	SINTESIS Y CARTERA PROPUESTA	121
9.1	Síntesis de la Propuesta del Plan Regional.	121
9.2	Principales Aspectos de la Propuesta de Plan de Infraestructura	122
9.3	Cartera del Plan:	124

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 de Arica y Parinacota se desarrollaron cuatro talleres de participación. Tres en la primera fase del estudio, donde se identificaron, en conjunto con la comunidad, las necesidades de infraestructura de apoyo al turismo, y que se llevaron a cabo en las ciudades de Arica (2) y Putre (1). En tanto, durante la segunda fase, se ejecutó un taller de cierre en la capital regional, cuyo objetivo fue presentar a la comunidad aquellas iniciativas incluidas en la Propuesta de Plan de Infraestructura y recoger las sugerencias que permitieran ajustar dicha propuesta.

Cabe señalar que, para la elaboración de esta propuesta de **PLAN REGIONAL DE INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE DE LA REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA**, 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 geográfico, con el fin de incorporar estos antecedentes a los sistemas de representación geoespacial que maneja el Ministerio de Obras Públicas y la Subsecretaría de Turismo.

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

AJUSTE INTERNO

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

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

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

1 INTRODUCCIÓN

El “Índice de Competitividad Turística de los Viajes y el Turismo”, corresponde a un informe independiente realizado, a nivel global, por el Foro Económico 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 variada reunión de recursos naturales y culturales lo hace un lugar ideal para viajar.

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

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

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

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

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

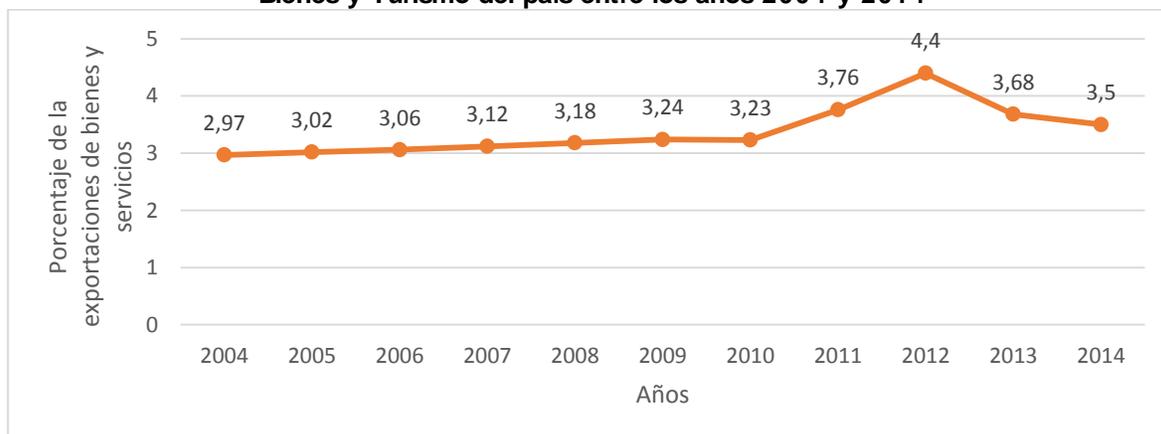
El análisis de los subíndices muestra a Chile en el lugar 58 en materia de infraestructura, siendo el peor valor alcanzado en términos del ranking para nuestro país. En esta materia en particular nuestra competencia más cercana se encuentra en los siguientes países²: Jamaica (3.9), Omán (3.9), México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

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

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

Por otra parte, Chile como un actor en el contexto mundial, aporta, de acuerdo a cifras de la OMT, un 0,3% de las llegadas internacionales y un 0,2% del gasto internacional en turismo, transformándose éste, en uno de los principales sectores productivos, aportando divisas cercanas a los 2.500 millones de dólares aproximadamente cada año, sólo por concepto de turismo 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 el año 2014. Esto habla que el sector turismo, a nivel país, tiene un grado de importancia menor que otros sectores económicos tales como la minería, el sector frutícola, vitivinícola, entre otros.

Solo el año 2013 se estimó que el turismo representó en forma directa un 3,2% tanto del PIB como del empleo.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 viajes y turismo, una economía abierta a la inversión extranjera y a los acuerdos bilaterales de servicios aéreos y requerimientos de visados con escasas restricciones.

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.

Desde el punto de vista de la región, el principal recurso patrimonial es la Cultura Chinchorro y sus momias, que están en pleno proceso de declaratoria de patrimonio de la humanidad.

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 brechas detectadas a partir de diagnósticos que comprenden: La Estrategia Nacional de Innovación y Competitividad 2010 – 2020 y la Estrategia Nacional de Turismo 2012-2020, brechas 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 estas brechas están siendo abordadas 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 referente 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 MOP, similar a los Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 del MOP, pero en este caso desarrollado específicamente para

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

el sector turismo en destinos priorizados, coherente además con la visión y propuesta de desarrollo regional surgida de procesos de ordenamiento territorial de los Gobiernos Regionales otros servicios públicos relacionados. Por ello y en atención a la mirada de largo plazo se agrega el horizonte 2030 al análisis.

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

A nivel regional, se observa un territorio que presenta brechas en relación a la disponibilidad de infraestructura de apoyo al turismo y desequilibrios referidos a distribución de población y desarrollo económico, dificultando con ello un desarrollo sustentable de las comunidades locales, particularmente las altiplánicas. Pero, del mismo modo, ofrece oportunidades de desarrollo relacionadas con la actividad turística, ya que el territorio combina áreas con clima que permiten desarrollar actividades durante todo el año en la costa, por ejemplo. A través de toda la región es posible encontrar atributos de tipo histórico-cultural, natural, arqueológico, folclórico y religioso, entre otros.

En este contexto, el informe de focalización territorial turístico elaborado por la Subsecretaría de Turismo y SERNATUR, ha definido un destino consolidado (Arica) y dos emergentes (Putre–PN Lauca y Codpa), definición que revela los desequilibrios enunciados, pero que al mismo tiempo abren una ventana donde este estudio puede realizar un aporte territorial y de planificación sustantivo para el desarrollo de un turismo sustentable en la región.

Geográficamente, la región queda definida por cinco franjas longitudinales compuesta por las casi inexistentes planicies litorales en donde se encuentra su ciudad capital, único lugar donde estas se ensanchan en forma significativa. La cordillera de la costa, en forma de acantilados con alturas promedio de 300 m.s.n.m.; la depresión intermedia se presenta como una extensa planicie, cuyas alturas van desde los 500 a los 2.000 m sus principales pampas son la Pampa de Chaca y la Pampa de Camarones, atravesada por quebradas y delimitada por la pre cordillera, donde se localizan mayoritariamente los poblados de origen pre hispánico, y la Cordillera de Los Andes que se configura como un gran plano inclinado (altiplano), con alturas que superan los 4.000 m.s.n.m. y escasamente poblada. En el altiplano sobresalen ríos y lagunas endorreicas como ríos Caquena, Lauca, Lago Chungará y las lagunas

Parinacota, Cotacotani y Blanca, salares como Surire y una serie de bofedales; todo lo cual reporta una excepcional biodiversidad.

Tres son las quebradas principales y que dan origen a los ríos más característicos de la Región: Lluta, Azapa y Camarones, las que a la vez contienen los ríos Lluta, San José y Camarones respectivamente. En el altiplano se destaca también el río Lauca. Varios volcanes destacan: Parinacota (6.342 m.s.n.m.), Pomerape (6.242 m.s.n.m.), Guallatire (6.063 m.s.n.m.), Tacora (5.980 m.s.n.m) y los Nevados de Putre (5.775 m.s.n.m.). Los volcanes son a la vez fuente de recursos termales necesarios de poner en valor y desarrollar el turismo.

La escasez de precipitaciones y estabilidad climática caracteriza esta región, lo que trae consigo el predominio de un paisaje desértico con variedad de subtipo (costero nuboso, desértico interior, desértico marginal de altura y estepa de altura).

Este clima desértico y sus características geográficas han sido permanentes aliados del turismo en la región, especialmente en la franja litoral, donde se ha posicionado el concepto de "Arica la ciudad de la eterna primavera", a lo que hay que sumar su excepcional patrimonio natural y cultural. Este último, con recursos arqueológicos de connotación mundial como la cultura Chinchorro que registra entre sus tesoros las momias más antiguas del mundo; así como la presencia de tradiciones culturales ancestrales presentes en los pueblos originarios que mantienen una ocupación y continuidad cultural en los poblados prehispánicos del interior. Es así como el turismo se ha desarrollado preferentemente en función de la accesibilidad, equipamiento y seguridad en Arica y sus alrededores, incluyendo la extensión a Tacna, y aquellos lugares localizados en las inmediaciones del camino a Bolivia (Ruta 11-CH) que, por razones de transporte y tratado internacional, el país mantiene en buenas condiciones.

De esta forma, tal como fuera señalado anteriormente, también posee recursos geográficos asociados al altiplánico (un Parque Nacional, una Reserva Nacional y dos Monumentos Naturales) que involucran un 21,5% del territorio, que presenta brechas en relación a la disponibilidad de infraestructura de apoyo al turismo, y que constituyen un potencial de desarrollo principalmente para el turismo aventura, cuestión que será necesario abordar en los distintos planes de apoyo y fomento al turismo.

2 EL TURISMO EN LA REGIÓN

A continuación, se exponen de manera general elementos del contexto tanto físico-espacial como demográfico-económico y estratégico en el que se enmarca la actividad turística en la Región de Arica y Parinacota. A partir de fuentes secundarias y líneas de base se relevan aquellas informaciones, descripciones, datos y estadísticas con un énfasis hacia la implicación que tienen frente al fenómeno del turismo y su potencial infraestructura¹¹.

2.1 Antecedentes generales de la Región de Arica y Parinacota

2.1.1 Antecedentes geográficos.

La Región de Arica y Parinacota comprende los 18°28' y los 18° 56' lat. S, limitando al Norte con el departamento peruano de Tacna, al Este los 70° 18'52"O con los departamentos bolivianos de Oruro y La Paz, con el océano Pacífico por el Poniente y al Sur con la Región de Tarapacá.

El hecho que sea bifronteriza hace que tenga que mantener tratados internacionales relacionados con infraestructura y servicios de diverso tipo, tales como el muelle para el servicio del Perú en Arica, el libre tránsito de mercaderías para Bolivia por el puerto de Arica, por vía caminera Paso Tambo Quemado y ferroviaria Paso Visviri.

La Región de Arica y Parinacota fue creada el 8 de octubre de 2007, con la Ley nº 20.175.

La Región de Arica Parinacota también posee una estratégica ubicación para el turismo, por tener importantes relaciones y accesos con Bolivia y Perú, facilitando el intercambio, la conexión y el comercio.

2.1.2 Antecedentes demográficos y socioculturales

a) Demografía

Según indicadores de fuente INE en 2016 la población de la región es de 243.149 habitantes, con 122.753 hombres y 120.396 mujeres.. Esta región concentra la mayor población aimara y una importante cantidad de inmigrantes de Perú y Bolivia.

¹¹ Fuente: Plan de Acción Región de Arica y Parinacota. Sector Turismo 2014 -2018, SERNATUR

b) Pueblos originarios

En la Región de Arica y Parinacota existen pueblos indígenas reconocidos por el Estado. Los aymaras es el pueblo que mayoritariamente se ubica en esta región, además de la Región de Tarapacá.

Las comunidades existentes ocupan el altiplano desde Visviri por el norte hasta “Laguna Colorada” por el sur, los ríos Lluta y Azapa de la precordillera, las quebradas de Vítor, y Camarones, además de centros urbanos. Todos estos lugares pertenecen a las comunas de Camarones, General Lagos y Putre en la Región de Arica y Parinacota¹².

La población que se reconoce aymara de acuerdo al censo de 2002, alcanza a 48.511 personas (24.118 hombres y 24.313 mujeres). Un 84,4% se encuentra en las regiones de Arica y Parinacota y de Tarapacá; un 5,7% en la Región Metropolitana; un 5,3% en la Región de Antofagasta y un 4,6% en las demás regiones. Los aymaras representan al 7% de la población indígena del país. Las comunidades y pueblos distribuidos dentro de la Región de Arica y Parinacota se aprecian en el siguiente cuadro.

Cuadro 2-1

Pueblos y comunidades Aymaras según comuna. Región de Arica y Parinacota

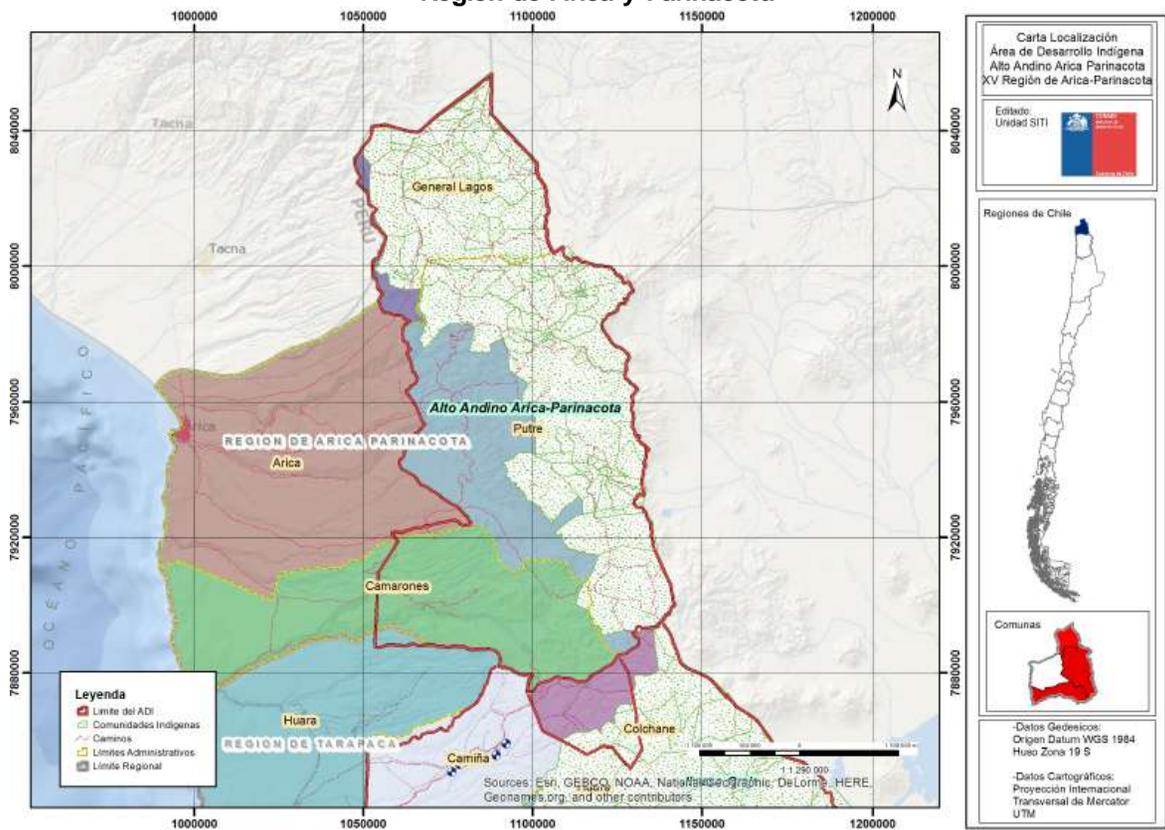
Comuna	Pueblos y comunidades Aymaras
Camarones	Cochiza, Sibitaya, Timar, Umirpa, Huancarane, Chitita, Illapata, Mulluri, Parinacota Parcohaylla, Vila Vila, Villa Vista, Alto Cobija, Camarones, Codpa, Pachica, Esquiña.
Putre	Chucuruma, Paquiza, Chuzmiza, Murmutani, Ticnamar, Zapahuirra, Belén, Caquena, Chapiquiña, Chucuyo, Copaquilla, Caquena, Guallatire, Lupica, Parinacota, Cruzani, Putre, Quipaquipani, Saxamar, Copaquilla.
General Lagos	Guacollo, Pakagua, Alcérreca, Ancolacane, Chislluma, Colpitas, Cosapilla, Visviri, Putani, Huailas, Chujlluta, Tacora.

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

Dentro del patrimonio arqueológico que poseen, se destaca, el Camino del Inca (Qhapaq Ñan), los tambos, los cementerios o gentilares, las chullpas -construcciones de piedras realizadas por los antiguos y usadas como depósitos de alimentos o sepulturas, pukaras y lugares con arte rupestre -geoglifos, petroglifos y pictografías-, los cerros tutelares, y finalmente, el patrimonio natural, formado por los paisajes, especialmente los de los valles altos, oasis y del altiplano. Además, de acuerdo al Decreto N° 224, del 2005, se crea el Área de Desarrollo Indígena de la Zona Alto Andino de Arica y Parinacota, que corresponde a las comunas de Putre, General Lagos y la zona andina de la comuna de Camarones (50% del territorio regional). Las cuales protegen tanto el patrimonio arqueológico y natural de ese territorio. Ver figura 2-1.

¹² Guía de Antecedentes Territoriales y Culturales de los Pueblos Indígenas de Chile – MOP.
<http://www.mop.cl/asuntosindigenas/Documents/TerritorialCultural.pdf>

Figura 2-1
Localización Área de Desarrollo Indígena Alto Andino Arica Parinacota
Región de Arica y Parinacota

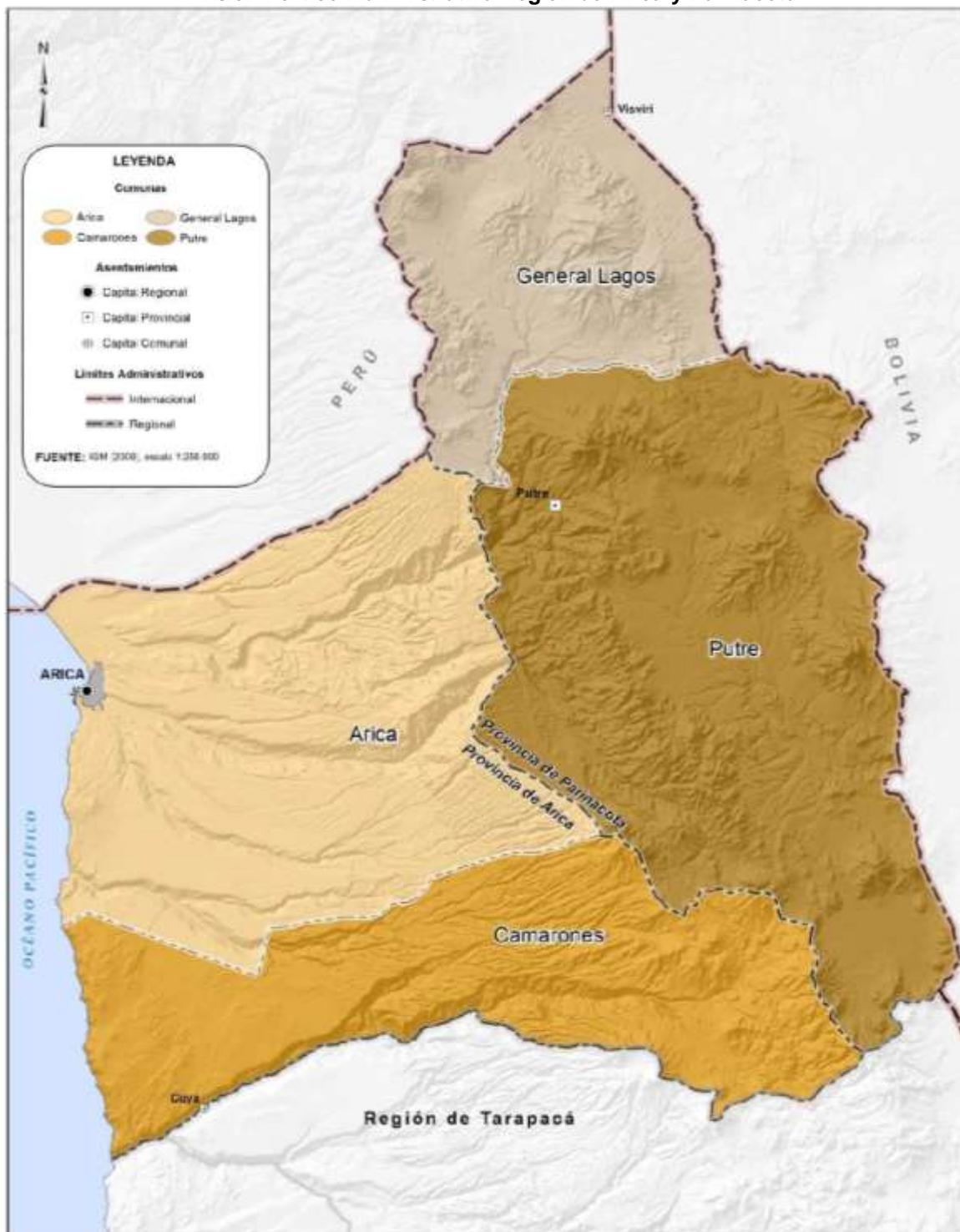


Fuente: Corporación Nacional de Desarrollo Indígena (CONADI)

2.1.3 Antecedentes administrativos.

Su ubicación geográfica hace que esté relacionada con destinos turísticos de Perú y Bolivia y que posea una imagen bastante autónoma que también se refuerza por su particular y cohesionada cultura y su clima. La región está compuesta por las provincias de Arica que abarca las comunas de Arica y Camarones; y la provincia de Parinacota, con la comuna de General Lagos y la comuna de Putre. Siendo la capital regional, la ciudad de **Arica**.

Figura 2-2
División Político Administrativa Región de Arica y Parinacota



Fuente: Elaboración UGIT, Información MIDEPLAN – 2012

2.1.4 Antecedentes climáticos

En la Región de Arica - Parinacota se presentan cuatro unidades de subtipos climáticos relacionados con las condiciones desérticas que, desde el Poniente al Oriente, son los siguientes¹³:

Clima desértico costero nuboso: este subtipo climático se localiza en toda la costa de la región. Presenta abundantes nieblas matinales, o "camanchacas", originadas principalmente por la influencia de la corriente fría de Humboldt; este subtipo climático se presenta en Arica con una temperatura media anual de 18,8° C, y existe una predominancia de precipitaciones anuales inferiores a 3 mm en la costa.

Clima desértico interior: se localiza en la pampa, sobre los 1.000 metros sobre el nivel del mar (m.s.n.m.) y sin influencia oceánica costera. Este subtipo se caracteriza por ser de extrema aridez, donde las precipitaciones anuales son de 0 mm, y las temperaturas medias alcanzan a 18° C. Característicos de este clima son los días con cielos despejados y mucha luminosidad, y más seco que el clima del desértico costero, la humedad relativa en promedio es de 50%.

Clima desértico marginal de altura. Este subtipo se ubica por sobre los 2.000 m.s.n.m., debido a ello las temperaturas son más atenuadas presentando una media anual de 10° C. En este subtipo aparecen las primeras lluvias que fluctúan entre 50 y 100 mm anuales, ellas se presentan en los meses de verano producto del invierno boliviano.

Clima de estepa de altura: este subtipo predomina en el altiplano por sobre los 3.000 m.s.n.m. La principal característica es el aumento de las precipitaciones que alcanzan a 300 mm de agua caída en el año.

Por tanto, en la región tiene un clima marcadamente caracterizado por la escasez o inexistencia total, salvo excepciones, en algunos casos, de precipitaciones, las que sólo se registran en la alta cordillera (altiplano), preferentemente en época estival del hemisferio Sur. Este fenómeno climático se conoce como las Lluvias altiplánicas o Invierno Altiplánico y en ocasiones, **una limitante para el desarrollo turístico de estos territorios**, en particular durante los meses de verano.

Los 300 mm de agua (aprox.) que caen anualmente, lo hacen en un corto lapso, algunos días o a lo más un par de semanas (varía de año en año), sumado a una fuerte oscilación térmica que va entre los -20° y 30° C entre el día y la noche. Esto dificulta las condiciones en materia de conectividad entre los pueblos del interior, complejizando el acceso hacia algunos de los principales **atractivos turísticos** localizados en esa altura.

¹³ Fuente: Dirección Regional de Turismo de la Región de Arica y Parinacota

2.1.5 Conectividad

Para la conectividad, la región cuenta con una red vial compuesta por la Ruta 5 (norte – sur), la Ruta internacional 11 CH (Arica – Tambo Quemado) y una red vial principal interior compuesta por las rutas A – 27, A – 31, A – 35, A – 15, entre otras que permiten el tránsito por circuitos andinos. Además de vías ferroviarias internacionales (Arica – Tacna y Arica – La Paz), un aeropuerto (Chacalluta) y puerto, infraestructura que será analizada en el capítulo 4. Para el transporte terrestre de pasajeros se cuenta con dos terminales: uno rodoviario internacional y otro nacional, y diversos puntos de conexión regional. Las telecomunicaciones permiten contar con televisión abierta y cable, internet y telefonía fija y móvil, su cobertura está concentrada en Arica, aunque por la cercanía con Tacna, Perú, también se producen interconexiones con la red de dicho país. En otras localidades existe telefonía fija y televisión abierta. Se está trabajando en aumentar la cobertura de telefonía móvil e internet en la ruralidad. Las localidades que actualmente cuentan con conectividad y cobertura digital son: Codpa, Putre y Parinacota¹⁴.

2.2 Turismo.

La Región de Arica Parinacota posee un incipiente desarrollo turístico en relación a otras regiones del país, esta situación es entendible debido en parte a que la autonomía como región es reciente. A pesar de lo anterior, el turismo ha manifestado un importante crecimiento en la última década y se encuentra concentrado en la ciudad de Arica y el Parque Nacional Lauca, identificados dos grandes grupos: uno de sol y playa, pero de bajo impacto relacionado con Arica y el otro, de intereses especiales vinculado al Lauca.

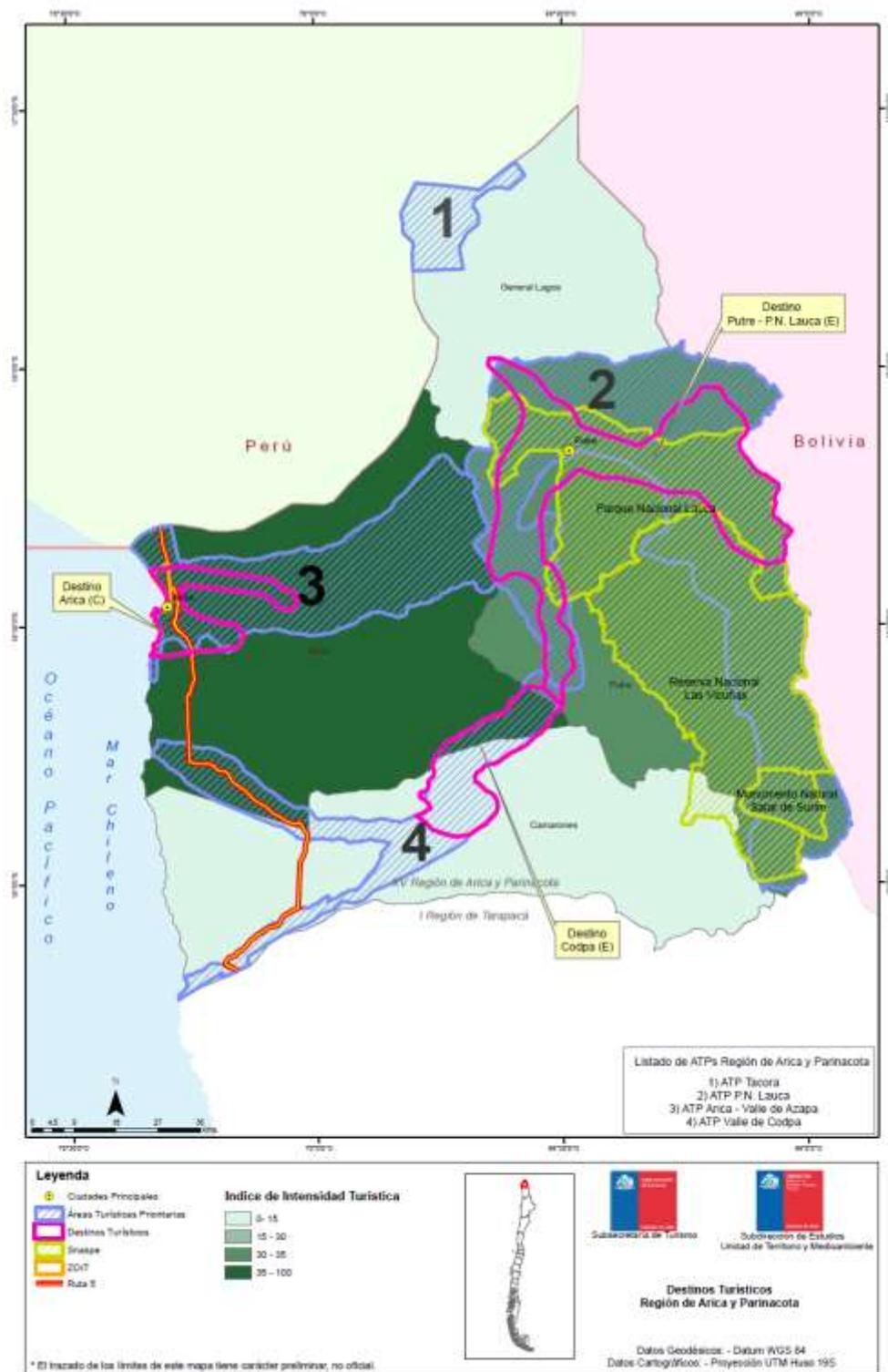
Sin embargo, por su posición geográfica privilegiada, la dinámica de viajeros que se registra es bastante fluida, considerando que el paso fronterizo Chacalluta observa la mayor cantidad de movimiento de pasajeros a nivel nacional, y el paso fronterizo Chungara constituye el segundo paso de mayor movimiento de carga, también a nivel nacional.

Asimismo, la región se ubica dentro del circuito turístico de Perú y Bolivia, siendo ésta ciudad de paso y plataforma de servicios para la dinámica de tránsito en la zona macro andina, lo que la proyecta con un enorme potencial en este aspecto.

Como se muestra en la figura 2-3, los destinos turísticos se concentran principalmente en la costa de la Ciudad de Arica, derivado de la dinámica mencionada anteriormente, y el otro, relacionado a las áreas protegidas del altiplano.

¹⁴ Fuente: Plan de Acción Región de Arica y Parinacota. Sector Turismo 2014 -2018, SERNATUR

Figura 2-3
Destinos de Arica y Parinacota



Fuente: Subsecretaría de Turismo, 2015

Por su parte, las comunas de Camarones, Putre y General Lagos se caracterizan por presentar una actividad turística menos dinámica que la observable en Arica. Aun así, se debe decir que específicamente la comuna de Putre es, después de la recién citada, la más desarrollada turísticamente y si bien se debe precisar que este desarrollo es relativo, hoy, cuenta con una diversidad de servicios turísticos (alojamiento y alimentación, especialmente), que ya le dan una función y carácter algo más que incipiente, pero creciente, de pequeño centro de redistribución de los flujos de visitantes o al menos un lugar de escala para continuar hacia atractivos más lejanos.

Cuadro 2-2
Categoría de los Atractivos Turísticos - Región de Arica y Parinacota

Categoría	total	porcentaje
Acontecimiento programado	49	23,3%
Centro o lugar de esparcimiento	1	0,5%
Folklore	40	19,0%
Museo o manifestación cultural	57	27,1%
Realización técnica, científica o artística contemporánea	11	5,2%
Sitio natural	52	24,8%
Total general	210	

Fuente: Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR) Arica y Parinacota, 2014.

La presencia de oasis en los Valles en Azapa, Lluta y Camarones, en donde las características propias del paisaje desértico contrastan con el verde de los cultivos, otorga la posibilidad a los turistas de desarrollar actividades de agroturismo, en las que tienen la oportunidad de conocer la manera en que se desarrollan procesos agroproductivos en medio del desierto, ya sea asociados al cultivo de frutales y hortalizas o al manejo ganadero. En este sentido se destaca la realización del programa Vacaciones Tercera Edad, que realiza el Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR), en la comuna de Camarones, aprovechando la actividad vitivinícola que aquí existe la que da origen al vino denominado Pintatani.

En todo caso, el principal recurso turístico y patrimonial de la región es la Cultura Chinchorro y sus momias, que están en pleno proceso de declaratoria de patrimonio de la humanidad.

2.3 Caracterización de los Destinos.

La subsecretaría de turismo, plantea tres destinos principales: Arica, Putre y Codpa. Destaca este último por lo incipiente e innovador en términos de relacionar las misiones con la vendimia.

Cuadro 2-3
Caracterización de los Destinos

Destinos	Comunas	Vocación Turística	Circuitos Turísticos
Arica	Arica	Turismo sol y playa, Turismo cultural, Turismo activo	Circuito Arqueológico, Circuito playas, Circuito valles, Circuito de kayaks, circuito mountainbike
Putre	Putre	Turismo de naturaleza, Turismo Aventura, Turismo cultural	Circuito Reserva de la Biosfera, Circuito Chungará. Circuito de las misiones, Circuito <i>trekking</i> Cotacotani, circuito <i>trekking</i> Putre

Destinos	Comunas	Vocación Turística	Circuitos Turísticos
Codpa	Camarones	Turismo Rural, Turismo Cultural	Circuito de las misiones, circuito vendimia, circuito arqueológico

Fuente: SERNATUR Arica y Parinacota

En cuanto a las Zonas de Interés Turístico (ZOIT) y tal como lo señala el siguiente cuadro, está la de Arica, que se caracteriza por ser de “sol y playa”, enfocándose a vacaciones establecidas, de descanso y sin una estacionalidad tan marcada debido a su clima. Sin embargo, esta declaratoria fue revocada el año 2014, bajo el amparo del decreto exento Número. 140. Por tanto, para cobrar nuevamente su vigencia, la ZOIT Arica debiese ser actualizada conforme al nuevo reglamento N° 30 del año 2016, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo.

Cuadro 2-4
Caracterización ZOIT

ZOIT	Comunas	Vocación Turística	Estado de declaratoria
ZOIT Arica	Arica	Sol y Playa	Declarada ZOIT en el año 1994, bajo antiguo reglamento, no se ha actualizado

Fuente: SERNATUR Arica y Parinacota

2.4 Situación de las Áreas Protegidas.

El Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE) constituye una importante fuente de atractivos turísticos sobre todo para el turismo de intereses especiales. En Arica y Parinacota existen cerca de 3.700 km² pertenecientes al SNASPE, correspondiendo al 21,5% del territorio, conformados por el Parque Nacional Lauca, la Reserva Nacional las Vicuñas y el monumento natural Salar de Surire, con 3.519,6 km², en la Provincia de Parinacota, Comuna de Putre y la Quebrada de Cardones, con 113,26 km², en la Provincia de Arica, Comuna de Arica (ver figura 2-2).

Cuadro 2-5
Caracterización SNASPE

SNASPE	Comunas	Principales atractivos	Visitación 2013
Parque Nacional Lauca	Putre	Lago Chungará; Volcán Parinacota; Parinacota; Lagunas Cotacotani	17.211
Reserva Nacional Las Vicuñas	Putre	Volcán Guallatire; Guallatire	495
Monumento Natural Salar de Surire	Putre	Salar de Surire; Termas de Polloquere	719
Monumento Natural Quebrada de Cardones	Arica	Cactus Candelabro	Sin información

Fuente: Corporación Nacional Forestal (CONAF) Arica y Parinacota

2.5 Áreas de Desarrollo Indígena

La Región de Arica y Parinacota es una de las regiones que posee Áreas de Desarrollo Indígena (ADI), ver figura 2-1, establecidas por la Corporación Nacional de Desarrollo Indígena (CONADI), las cuales se definen como espacios territoriales determinados en

los cuales los órganos de la Administración del Estado y deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios, bajo la Ley 19.253¹⁵. Se busca la acción preferente del Estado y de la sociedad toda, en territorios geográficos delimitados para incentivar y potenciar las capacidades propias y autogestionarias de los indígenas, para el uso racional de sus propios recursos naturales, humanos, económicos y culturales y dotarse así de procesos sustentables conducentes a un desarrollo con identidad tal como lo definan las propias comunidades involucradas.

La CONADI posee objetivos específicos, los cuales son:

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

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

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

Con respecto a la situación regional de Arica y Parinacota, este posee un solo ADI llamada Alto Andino Arica-Parinacota¹⁶ el cual fue promulgado el año 2004 bajo el decreto n° 224. Está área posee 10.311 km², el cual abarca más de la mitad de la superficie regional (61,1%) distribuyéndose de Norte a Sur en altitudes elevadas (figura 2-1).

La localización del ADI, concuerda con la localización también de las ASPE, en mayor medida. Esta coincidencia hace pensar en cómo abordar el dinamismo del turismo en cuanto a la planificación territorial de las áreas protegidas a través de los planes de manejo. Se debe pensar, por tanto, en un turismo no intensivo, es decir, que no represente una capacidad de carga importante para ese territorio y, que no perjudique

¹⁵ CONADI: Áreas de Desarrollo Indígena – Ministerio de Desarrollo Social.
<http://www.conadi.gob.cl/index.php/nuestra-institucion/areas-de-desarrollo-indigena>

¹⁶ Proyecto n° 050317-044: Grupos étnicos y minería en pequeña escala (MPE) en América Latina y el Caribe, Análisis de Experiencia en Chile. Instituto de Estudios Indígenas – Universidad de la Frontera 2005

a las comunidades y, por lo tanto, sea un turismo más armónico con el área de acogida y con las comunidades en su interior.

2.6 Caracterización económica¹⁷

La base económica de la región presenta diferencias territoriales, las cuales son posibles de inferir a partir de donde se emplea mayoritariamente la fuerza de trabajo. En este sentido, al interior de la provincia de Arica, se presentan importantes diferencias entre la comuna de Arica y Camarones.

En Arica, cerca del 60% la ocupación de la fuerza se concentra en actividades como el comercio, transporte, administración pública, industria manufacturera y agricultura. En Camarones, las actividades predominantes son la Agricultura, transporte, comercio y administración pública - defensa que representa cerca del 80% de la ocupación.

En el caso de la provincia de Parinacota, las actividades predominantes son las labores de administración pública, defensa, agricultura y ganadería que representan aproximadamente el 61% de la capacidad de generar empleo.

Un aspecto relevante que surge a partir de la división de la antigua región de Tarapacá, es que la actual provincia del Tamarugal, concentraba un importante porcentaje (cerca del 95%) de la producción de cobre, quedando en la actual región de Arica y Parinacota pequeñas extracciones menores de cobre. Del mismo modo, la minería no metálica que quedó en la nueva región, no adquiere la importancia del cobre y su aporte al PIB regional es muy bajo.

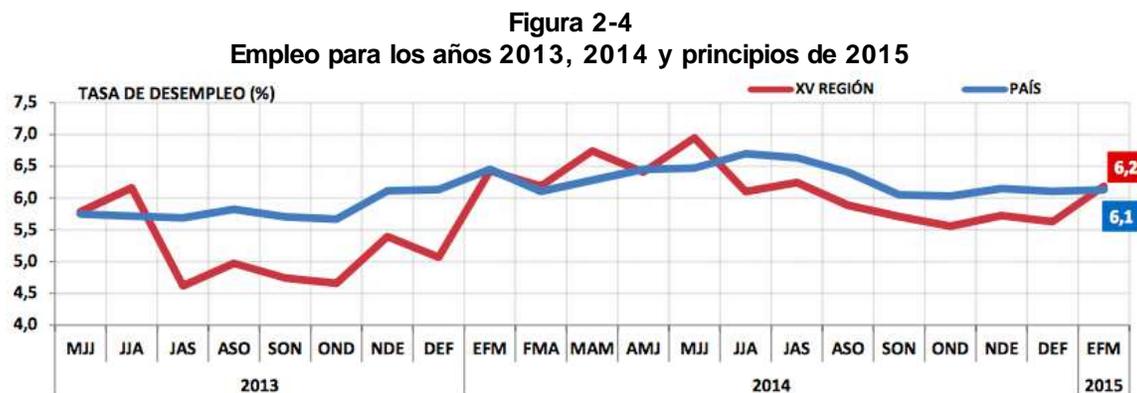
La actividad agrícola regional se concentra mayoritariamente en los Valles de Azapa y Lluta, aunque en la comuna de Camarones y en las quebradas interiores donde se ubican la mayor parte de los poblados prehispánicos, también se desarrolla agricultura, pero en menor escala.

El comercio es importante, pues la región es el paso de los productos chilenos hacia los países del Norte como Perú y principalmente hacia Bolivia, teniendo un promedio anual en los últimos 3 años sobre los 3 millones de toneladas de carga transferida a través del Puerto de Arica, de los cuales un 80% tiene como destino a Bolivia, canalizados a través de la ruta 11 CH.

La actividad turística es muy importante, debido a las playas que posee y la belleza del altiplano. Por lo cual, tiene uno de los mejores desarrollos turísticos a nivel nacional. Destacan el Parque Nacional Lauca, el casino de juegos de Arica y la playa Chinchorro en la capital regional.

¹⁷ SUBDERE. Línea base región de Arica y Parinacota. “Diagnóstico a la nueva región para visualizar sus posibilidades de cara al futuro”, 2007.

A continuación, se exponen algunos indicadores económicos de la región, vigentes a la fecha de este informe:



Fuente: INE, 2015

La economía regional anotó un crecimiento acumulado de 8,0% durante 2015¹⁸, logrando posicionarse en el primer lugar a nivel nacional. Siendo el sector de la construcción el de mayor crecimiento.

A nivel nacional durante el año 2015, las regiones que registraron las mayores tasas de crecimiento, en comparación al año anterior en el Indicador de Actividad Económica Regional (INACER) fueron Arica y Parinacota O'Higgins y La Araucanía, con tasas equivalentes a 8,0%; 5,3% y 4,8%, respectivamente.

El mayor dinamismo registrado en estas regiones se debió, principalmente, al incremento en el sector Construcción, impulsado por el Plan Especial de Zonas Extremas. Para las regiones de Arica y Parinacota y La Araucanía, el subsector más incidente fue edificación habitacional.

Por otra parte, en el cuarto trimestre de 2015, siete de las quince regiones anotaron un crecimiento en el INACER respecto al mismo trimestre del año anterior, destacando la Región de Arica y Parinacota, con un aumento de 6,7%. El incremento en la actividad de esta región, al igual que en términos anuales, se debió fundamentalmente al mayor dinamismo de la edificación habitacional en el sector Construcción

2.6.1 Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región de Arica y Parinacota

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

¹⁸ Fuente INACER, INE

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

Comunas*	Servicios															
	Agencias de Viaje y Tour operadores	Alojamiento Turístico	Arriendo de Vehículo	Artesanía	Guías de Turismo	Restaurantes y Similares	Servicios Culturales	Servicios de Esparcimiento	Servicios Deportivos	Taxis y Buses de Turismo	Transporte de Pasajeros al Aeropuerto	Transporte de Pasajeros por Carretera Interurbana	Transporte de Pasajeros por Vía Aérea	Transporte de Pasajeros por Vía Marítima	Turismo Aventura	Total general
ARICA	31	110	11	8	19	54	2	8	8	18	1	3		2	27	302
CAMARONES		8		1	1	2	1									13
PUTRE	4	16	1	6	2	7									6	42
Total general	35	134	12	15	22	63	3	8	8	18	1	3	0	2	33	357

* La comuna de General Lagos no presentó registro de prestadores de servicios turísticos

Fuente: SERNATUR Arica y Parinacota 2015

2.6.2 Pasajeros provenientes de programas sociales

El siguiente cuadro expone los grupos organizados en programas sociales de SERNATUR. Como es esperado, el destino Arica que es el que está más consolidado, ya que reúne las vacaciones de tercera edad, teniendo bastante éxito esta intervención en términos de volumen como de respuestas de satisfacción y calidad.

Cuadro 2-7
Destinos / Programas

Destinos	Vacaciones 3 era Edad	Giras de Estudio	Vacaciones Familiares	Programas Intra-regionales
Arica	x	x	No definido	x
Putre - P.N. Lauca			No definido	x
Codpa			No definido	x

Fuente: Subdirección de Desarrollo (SERNATUR), 2014

3 RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

Los instrumentos de planificación son un modo concreto de intervención del Estado, dirigido a ordenar el desarrollo de la actividad económica, social y medioambiental a través de objetivos y metas deseadas mediante programas y proyectos. Es por esto, que, en este capítulo, se revisaron todos los instrumentos regionales, viendo la situación general en la región y la situación enfocada en el turismo regional, con el fin de ver los objetivos y metas regionales. Luego, se examinaron los instrumentos a nivel de detalle, es decir, la situación a nivel comunal ya sea con un horizonte general y, luego temático, enfocado en el turismo y las áreas protegidas. Finalmente se revisaron los instrumentos relacionados a proyectos de infraestructura, a modo de entender, como es la situación específica del objeto de estudio en sí, y en relación a como atañe con los otros instrumentos de planificación regional y comunal general y de turismo.

3.1 Instrumentos Regionales

3.1.1 Estrategia Regional de Desarrollo

La **Estrategia Regional de Desarrollo de Arica y Parinacota 2009**, corresponde al primer instrumento director del desarrollo regional esperado para la recién creada Región de Arica y Parinacota, el cual sienta sus bases en las oportunidades que se presentan en el territorio y en particular en relación a la conectividad con los países vecinos, planteándose como visión: “Seremos una región altamente competitiva, con un potente desarrollo social, cultural, comercial y tecnológico, basado en la pluralidad, innovación, liderazgo y participación de su gente, el respeto por su historia y su ambiente; y la eficiencia, transparencia e integración de los actores públicos y privados, en un contexto donde su gente se sienta plenamente integrada con la nación, nuestros vecinos y el mundo”. Destacándose en la misión que “Conscientes de nuestras fortalezas, fomentaremos el desarrollo económico con especial énfasis inversor en su conectividad; así como en la infraestructura productiva que se oriente al uso racional de sus preciados recursos hídricos y solar, apoyando principalmente al turismo, la agricultura y los servicios. Lo anterior, siempre actuando en conjunto con un sector privado socialmente y ambientalmente responsable, innovador en sus ideas y competitivo en sus resultados”.

La Estrategia reconoce en sus bondades territoriales la existencia de infraestructura que favorece y determina la conectividad con el resto de la nación y los países vecinos, destacando la infraestructura que se lista a continuación.

Cuadro 3-1
Infraestructura Turística Requerida según la Estrategia Regional de Desarrollo de Arica y Parinacota

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observaciones
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación	
Diagnóstico Regional	General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Ruta 5 Longitudinal Norte	Arica	Mejorar accesos a localidades de comunas rurales
	General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Corredor Arica - Tambo Quemado	Arica - Putre	
	General	Otros Obras Portuarias	Puerto de Arica	Arica	
	General	Aeropuertos	Aeropuerto de Chacalluta	Arica	
	General	Obras de Riego	Embalse Caritaya	Camarones	
	General	Obras de Riego	Embalse Lagunas Cotacotani	Putre	
	General	Manejo de cauces, defensas fluviales y control aluvional	Canal Matriz Azapa y Canal derivado Azapa	Arica	
	General	Manejo de cauces, defensas fluviales y control aluvional	Canal Luca	Putre	
	General	Otros	Chacalluta (terrestre y aéreo)	Arica	
	General	Otros	Chungará (Pasos Fronterizos)	Putre	
	General	Otros	Visviri (Pasos Fronterizos)	General Lagos	
2do Lineamiento: Proteger la caracterización cultural de la comunidad.			Infraestructura para la puesta en valor turístico del patrimonio arqueológico	Región de Arica y Parinacota	
			Mejora continua de la red vial para favorecer la calidad de vida en el medio rural	Región de Arica y Parinacota	
Lineamiento 6to. Potenciar sectores y ámbitos productivos emergentes que proyecten consolidarse como alternativas de crecimiento futuro, así como aspectos novedosos para la mejor gestión económica regional.			Contar con infraestructura vial y aduanera de FFCC para incrementar volúmenes comerciales y turísticos.	Región de Arica y Parinacota	
			Infraestructura para el aprovechamiento de los recursos hídricos y energéticos	Región de Arica y Parinacota	
			Infraestructura para eventos turísticos masivos en la región	Región de Arica y Parinacota	

Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Estrategia Regional de Desarrollo. Región de Arica y Parinacota, 2009.

El segundo lineamiento estratégico que busca “Proteger la caracterización cultural de la comunidad”, señala que se requiere infraestructura para favorecer la puesta en valor turístico del patrimonio arqueológico y una mejora continua de la red vial para favorecer la calidad de vida del medio rural. Sumado a ello, el sexto lineamiento sobre “Potenciar los sectores y ámbitos productivos emergentes que proyecten consolidarse como alternativas de crecimiento futuro, así como aspectos novedosos para la mejor gestión económica regional”, plantea que es necesario contar con infraestructura vial y de ferrocarriles (aduanera) para incrementar volúmenes comerciales y turísticos, así como también infraestructura para el aprovechamiento de los recursos hídricos y energéticos e infraestructura para eventos turísticos masivos en la región.

En la actualidad se está actualizando la Estrategia recién revisada. Al respecto recientemente, en sesión celebrada el 12 de diciembre de 2016, se acordó crear una Comisión Especial para efectuar una proposición al Consejo sobre la forma en que se debería trabajar la Estrategia de Desarrollo Regional con el fin de hacer efectiva la Participación de la Comunidad Regional, conforme a la finalidad que le señala el artículo 28 de la Ley N° 19.175 sobre la Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional¹⁹. No obstante lo anterior, no cabe duda alguna que el Sector Turismo seguirá como un eje central de las propuestas de desarrollo para la región.

3.1.2 Estrategia Regional de Turismo

Según lo informado por SERNATUR regional, no existe una Estrategia Regional de Turismo para la **Región de Arica y Parinacota**.

3.1.3 Política Regional de Turismo

La **Política Regional de Turismo de Arica y Parinacota 2012 - 2016**, elaborada por el Gobierno Regional de Arica y Parinacota, pretende dar respuestas a los problemas relevantes del turismo en la región, conforme a una planificación de programas y proyectos.

El plan establece cuatro dimensiones de trabajo, dos de las cuales tienen relación con la inversión turística:

- Económica: establece como uno de sus objetivos aumentar la inversión pública de apoyo al turismo.
- Sociocultural: considera aumentar la cantidad de sitios turísticos patrimoniales puestos en valor.

El plan establece entre sus lineamientos estratégicos, el fomento coordinado de las inversiones públicas de apoyo al turismo regional. Este lineamiento considera las siguientes líneas de acción:

¹⁹ <http://regionxv.cl/w ordpress/2016/12/30/core-aprobo-metodologia-para-elaborar-estrategia-de-desarrollo-regional/>

- Ampliación de las iniciativas de puesta en valor del patrimonio natural y cultural.
- Implementación del turismo accesible regional.
- Mejoramiento y sustentabilidad Borde Costero.
- Mejoramiento y conservación del equipamiento urbano con orientación turística.
- Fomento de la inversión en infraestructura de apoyo al turismo.

De acuerdo a este documento, la infraestructura requerida para el desarrollo turístico de la región es la siguiente:

Cuadro 3-2
Infraestructura Turística Requerida según la Política Regional de Turismo de Arica y Parinacota 2012 - 2016.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observaciones
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación	
Ampliación de las iniciativas de puesta en valor del patrimonio natural y cultural	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Estudio, Diseño y Construcción del Museo de la Cultura Chinchorro	Arica	El documento hace mención al Programa de Puesta en Valor del Patrimonio (según CMN)
Implementación del turismo accesible regional	Turística	Otros	Estudio Básico y Plan de Acción para la accesibilidad Turística Regional	Región de Arica y Parinacota	No se indica localización de infraestructura para turismo accesible.
Mejoramiento y sustentabilidad Borde Costero	Turística y Local	Otros	Estudio básico de levantamiento de información para la recuperación de playas del sector Norte del borde costero.	Región de Arica y Parinacota	Además, el documento hace mención a las siguientes iniciativas: Estudio Básico de sustentabilidad del medio ambiente del borde costero litoral Planes de manejo de playas y balnearios Estudio Básico declaratoria de áreas marítimas protegidas.
Mejoramiento y conservación del equipamiento urbano con orientación turística	General	Otros	Programa de equipamiento urbano (iluminación, mobiliario, áreas verdes, piletas, restauración de fachadas de casco histórico)	Arica	--
Fomento de la inversión en infraestructura de	Turística y Local	Otros	Habilitación y Equipamiento Guardería y	Monument o Natural Quebrada	--

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observaciones
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación	
apoyo al turismo			centro de información ambiental turístico en Monumento Natural Quebrada de Cardones.	de Cardones	
	Turística y Local	Otros	Construcción de portales de acceso a áreas silvestres protegidas	PN Lauca RN Las Vicuñas MN Salar de Surire MN Quebrada de Cardones	--
	Turística	Otros	Implementación de centros o puntos de multiservicios turísticos-miradores turísticos	Región de Arica y Parinacota	--

Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Política Regional de Turismo de Arica y Parinacota 2012 - 2016.

3.1.4 Plan de Acción Sector Turismo

El **Plan de Acción Sector Turismo de la Región de Arica y Parinacota 2014** es un instrumento operativo del SERNATUR que busca orientar al sector público en el trabajo sectorial coordinado, coherente y sinérgico, en pos del desarrollo turístico de la región.

La Región de Arica y Parinacota es la primera región en implementar el Comité de Secretaría Regional Ministerial (SEREMI) del Turismo (en mayo de 2014) y en el desarrollo del Plan de Acción.

De acuerdo a este documento, la infraestructura requerida para el desarrollo turístico de la región es la siguiente:

Cuadro 3-3
Infraestructura Turística Requerida según el Plan de Acción Sector Turismo. Región de Arica y Parinacota.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo de destinos	Turística	Otros	Construcción Centro de Información Ambiental en el Monumento Natural Quebrada de Cardones	MN Quebrada de Cardones

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Restauración Monumento Nacional Catedral San Marcos de Arica	Arica
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Restauración Monumento Nacional ex Aduana Arica	Arica
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Restauración Monumento Nacional ex Isla del Alacrán.	Arica
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Restauración Monumento nacional Estación de Ferrocarril EFE	Arica
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Otros	Museo Cultura Chinchorro	Arica
Desarrollo de destinos	General	Otros Obras Portuarias	Relocalización de la Caleta Pesquera Artesanal de Arica	Arica
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Otros	Conservación Paseo Costero Peatonal en Cuevas de Anzota	Arica
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Otros	Mejoramiento Borde Costero de Playa Brava	Arica
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Otros	Construcción Paseo Costero Sector Arenillas Negras	Arica
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Otros	Mejoramiento Paseo Costero Sector Playa Corazones	Arica
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Otros	Mejoramiento Borde Costero en la Ex Isla Alacrán	Arica
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Otros	Mejoramiento Playa y Balneario Chinchorro	Arica
Desarrollo de destinos	General	Otros	Parque del Encuentro del Morro de Arica	Arica
Desarrollo de destinos	General	Otros	Consultoría para la creación del informe para la solicitud de Santuario de la Naturaleza Marino Puntilla Chinchorro	Arica
Desarrollo de destinos	General	Otros	Estudio Levantamiento y Actualización de Información para la Construcción de Línea Base Marina y Costera del Sitio Prioritario Cuevas de Anzota	Arica
Desarrollo de destinos	General	Otros	Proyecto GEF Picaflor de Arica	Arica
Desarrollo de destinos	Turística y Local	Otros	Instalar Binoculares en la cima del Morro de Arica	Arica
Otros	General	Otros	Programa de revitalización de barrios e infraestructura patrimonial emblemática	Arica
Otros	General	Aeropuertos	Conservación Mayor Aeropuerto Chacalluta Arica, Región de Arica y Parinacota	Arica
Otros	General	Construcción Vialidad	Construcción Prolongación Ruta A-210 Sector Las Machas - Aeropuerto-	Arica
Otros	General	Construcción Vialidad	Construcción <i>By Pass</i> y Repos Red Vial Andina, S: Cr 11 Ch - Km 12	Putre
Otros	General	Reposición Vialidad	Reposición Ruta 5 Sector Cuesta de Acha - Acceso Arica	Arica
Otros	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Acceso Ticnamar Comuna de Putre	Putre

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Otros	General	Ampliación , mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Red Vial Z. Extrema Ruta A-15	Región de Arica y Parinacota
Otros	General	Ampliación , mejoramiento y reparación Vialidad	Habilitación Senda De Penetración Caritaya - Muyuri	Codpa
Otros	General	Ampliación , mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Red Vial Z. Extrema Ruta A-35, S: Cr. Ruta 5-Cr. Ruta A-31	Codpa
Otros	General	Reposición Vialidad	Reposición Ruta 11-Ch, Arica-Tambo Quemado, El Águila - C. Cardone	Putre
Otros	General	Ampliación , mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Red Vial Z. Extrema Ruta A-31, S: Cr. Ruta A-35-Zapahuira	Región de Arica y Parinacota
Otros	General	Reposición Vialidad	Reposición Ruta 5, Sector: Valle De Chaca	Arica
Otros	General	Reposición Vialidad	Reposición Ruta 12 Sector Cruce Ruta 5 - Aeropuerto Chacalluta	Arica
Otros	General	Conservación Vialidad	Conservación Saneamiento Ruta A-353 Cr. Ruta A-35 - Corralones- Cr Ruta A-319	Codpa
Otros	General	Ampliación , mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Ruta Andina, Sector Limite Regional-Ruta 11 Ch. XV Región.	Región de Arica y Parinacota
Otros	General	Conservación Vialidad	Conservación Saneamiento Ruta A-235	Putre
Otros	General	Reposición Vialidad	Reposición Ruta 5, S: Alto Cuesta Chaca Norte-Cuesta Acha	Arica
Otros	General	Reposición Vialidad	Reposición Ruta 5, S: Alto Cuesta Chaca Norte-Cuesta Acha	Arica
Otros	General	Conservación Vialidad	Conservación Saneamiento Ruta A-23, S: Cr. Ruta 11 Ch-Cr. Ruta A-93	Región de Arica y Parinacota
Otros	General	Reposición Vialidad	Reposición Ruta 5 S: Limite Urbano N. de Arica- Limite con Perú	Arica
Otros	General	Reposición Vialidad	Reposición Ruta A-27, Sector Loteo Montalvo - San Miguel De Azapa	Arica
Otros	General	Ampliación ,	Mejoramiento Ruta A-27 Sector: Km 32 - 40,2	Arica

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
		mejoramiento y reparación Vialidad		
Otros	General	Reposición Vialidad	Reposición Ruta A - 133, Sector El Buitre - Las Maitas	Arica
Otros	General	Reposición Vialidad	Reposición Ruta A-27, Sector San Miguel Azapa - Km 32	Arica
Otros	General	Conservación Vialidad	Conservación Saneamiento Caminos Rurales Etapa II	Región de Arica y Parinacota
Otros	General	Reposición Vialidad	Reposición Ruta 11 CH, Sector: Arica Tambo Quemado Km 170 Al 192	Putre
Otros	General	Reposición Vialidad	Reposición Ruta 11 CH, Sector Arica Tambo Quemado Km 36 - 60	Putre
Otros	General	Construcción Vialidad	Red De Caminos Básicos	Región de Arica y Parinacota
Otros	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Recuperación Casco Antiguo: Siglo XXI	Arica
Otros	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Recuperación Casco Histórico - Calle Sotomayor, Arica	Arica
Otros	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Recuperación Casco Histórico - Calle El Morro, Arica	Arica
Otros	General	Otros	Intervención 20 Barrios - Sombreaderos, Putre.	Putre
Otros	General	Otros	Intervención 20 Barrios - Mirador San Miguel, Arica.	Arica
Otros	General	Otros	Intervención 20 Barrios - Mirador Ceremonial, Codpa.	Codpa
Otros	General	Otros	Intervención 20 Barrios - Plaza Poconchile, Arica	Arica
Otros	General	Otros	Intervención 20 Barrios - Plaza Tambo Quemado - Panamericana Sur, Arica	Arica

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Plan de Acción Sector Turismo. Región de Arica y Parinacota, 2014.

3.1.5 Plan Piloto de Infraestructura Turística. Región Arica y Parinacota.

El **Plan Piloto de Infraestructura Turística 2015-2021**, elaborado por el Ministerio de Obras Públicas, tiene como objetivo fortalecer el desarrollo del turismo sustentable en la Región de Arica y Parinacota, por medio de la identificación y priorización de proyectos de infraestructura MOP relacionados con el turismo, los que se detallan a continuación:

Cuadro 3-4
Infraestructura Turística Requerida según el Plan Piloto de Infraestructura Turística. Región de Arica y Parinacota.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Mejorar la capacidad y gestión de los servicios aéreos de la región posibilitando el crecimiento de flujos turísticos nacionales e internacionales	General	Aeropuerto	Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto de Chacalluta	Chacalluta
Mejorar el equipamiento turístico de la Región de Arica y Parinacota	General	Otro	Construcción Complejo Fronterizo Chungará	Complejo Fronterizo Chungará
Mejorar la conectividad de los territorios turísticos de la región	General	Reposición vialidad	Reposición Ruta 5, S: Alto Cuesta Chaca Norte- Cuesta Acha	Cuesta de Chaca Norte- Cuesta de Acha
	General	Reposición vialidad	Reposición Ruta 5, Sector: Valle de Chaca	Valle de Chaca
	General	Reposición vialidad	Reposición pavimento y construcción 3ª Pista Ruta 5, S: Cuesta Camarones	Cuesta de Camarones
	General	Reposición vialidad	Reposición pav. Y constr. 3ª pista Ruta 5, s: cuesta Camarones.	Cuesta de Camarones
Fortalecer el producto turístico de la Región Arica y Parinacota	Turística y Local	Otro	Conservación sistema de Señalización informativa Región Arica y Parinacota	Región de Arica y Parinacota
Mejorar el acceso y conectividad de los Destinos Turísticos	General	Construcción Vialidad	Construcción prolongación Ruta A-210 sector Las Machas – Aeropuerto	Chacalluta
	General	Reposición vialidad	Reposición Ruta 12 sector cruce Ruta 5 -Aeropuerto Chacalluta	Chacalluta
Lograr la eficiente conectividad entre los destinos turísticos de la región	General	Reposición vialidad	Reposición pavimento y construcción 3ª pista Ruta 5, S: Cuesta Acha	Cuesta de Acha
	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Ampliación Ruta 5. Sector: bifurcación Aeropuerto - límite con Perú	Rotonda Lluta
	General	Reposición vialidad	Reposición pav. y constr. 3ª pista ruta 5, s: cuesta Acha	Cuesta de Acha
Fortalecer los servicios turísticos del destino Putre - PN Lauca	General	Construcción Vialidad	Construcción sistema de agua potable rural Lupica y Chucuyo	Lupica y Chucuyo
	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento integral sistema agua potable rural de Putre	Putre
Mejorar la conectividad de la Ruta Altiplánica promoviendo los Atractivos y Poblados Turísticos de esa zona	General	Construcción Vialidad	Construcción <i>by pass</i> Parinacota red vial andina cmt	Parinacota

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Fortalecer la conectividad del destino Putre- Parque Nacional Lauca, Circuito Lago Chungará, y Monumento Natural Quebrada Cardones	Turística y Local	Reposición vialidad	Reposición Ruta 11-CH; Arica Tambo Quemado, S: C. Cardone Zapahuira	C. Cardone- Zapahuira
Mejorar la conectividad Circuito Lauca- Chungará y del Monumento Natural Quebrada Cardones	General	Reposición vialidad	Reposición Ruta 11-CH, Arica- Tambo Quemado, El Águila- C. Cardone	El Águila- C. Cardone
Mejorar la conectividad del circuito Lauca- Chungará	General	Reposición vialidad	Reposición Ruta 11-CH, Arica- Tambo Quemado: S: Rosario - Huanta.	Rosario - Huanta.
Mejorar la conectividad entre los Destinos Turísticos de la región y del Circuito Lauca - Chungará	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento ruta 11 CH Arica T. Quemado; cr. Ruta 5-Rosario, km 0-18	Ruta 5-Rosario
Fortalecer la conectividad Circuito Lauca - Chungará	General	Reposición vialidad	Reposición Ruta 11 CH, S: Arica - Tambo Quemado KM 36-60.	Ruta 11 CH KM 36-60.
Fortalecer la conectividad del destino Putre- Parque Nacional Lauca y Circuito Lauca Chungará	General	Reposición vialidad	Reposición ruta 11 CH, S: Arica- Tambo Quemado KM 170-192	Ruta 11 CH KM 170-192
	General	Reposición vialidad	Reposición ruta 11 CH, S: Arica - Tambo Quemado S, Acceso Mina Cotacotani	Mina Cotacotani
	General	Reposición vialidad	Reposición Ruta 11 CH; S: Putre- Acceso Mina Choquelimpie	Mina Choquelimpie
	General	Reposición vialidad	Reposición Ruta 11 CH Arica Tambo Quemado; Zapahuira Putre (KM 100-127)	Zapahuira
	General	Reposición vialidad	Reposición Ruta 11 CH Arica T. Quemado; Zapahuira Putre (km 100-127)	Zapahuira
	General	Reposición vialidad	Reposición Ruta 11 ch; s: Putre, acceso mina Choquelimpie	Mina Choquelimpie
Lograr la eficiente conectividad entre Los Destinos Turísticos de la Región y la del Circuito Lauca-Chunga	Turística y Local	Conservación Vialidad	Conservación Saneamiento Ruta A-23, S: CR. Ruta 11 CH-CR. Ruta A-93	CR. Ruta 11 CH-CR. Ruta A-93
Promover el desarrollo Turístico de la zona Altiplánica, gracias a la conectividad Inter Regional	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento ruta andina, sector limite regional-ruta 11 CH. XV reg.	Chungará
Fortalecer los servicios turísticos del destino Codpa	General	Agua potable rural	Construcción sistema de agua potable rural Timar y Cobija	Timar y Cobija
Fortalecer el Circuito de las Misiones	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Acceso Ticnamar Comuna de Putre (Construcción Puente de Ticnamar)	Ticnamar

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Fortalecer el incremento de flujos turísticos a los poblados cordilleranos	General	Conservación Vialidad	Conservación saneamiento Ruta A-353, cr. A- 35-Corralones CR.A-319	Corralones
Fortalecer los servicios turísticos del destino Arica	General	Agua potable rural	Mejoramiento integral sistema de agua potable rural del Valle de Lluta	Valle de Lluta
Fortalecer el producto turístico del destino Arica	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Restauración M.N. Ex Aduana	Edificio Ex Aduana Arica
	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Construcción Museo de la Cultura Chinchorro	Arica
	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Restauración M.N. Catedral San Marcos	Catedral San Marcos
	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Restauración M.N. Estación FFCC. Arica-La Paz	Edificio FFCC Arica - La Paz
	Turística y Local	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Borde Costero de Arica, Sector Ex Isla Alacrán Etapa I	Ex Isla Alacrán
	Turística y Local	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Borde Costero de Arica, Sector Ex Isla Alacrán Etapa II	Ex Isla Alacrán
Potenciar el patrimonio cultural turístico del destino y ZOIT Arica	Turística y Local	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Conservación Borde Costero Cuevas de Anzota	Cuevas de Anzota
Mejorar las instalaciones e infraestructura turística del destino y ZOIT de Arica	Turística y Local	Construcción Vialidad	Construcción Paseo Costero Sector Corazones	Corazones
	Turística y Local	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Borde Costero Sector Arenillas Negras	Arenillas Negras
	Turística y Local	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Borde Costero Sector Playa Brava	Playa Brava
	Turística y Local	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Paseo Costero Balneario Chinchorro	Chinchorro
Incrementar el desarrollo turístico de la Caleta Pesquera Arica	Turística y Local	Otras obras portuarias	Relocalización Caleta Pesquera Arica.	Arica
Mejorar la conectividad del destino Arica	Turística y Local	Reposición vialidad	Reposición Ruta 5, Sector: Cuesta de Acha- Acceso Arica	Cuesta de Acha
Mejorar la conectividad del destino Arica con la zona fronteriza de Tacna	Turística y Local	Reposición vialidad	Reposición Ruta 5, S: Límite Urbano N. DE Arica - Límite con Perú	Chacalluta
Mejorar la conectividad del Destino Turístico Arica, sector valle de Azapa con los pueblos Precordilleranos	Turística y Local	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Ruta A-27, Sector Km 32 al Km 42, Región de Arica y Parinacota	Arica

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Fortalecer la conectividad del Valle de Azapa con los pueblos Precordilleranos	Turística y Local	Reposición vialidad	Reposición Ruta A-27, Sector San Miguel Azapa - Km 32	San Miguel de Azapa
Lograr la eficiente conectividad en el Destino Arica y sus Atractivos turísticos Arqueológicos Patrimoniales y Culturales	Turística y Local	Reposición vialidad	Reposición Ruta A - 133, Sector El Buitre – Las Maitas	El Buitre – Las Maitas
	Turística y Local	Reposición vialidad	Reposición Ruta A-27, Sector Loteo Montalvo - San Miguel de Azapa	Loteo Montalvo - San Miguel de Azapa
Diversificar la conectividad del Destino Arica con los Pueblos Precordilleranos	Turística y Local	Vialidad	Construcción Rutas S/Rol, A-19. Sector: Cruce Ruta 5 - Cruce Ruta 11-CH	Rutas S/Rol, A-19. Sector: Cruce Ruta 5 - Cruce Ruta 11-CH
Mejorar la conectividad al Puerto de Arica, considerando su uso turístico para el atraque de Cruceros.	Turística y Local	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Accesibilidad y Conectividad al Puerto De Arica	Puerto de Arica

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Plan Piloto de Infraestructura Turística Región de Arica y Parinacota, 2015-2021.

3.1.6 Plan Regional de Ordenamiento Territorial de Arica y Parinacota.

El Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) es un instrumento orientador del territorio que apoya a la administración de la región en el cumplimiento y compatibilidad territorial de los proyectos de inversión, entendiéndose como un complemento a la ERD vigente.

El **PROT de la Región de Arica y Parinacota** según información del Gobierno Regional, se encontraba en ejecución entre el período 2008 - 2010, superando la etapa de diagnóstico e ingreso al SEA. No obstante, éste no se encuentra aún validado, y por el tiempo transcurrido, se estima deberá actualizarse de acuerdo a los nuevos lineamientos y evolución observada del desarrollo del territorio.

3.1.7 Plan Regional de Desarrollo Urbano Región de Arica y Parinacota.

De acuerdo al Ministerio de Vivienda y Urbanismo, los Planes Regionales de Desarrollo Urbano según estado de situación son los siguientes²⁰:

Cuadro 3-5
Estado de Planes Regionales de Desarrollo Urbano

Región	Estado	Fecha de Publicación
Arica y Parinacota	Vigente	14/02/2014
Tarapacá	En Formulación	
Antofagasta	Vigente	10/06/2005
Atacama	En Formulación	
Coquimbo	Vigente	19/12/2006
Valparaíso	En Formulación	

²⁰ <http://observatorios.MINVU.cl/esplanurba>

Región	Estado	Fecha de Publicación
Libertador General Bernardo O´ Higgins	Vigente	12/07/2012
Maule	En Formulación	
Biobío	En Formulación	
La Araucanía	En Formulación	
Los Ríos	Sin PRDU	
Los Lagos	En Formulación	
Aysén	En Formulación	
Magallanes	En Formulación	
Metropolitana	Sin PRDU	

Fuente: Ministerio de Vivienda y Urbanismo

El Plan Regional de Desarrollo Urbano (PRDU), establece el marco de referencia para el conjunto de instrumentos de planificación territorial (IPT), por lo que señala bases sobre las cuales debe existir concordancia con los Planes Reguladores Intercomunales (PRI) y los Planes Reguladores Comunes (PRC). Junto con ello entrega las directrices para el desarrollo regional estableciendo coherencia con los objetivos y lineamientos de la Estrategia de Desarrollo Regional de la región. En consecuencia, este instrumento no explicita requerimientos de infraestructura específica, no obstante, hace menciones referentes a ordenamiento regional del sistema de asentamientos poblados, a partir de propuesta de reactivación del territorio, que se deben destacar.

El **PRDU de Arica y Parinacota del 2013** precisa los criterios de actuación urbana territorial según las aptitudes del uso del suelo y de los recursos naturales, la definición de los centros poblados que puedan requerir tratamiento priorizado, la definición de una propuesta de conectividad regional y redes de infraestructura, incorporando las variables críticas de sustentabilidad, en la formulación de lineamientos de manera de asegurar que dichas variables sean explícitamente consideradas en los procesos de planificación de mayor detalle, ya mencionados”.

De acuerdo a lo propuesto en el Plan, se reconoce la existencia de una estructuración funcional de la región a partir de los corredores que aseguran su inserción en un sistema territorial mayor a escala macro zona centro andina y ámbito nacional, que corresponden a los ejes de la Ruta 5 Norte, corredor bioceánico CH-11 y corredor intermodal ferroviario – vial Arica – Visviri.

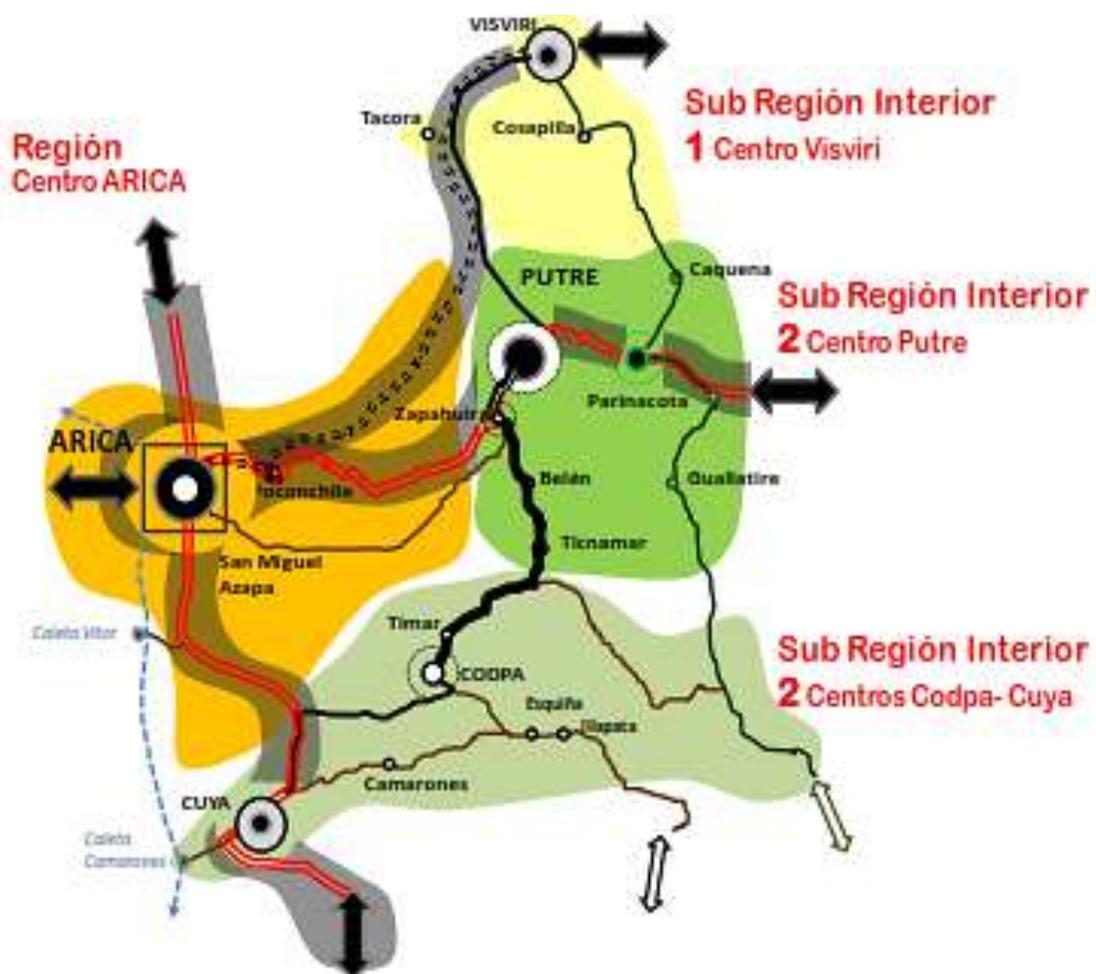
Sobre esta base de infraestructura vial y ferroviaria existente se observa una relación armónica entre paisaje por su belleza escénica y sus desafíos de productividad - desarrollo económico, donde se debe reconocer en la región la fragilidad del recurso natural con criterios de conservación. En efecto plantea como imágenes-objetivos la “Unicidad paisajística: Belleza escénica y desarrollo económico + productividad en conjunto con la conservación de los recursos naturales y culturales”. Y la “Puesta en valor de los recursos locales, asociada a la superación de la pobreza y la integración urbana, así como el rescate del patrimonio”.

Entre las Alternativas de Estructuración del PRDU de Arica y Parinacota, se señala explícitamente el rol de conducción de ciertos elementos sobre el territorio,

particularmente aquellos que tienen relevancia por su carácter patrimonial cultural y natural de la región, la que debe acompañarse por una plataforma de servicios y equipamientos en el eje patrimonial para el desarrollo turístico, asociado a la gestión del SNASPE en la región.

De esta manera, el Plan reconoce la existencia de un corredor productivo en el borde costero y otro centrado en los ejes patrimoniales, logrando de esa manera asignar roles complementarios a centros poblados menores en la región, con el objeto de competir con el desarrollo centrado en el polo de Arica en favor del resto del territorio regional. Estos ejes patrimoniales tienen por objeto hacer emerger el potencial patrimonial cultural y natural de la región en su propio beneficio. En este sentido, destaca el rol que juegan el eje ferroviario Arica – Tambo Quemado y la Ruta CH 11.

Figura 3-1
Configuración Regional propuesta por el Plan Regional de Desarrollo Urbano de Arica y Parinacota.



Fuente: Memoria Explicativa, PRDU, 2014.

De esta manera, el PRDU prioriza el desarrollo regional a partir de una estructura de centros poblados que combina el desarrollo económico con la sustentabilidad, a partir de la conservación del patrimonio y los recursos naturales. Para ello, establece una estructura regional a partir de circuitos transversales, que buscan poner en valor el patrimonio mediante la accesibilidad y reconocimiento de los recursos existentes, potenciando de esta manera la vocación territorial del mismo.

El Plan describe el sistema de centros poblados de la región identificando tres nodos, el de **primer orden** corresponde a la ciudad de Arica, como ciudad principal y eje de conexión exterior, un nodo articular de **segundo orden**, integrado por los poblados de Putre, Visviri, Cuya y Codpa y los nodos de tercer orden, correspondientes a San Miguel de Azapa, Poconchile, Zapahuira y Parinacota. Por otra parte, también identifica un sistema de centros poblados de interés patrimonial productivo, donde se menciona a la Red Altiplánica y a la Quebrada de Camarones, enfocados al sector patrimonial y turismo.

En relación a la integración macrorregional, se identifican en el Plan a los **Corredores de Integración Interregional**, destacándose el **Corredor Bioceánico**, como una propuesta de reactivación del ferrocarril de Arica a La Paz, el cual no solo permita flujos de carga, sino también de turistas, asegurando los desplazamientos y superando los problemas y riesgos asociados a la Ruta CH 11. También reconoce los Ejes Territoriales Estratégicos de Integración Territorial, que buscan poner el valor el patrimonio cultural y natural del territorio pre-altiplánico, y finalmente y un Eje de Integración Micro Regional, correspondiente a ejes productivos que conectan zonas de alto interés arqueológico y ecosistémico, los cuales buscan encadenar el territorio a la actividad productiva, preferentemente al turismo. Aquí se menciona la propuesta de una ruta alternativa potencial a Mulluri-Salar de Surire.

Especial mención hace el instrumento a la dotación de infraestructura sanitaria, de telecomunicaciones y equipamiento, donde se plantea la necesidad de mejorar las condiciones existentes, con el fin de promover un desarrollo económico social territorial que compense los actuales desequilibrios intra regionales.

3.1.8 Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas (PEDZE)

Según la información publicada por el Gobierno Regional de Arica y Parinacota se indica que el Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas (PEDZE), formulado por la Subsecretaría de Desarrollo Regional y el Gobierno Regional (GORE) de la región, se encuentra en proceso de ejecución y tiene una cartera de proyectos para los años 2015 y 2018. Sin embargo, debido a los resultados de este Plan Especial, se ha extendido por un periodo de tres años adicionales, alcanzando así hasta el año 2020.

Gran parte de la cartera de iniciativas del PEDZE están incluidas en los cuadros 3-3 y 3-4, por lo que su estado de avance es importante, ya que ha permitido comprometer casi un 83% de los recursos asociados a estas iniciativas, los que se encuentran en distintos grados de avance.

El Plan ha permitido mejorar la coordinación de los servicios públicos; la formulación de proyectos; el incremento de recursos e incorporar a la ciudadanía para definir las prioridades, pero, además, tiene otra razón y es que el Plan Especial de Zonas Extremas no exige toda la burocracia que se requiere cuando no es un plan especial²¹.

3.1.9 Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico

La región no cuenta con planes ni zonas de interés turístico, solo dispone de un Centro de Interés Turístico, declarado bajo Resolución N° 121 de 1994 que establece lo siguiente:

- Que la ciudad de Arica tiene una dilatada trayectoria en el campo de las actividades turísticas y está dotada de interesante infraestructura y de medios de comunicación y transporte.
- Que la variedad, entidad y calidad de los recursos y atractivos naturales y culturales que posee, además de su ubicación geográfica y tradición histórica, permiten atraer y retener corrientes turísticas nacionales y de los vecinos países de Perú y Bolivia.
- Que es conveniente coordinar los esfuerzos de la iniciativa privada y del sector público para emplear los recursos y valores de la ciudad de Arica como incentivo para la promoción e incremento de corrientes turísticas en forma ordenada y armónica.
- Que existen en la ciudad de Arica dos áreas de su litoral que presentan gran potencial de desarrollo y respecto de las cuales se hace necesario cautelar los recursos y velar por el mejor aprovechamiento de los espacios.

Bajo dicha resolución, se reconocen entonces las Zonas Norte y Sur del borde costero de Arica como los Centros de Interés Turístico (CEIT) (figura 3-2).

²¹ <http://www.aricaldia.cl/plan-especial-de-desarrollo-de-zonas-extremas-peзде-se-extiende-por-3-anos/>

Figura 3-2
Ubicación CEIT Región de Arica y Parinacota.



Fuente: Elaboración propia

3.1.10 Zonificación del Borde Costero

La Zonificación de los Usos del Borde Costero se ajusta a las normas establecidas en la Política Nacional de Uso del Borde Costero de 1995. Su objetivo nacional es “establecer las compatibilidades de usos entre las actividades humanas y el activo ambiental en el Borde Costero, de acuerdo a los intereses y prioridades regionales”, considerando que durante las últimas décadas se ha observado un aumento significativo del uso del Borde Costero, producto de las transformaciones en actividades relacionadas a los sectores productivos y turísticos. Esta política se aplica sobre a) terrenos de playa fiscales ubicados dentro de una franja de ochenta metros de ancho, medidos desde la línea de la más alta marea de la costa del litoral, b) la playa, c) las bahías, golfos, estrecho y canales interiores, y d) el mar territorial de la República. Sus objetivos son entre otros, propender a una adecuada compatibilización de las múltiples actividades que se realizan o puedan realizarse en el Borde Costero.

Para el logro de los objetivos la política crea además una Comisión Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral y la conformación de las Comisiones Regionales de Uso del Borde Costero, cuyo objeto será proponer una zonificación de los diversos espacios que conforman el Borde Costero del Litoral.

La CRUBC es una instancia de foro permanente público privado en pos del desarrollo integral de la zona costera de la Región. Según el D.S 475 de la Política Nacional de Usos del Borde Costero, la CRUBC tiene como funciones principales:

- Elaborar y presentar a la Comisión Nacional de Uso del Borde Costero una propuesta de zonificación del Borde Costero Regional y eventuales modificaciones a la zonificación vigente o en proceso de aprobación y
- Emitir opinión sobre las solicitudes de concesiones marítimas, sean estas de carácter temporal o permanente, que la autoridad competente someta a su consideración.

En el caso de la **Región de Arica y Parinacota**, según antecedentes publicados en la web de la Subsecretaría de las Fuerzas Armadas²², Comisión Nacional de Uso del Borde Costero, se informa que a fines del año 2010 se logró la validación público-privada de la propuesta de macro zonificación regional del Borde Costero.

Sin embargo, de acuerdo a lo señalado por el Gobierno Regional, la información (al igual que el PROT) se encuentra desactualizada y que para tal efecto, el mismo GORE ha dado reinicio al proceso de constitución de la CRITAP (Comisión Regional de Información Territorial) quienes definirán el programa de trabajo para la actualización de dichos instrumentos de planificación territorial.

3.2 Instrumentos de planificación local

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.

Para la Región de Arica y Parinacota, SERNATUR Regional informa que actualmente no existen PLADETUR vigentes. En el caso de la comuna de Arica, el instrumento se encuentra actualmente en su etapa final de ejecución y para la comuna de Camarones en fechas próximas licitará su ejecución.

En el caso de la comuna de Arica, se encuentra publicado un informe ejecutivo del PLADETUR de julio de 2016, el cual indica que su objetivo general es: “Diseñar un plan de desarrollo turístico sobre la base de la recopilación y análisis de información sectorial del turismo comunal, proponiendo estrategias y acciones que permitan orientar el desarrollo turístico a mediano plazo considerando la competitividad de la industria local, la sustentabilidad de sus atractivos, la participación de la comunidad y la gestión turística integral de la comuna de Arica.”

En tanto sus objetivos específicos son:

²² <http://www.ssffaa.cl/asuntos-maritimos/zonificacion-del-borde-costero/zonificacion-region-de-arica-y-parinacota/>

- Describir las potencialidades de los atractivos turísticos de la comuna mediante la recopilación de información secundaria de entes públicos vinculados al área turística en términos cuantitativos, como el INE y SERNATUR.
- Utilizar el diagnóstico realizado por el proyecto de Bien Público de la comuna de Arica, mediante los análisis de oferta y demanda turística, análisis FODA y determinación de brechas.
- Validar los lineamientos estratégicos a partir del trabajo realizado por el proyecto de Bien Público en conjunto con la Dirección de Turismo de la Municipalidad de Arica.
- Proponer estrategias para el desarrollo turístico de acuerdo a la visión y capacidades de la gestión municipal con un enfoque sustentable.
- Definir el plan operativo con las actividades a corto y mediano plazo, incluyendo indicadores de gestión.

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 el caso de la Región de Arica y Parinacota, se catastraron los PLADECO de las siguientes comunas: Arica, Camarones, General Lagos y Putre.

El **PLADECO de Arica 2016-2020**, recientemente terminado establece una visión de Arica al 2020, donde el reconocimiento de destino turístico nacional e internacional asoma en un primer orden. A continuación, se muestra la imagen planteada en dicho instrumento de planificación.

“Arica se ha consolidado como un destino turístico nacional e internacional, puerta de entrada a la macro región andina, con una plataforma logística y de servicios que han fortalecido el comercio exterior y articulan la conectividad de la región al resto del mundo, con una amplia oferta de productos y servicios de calidad, que han puesto en valor el patrimonio material e inmaterial.

Arica poseedor de una historia milenaria de este territorio pluricultural, ha aprendido de su pasado y ha considerado la sustentabilidad ambiental en aquellos proyectos que se ejecuten en el territorio, y con el sector rural dotado de servicios básicos que han fortalecido el eje agroalimentario como el motor productivo comunal.

Arica poseedor de un clima privilegiado, con ciudadanas y ciudadanos cohesionados y conscientes del capital patrimonial, ambiental y ancestral que posee, ostenta espacios públicos y equipamiento urbano de primer orden, con un entorno limpio, amigable y seguro, en donde vivir, estudiar y visitar es un privilegio”²³.

Por otra parte, establece una política relacionada privilegiar la inversión y colaboración en proyectos de infraestructura y equipamiento urbano de primer nivel, que favorezca

²³ PLADECO Arica 2016 – 2020.

la inclusión, el turismo y brinde mayor seguridad. Sobre esta política, se plantean inversiones para el periodo 2016 – 2020 en los siguientes ejes de acción.

Cuadro 3-6
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Arica.

Objetivo Estratégico	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Sub-tipo	Nombre	Ubicación
Puesta en valor del patrimonio e inmuebles de conservación histórica	Turística y Local	Otros	Plan de revitalización Barrial	Arica
	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Adquisición Inmueble Casa Crisperi	Arica
	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Adquisición Inmueble San Marcos 570	Arica
	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Adquisición Inmueble Sotomayor 302	Arica
Mejorar la conectividad y servicios de transporte urbano rural	General	Transporte	Programa de Administración y optimización Terminal Internacional	Arica
	General	Transporte	Estudio de perfectibilidad Terminal Rural	
Ampliar la infraestructura comunal, social y comunitaria con el objeto de mejorar la cobertura, alcance y diversidad de la oferta.	General	Vialidad	Construcción camino acceso museo Azapa	San Miguel
	General	Vialidad	Mejoramiento pavimento peatonales Calle Arturo Prat	Arica
	Turística y Local	Otros	Mejoramiento Espacio Público	Poconchile
	Turística y Local	Otros	Construcción Plaza Integrada Puerta Norte	Arica
	Turística y Local	Otros	Programa de inversión para el borde costero	Arica
	Turística y Local	Otros	Construcción Parque Las Américas	Arica
	Turística y Local	Otros	Mejoramiento Parque Brasil	Arica

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO de Arica, 2016-2020.

En el caso de **Putre**, se revisó un documento preliminar ya que actualmente el PLADECO está en proceso de validación y aprobación por parte de las autoridades municipales²⁴. Se distingue en el documento de trabajo el interés de la comuna por la actividad turística, vinculándose ésta con la conservación del patrimonio, el uso de tecnologías sustentables y la participación de las comunidades. Es importante mencionar, que el documento distingue líneas estratégicas, no así inversiones en infraestructura, que es pertinente profundizar en estas necesidades en los encuentros con actores locales. Los requerimientos de infraestructura pública vinculada al turismo se encuentran en los siguientes ejes estratégicos de la propuesta:

²⁴ El documento oficial se encuentra en gestión. Fue solicitado vía transparencia a la Municipalidad de Putre.

Cuadro 3-7
Infraestructura requerida en la Propuesta del Plan de Desarrollo Comunal de Putre

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Promover la utilización de recursos renovables no convencionales y la innovación en la actividad productiva agrícola, ganadera y de servicios turísticos. Preservar, enriquecer y difundir el patrimonio cultural de la comuna	Turística	Otros	Impulsar la innovación y utilización de recursos renovables en el desarrollo de la actividad productiva agrícola, ganadera y de servicios turísticos.	Putre
	Turística y local	Otros	Apoyar y gestionar iniciativas en torno a la recuperación y preservación y puesta en valor del patrimonio cultural	Putre
Propiciar el desarrollo de Emprendimientos sustentables tendientes a revertir la emigración	Turística y local	Otros	Preservar y poner en valor el patrimonio natural.	Putre
	Turística	Otros	Fomentar el desarrollo del etno turismo	Putre

Fuente: Elaboración propia a partir de la propuesta de PLADECO de Putre 2015.

El **PLADECO de Camarones 2013-2016** define como una de sus líneas de desarrollo productivo el turismo, con una perspectiva de desarrollo sustentable. El turismo se proyecta como una fuente de ingresos y crecimiento. Reconoce como fortalezas comunales el patrimonio arqueológico, histórico y cultural. Por ello define como posibles proyectos, ya aprobados por la comunidad, la habilitación de rutas turísticas, reparación de iglesias y puesta en valor de sitios arqueológicos.

De acuerdo a este documento, la infraestructura requerida para el desarrollo turístico de la comuna es la siguiente:

Cuadro 3-8
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Camarones.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Restauración de Iglesias con valor patrimonial que forman parte de la Ruta de las Misiones.	Turístico y Local	Edificación Patrimonial	Restauración iglesias	Codpa, Cobija, Parcohaylla, Timar, Ayco, Sucuna, Pachica y Mulluri
Puesta en valor de lugares con valor cultura y tradicional	Turístico y Local	Edificación Patrimonial	Sitios culturales	Camarones
Habilitación de Centro de Información Patrimonial	Turístico y Local	Edificación Patrimonial	Centro de Información	Codpa y Cuya
Implementación feria (mercadillo)	Turístico y Local	Edificación Patrimonial	Mercadillo de Cuya	Cuya.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Construcción Plaza	Turístico y Local	Edificación Patrimonial	Plaza de Pampanune	Pampanune
Construcción Observatorio Astronómico	Turístico y Local	Edificación Patrimonial	Observatorio Astronómico	Alto Codpa
Construcción Museo de sitio Caleta Camarones	Turístico y local	Edificación Patrimonial	Museo de sitio Caleta de Camarones	Caleta Camarones
Implementación corredor turístico de Cuya	Turístico	Construcción Vialidad	Corredor turístico	Cuya.

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

El **PLADECO de General Lagos 2012**, define a la comuna como aymara tri-fronteriza con vocación ganadera y turística. Uno de los objetivos estratégicos es la promoción de los valores culturales aymaras y fomento del etnoturismo. Para el logro de lo anterior, en materia de infraestructura propone la valorización, restauración y protección de sitios de interés de la cultura aymara. Además, considera el desarrollo de un plan de etnoturismo. El instrumento no detalla los sitios o áreas que requieren infraestructura o equipamiento turístico, por lo que se estima conveniente consultar a los actores locales en el marco de los talleres y reuniones a ejecutar durante la primera fase de esta consultoría.

3.2.3 Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP)

En la Región de Arica y Parinacota, el Sistema Nacional de Áreas Silvestres y Protegidas del Estado (SNASPE) está conformado por las siguientes áreas de protección:

- Parque Nacional Lauca
- Reserva Nacional Las Vicuñas
- Monumento Natural Salar de Surire
- Monumento Natural Quebrada de Cardone

De los anteriormente mencionados, los tres primeros cuentan con Plan de Manejo, como instrumento de zonificación y ordenamiento de usos dentro de los territorios protegidos. El instrumento del Monumento Natural Quebrada de Cardone se encuentra en elaboración por parte de la Corporación Nacional Forestal.

En general este tipo de instrumentos territoriales establecen la zonificación de usos y norma el desarrollo de las actividades, según los objetivos de protección de cada uno de ellos, por lo que no incorporan necesariamente y explícitamente requerimientos de infraestructura turística y general.

El **Plan de Manejo del Parque Nacional Lauca** que se encuentra vigente fue elaborado el año **2008** sobre la base del Plan de Ordenamiento Territorial de la misma Unidad de

protección, el cual se caracterizó su alto componente participativo, por parte de las comunidades locales, lo cual transforma a este instrumento en un trabajo pionero en Chile. Su objetivo general es “contribuir a la conservación y gestión público-privada sustentable, en el marco de desarrollo humano con identidad local”.

Como parte de la zonificación del Parque Nacional, se reconoce una Zona de Influencia Político-Administrativa, que es coincidente con la Provincia de Parinacota, que es el territorio donde se emplaza casi la totalidad del territorio protegido. Coincidente con esta área de influencia se emplaza además el Área de Desarrollo Indígena (ADI) Alto Andina Arica y Parinacota. Por lo cual, es en este territorio donde se persigue coordinar la inversión estatal en pro del desarrollo de la comunidad indígena local (basado en el Art. 35 de la Ley No.19.253).

El Plan de Manejo reconoce explícitamente que SERNATUR puede intervenir el territorio y proponer el tipo de desarrollo turístico deseado, mediante la declaratoria de Centros y Zonas de interés Turístico Nacional (CEIT y ZOIT), habiéndose designado previamente a la localidad de Parinacota como una de estas áreas, ubicada en el centro del Parque Nacional.

Por otra parte, el Plan de Manejo, identifica dentro de las Unidades Homogéneas presentes en la Unidad y que cabe destacar por su vinculación con elementos componentes de infraestructura y de vinculación al desarrollo del turismo:

Cuadro 3-9
Unidades Homogéneas del PNL vinculados al ámbito de la Infraestructura y el Turismo

Unidad Homogénea	Descripción General	Propósito
Cuencas hidrológicas	En base a cartografía DGA corregida, se identifican 4 subcuencas en el PNL (Lluta, Río Seco-San José, Lauca, Caquena y la cuenca cerrada de Chungará),	Definición de unidades funcionales
Recursos hídricos	Corresponde a cuerpos de agua (Lago Chungará, Lagunas Cotacotani, Larancota, Huambune, Parinacota), cursos de agua superficiales (ríos Lauca, Blanco, Viscachani), y acuíferos de recarga de vegas y bofedales	Definición de zonas de valor para la protección de ambientes asociados a recursos hídricos con manifestaciones superficiales, en donde se desarrollan especies significativas de biodiversidad (principalmente aves acuáticas, anfibios y peces)
Medio construido	Comprende red vial, centros poblados (Chungará, Parinacota, Chucuyo, Japucucho, Tuldune, Lauca, Silpasilpani, Rosapata, Chuviri, Ajata, Misitune, Pocollo, Estancia Chungará), senderos interpretativos (Las Cuevas, Chungará y Cotacotani), equipamiento (cementeros, Carabineros, CONAF, miradores, aduana, otros) e infraestructura (canales, líneas de transmisión eléctrica)	Identificación de ambientes antropizados (espacios construidos por el ser humano)
Aspectos de interés histórico y cultural	Comprenden sitios arqueológicos, apachetas, cruces, zonas de desarrollo ganadero, definición de Zona Típica (poblado de Parinacota), Monumento Nacional (Iglesia de Parinacota), Tutelares (Nevados de Putre, volcanes Parinacota y Pomerape, volcán Guallatire y cerro Acotango), y sitios de valor cultural religioso (cerro Calvario)	Definición de áreas de significancia cultural, histórica y de patrimonio arqueológico
Aspectos y elementos de interés turístico	Poblados y estancias, Zona Típica (Parinacota) Monumento Nacional (Iglesia Parinacota), equipamiento turístico (guarderías Las Cuevas, centro información ambiental, Chungará), comercio (artesanía en Parinacota y Chungará, Feria internacional Tambo Quemado), zonas de andinismo (Volcán Parinacota, Nevados de Putre, Cerro Guaneguane), senderos (Las Cuevas, Lagunas Cotacotani, Chungará), miradores (los 3 existentes en ruta CH-11, Unat Tusiña), circuitos y rutas (rutas CH-11, A-211, A-231, A-201 y A-123)	Identificación de elementos complementarios a las áreas de atractivo cultural

Unidad Homogénea	Descripción General	Propósito
Zonas de interés visual	Campos de visibilidad desde puntos de interés: guardería de CONAF en Las Cuevas, mirador MOP bofedal de Parinacota, mirador CONAF en sendero Cotacotani, mirador Unat Tasiña (Parinacota), mirador a bofedal de Parinacota y Cotacotani en Ruta C-11 (no habilitado formalmente), mirador lago Chungará y guardería de CONAF en Chungará	Definición de cuencas visuales y zonas buffer en torno a caminos y senderos de interés turístico. Definición de condiciones para proyectos de infraestructura y actividades de alto impacto visual.
Riesgos	Campos minados identificados (Ruta CH-11 en Portezuelo Tambo Quemado-Hito XVIII, Portezuelo Quisquisini y Ruta A 201 cercano cruce Río Blanco), áreas de erosión (principalmente zona de quebradas de disección en precordillera y zonas de pendientes fuertes en cordillera y volcanes), áreas de derrumbes y depositación, volcanismo (zonas con presencia de lavas en superficie de edad reciente, zona buffer de 5 km en torno a caldera considerada de mayor peligro por caída de piroclastos).	Identificación de zonas de antiguos campos minados y posibles zonas de dispersión, para evitar planificación en dichas áreas y condicionar los usos y actividades en ellas. Identificación de áreas con mayor susceptibilidad a procesos erosivos naturales, derrumbes y depositación, que puedan generar riesgos a personas e infraestructura. Definición de condiciones para desarrollos en zonas de riesgo potencial por eventos volcánicos.

Fuente: Extracto tomado del informe del Plan de Manejo del Parque Nacional Lauca, 2008.

Para cada una de las zonas de uso identificadas en el Plan de Manejo del Parque Nacional Lauca, se establecen normativas entre las que destacan las que limitan el desarrollo de infraestructura tales como construcciones, caminos y otro tipo de utilidades en zonas no orientadas a dichos fines, particularmente en sectores de conservación de flora y fauna o de riesgo natural, tal como la **Zona Primitiva Natural y Especial Antrópica**. Para el caso de la zona de Uso Histórico y Cultural se permite el desarrollo de actividades tradicionales y de eco y etnoturismo, con bajo impacto ambiental. En estas zonas se considera el uso de señalética y equipamiento de apoyo, que se desarrolló según el diseño de la identidad cultural de lugar y a la protección del paisaje y la calidad escénica. Por esta razón se promueven nuevas construcciones que mantengan la materialidad original y ancestral.

Para el caso de la **Zona de Manejo de los Recursos**, en lo referente a los recursos hídricos, el Plan de Manejo señala que cualquier proyecto de uso de los recursos hídricos superficiales o subterráneos deben ser evaluados rigurosamente, con el objeto que no se afecte la estabilidad de los acuíferos y escurrimientos de los humedales, por lo que se debe aplicar la normativa de protección de los recursos hídricos existentes en la zona.

En la **Zona de Uso primitivo**, donde se encuentran las principales cuencas visuales, se expone que en caso que se desarrollen construcciones y obras de infraestructura, se debe priorizar el diseño de proyectos de bajo impacto visual y de acorde al diseño local imperante.

Finalmente, en la **Zona de Uso Especial**, que agrupa a las granjas de paso y servidumbres (canales de riego, tendidos eléctricos y vialidad terrestre), se especifica que:

- Tendido de Redes Eléctricas de Alta Tensión:
 - No se autorizarán construcciones de ningún tipo dentro de la franja de servidumbre Chapiquiña – Parinacota la cual abarca una distancia mínima de 3 metros a cada costado del eje de la línea.
 - En caso de planificarse caminos ya sean éstos principales o locales, que crucen redes de eléctricas, estos deberán evitar ángulos de cruce inferiores a 15° (Artículo 8.1, NSEG 5 E n 71).

- Canales
 - En los canales de riego existentes deberá proveerse franjas o senderos de inspección, de acuerdo a lo establecido en el Código de Aguas DFL N° 1.122 de 1981 del Ministerio de Obras Públicas (D.O 29/10/88).
 - Así mismo deberán respetarse franjas de terreno a cada lado del canal utilizado para mejoras y mantenciones (los anchos son variables en función del ancho del canal, pero no serán inferiores a 1 metro a cada lado del canal) de acuerdo a lo establecido en el Código de Aguas.

- Caminos
 - En caminos nacionales se debe considerar la prohibición de realizar construcciones en una faja de 35 metros a cada lado de la vía (artículo 39 del DFL N° 850 de 1997).
 - Quienes deseen realizar construcciones en las fajas afectas deberán presentar solicitud a Dirección de Vialidad MOP y suscribir una escritura pública de aceptación y renuncia, a fin de que el interesado retire sus construcciones a su costa, cuando la Dirección de Vialidad lo solicite.
 - Los anchos aquí establecidos, podrán ser modificados por la Dirección de Vialidad en función de los requerimientos de proyecto en el caso de las vías proyectadas y en función de los requerimientos de mejoramiento en el caso de vías existentes.

El **Plan de Manejo de la Reserva Nacional Las Vicuñas** se encuentra vigente desde **1998**, pese a que fue planificado con un horizonte de 10 años, con el propósito de que la utilización de los recursos naturales se realice con los mayores beneficios para las comunidades locales, así como para la población regional y nacional.

En materia de infraestructura, el Plan reconoce que la infraestructura vial principal para la Reserva es la Ruta A-21, que permite el acceso a la Guardería desde la Ruta CH-11, mediante la bifurcación hacia Choquelimpie. Así también identifica a la Ruta A-201, que permite el acceso por el Oeste, desde la precordillera, a través del Portezuelo Chapiquiña. La red vial interna está constituida por la ruta A-235 que cruza de Noreste a Sureste la Reserva y comunica a las localidades de Misitune, Guallatire y Salar de Surire. También se encuentra la ruta A-237 que une Guallatire con Portezuelo Japu, además de otros caminos menores.

El instrumento prevé que Putre ha sostenido una buena afluencia turística, favorecida por la pavimentación de la ruta CH-11 y que los sitios de visitación de mayor atractivo dentro de la Reserva son el Volcán Guallatire y las Lagunas de Paquisa.

En cuanto a la zonificación de la Reserva Natural, la Zona de Uso Especial agrupa a las áreas donde se ubican obras públicas u otras instalaciones que son de particular importancia para el transporte y alojamiento, tanto del personal como de los visitantes. En esta zona, las normas de manejo, establecen que:

- Se deben procurar minimizar el impacto visual del emplazamiento de obras públicas, mediante modificaciones en el diseño que armonicen con el medio circundante.
- Se deben retirar, apenas se tenga oportunidad, instalaciones u obras cuya presencia no es estrictamente necesaria.
- Las posibles obras que se realicen deberán instalarse en zonas ya alteradas.

3.3 Planes de Infraestructura MOP

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

El **Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 de la Región de Arica y Parinacota (PRIGRH)**, 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 inversión²⁵.

El principal objetivo del Plan es: Reducir las desigualdades regionales en materia de infraestructura y gestión del recurso hídrico, ejecutando las obras y acciones necesarias para avanzar en el desarrollo equilibrado del territorio, proveyendo de calidad de vida y seguridad a las personas, y fortaleciendo el impulso de un desarrollo económico sustentable de acuerdo a la vocación productiva de la región, basado en la puesta en valor patrimonial, cultural y ambiental,

²⁵ DIRPLAN: Plan Regional de Infraestructura y Gestión de Recursos Hídricos al 2021. Región de Arica y Parinacota-MOP
http://www.dirplan.cl/planes/regional/download/PRIGRH_Region_Arica_y_Parinacota.pdf

junto con el fortalecimiento en la gestión integral del recurso hídrico, con mejores estándares en los servicios de infraestructura, y calidad, seguridad y cobertura de la misma.

Objetivos Específicos PRIGRH al 2021 Región de Arica y Parinacota

- Elevar y mejorar la calidad de vida de los habitantes en los territorios urbanos y rurales, a través de una mejor calidad y cobertura en los servicios de infraestructura, favoreciendo la integración multicultural e Indígena, en base al respeto a su historia, cultura y medioambiente, promoviendo la igualdad de oportunidades y justicia social en el acceso a los servicios de las personas, junto con las acciones de conservación necesarias, y una mejor y creciente infraestructura de prevención y mitigación de riesgos.
- Impulsar el Desarrollo Económico de la región, de acuerdo a la vocación territorial productiva, y basado en la puesta en valor patrimonial, cultural y ambiental, fortaleciendo la productividad, competitividad y crecimiento, resolviendo las brechas regionales de infraestructura relevante para potenciar a los distintos sectores productivos con énfasis en el turismo, agropecuario, tecnología, comunicaciones, energías renovables, logística y comercio internacional.
- Fortalecer la gestión, administración y fiscalización eficiente de los recursos hídricos, a través de la implementación y aplicación de la “planificación y gestión integrada”, con una nueva institucionalidad, manejo sustentable de las cuencas hidrográficas y considerando la dimensión económica, social y ambiental regional, desarrollando las acciones necesarias para incrementar la calidad y cantidad del agua en el marco de un equilibrio ambiental, productivo y humano.
- Liderar el Desarrollo Equilibrado del Territorio, para la integración social regional y de los territorios aislados, considerando la multiculturalidad, promoviendo un ordenamiento en el acceso a los bienes y servicios de los habitantes con una dotación suficiente de infraestructura de servicios y asegurando su acceso igualitario de sus habitantes.
- Integrar el valor ambiental, cultural y patrimonial del territorio, reconociendo, rescatando y poniendo en valor su vocación y dotación natural e histórica, junto con resolver la problemática ambiental antrópica, promoviendo así el crecimiento sustentable, y generando un reconocimiento ciudadano en el marco del cumplimiento de la normativa y resguardo en la protección de los recursos naturales y del patrimonio regional.

Los Lineamientos del plan en el ámbito turístico son:

- Contar con óptima infraestructura caminera y portuaria potenciando el "corredor de interacción del desarrollo del Cono Sur" y los destinos turísticos.

- Gestionar y construir equipamiento de salud, educación y turismo, tanto en Arica como en el altiplano.
- Construcción de equipamiento turístico (playas, espacios públicos)
- Mantención del patrimonio cultural y arquitectónico del altiplano.
- Poner en valor productos turísticos: Ruta Altiplánica y Circuito Arica-Codpa-Surire-Parque Nacional Lauca.

El plan define como brechas de infraestructura en turismo:

- Brechas en Borde Costero: Considerando la realización del Plan Maestro de Borde Costero, del Plan Especial de Borde Costero (PEDZE), y el proceso de zonificación y ordenamiento territorial en el borde, se considera necesario incorporar un análisis que permita contar con una situación base optimizada (con proyectos en ejecución) y determinar las brechas en el desarrollo del borde costero, incluyendo Caleta Vítor y la caleta de Camarones. Lo anterior, considerando la apuesta estratégica en Turismo, que incluye el desarrollo del borde costero a 20 años.
- Brechas en Edificación Patrimonial: Si bien en el último tiempo se está abordando un conjunto de acciones tendientes a recuperar parte importante de la edificación patrimonial (Ex Aduana, Catedral San Marcos, Ex Estación del FCALP, Ex Isla Alacrán, entre otras), la extendida presencia de este patrimonio en la región, requiere una mirada que levante un plan de intervenciones con una mirada de largo plazo.
- Brechas en Equipamiento Turístico en Proyectos Viales: Otro de los aspectos que requiere atención desde la perspectiva del turismo, es la incorporación de elementos de pertinencia turística en los proyectos viales, tales como señalética patrimonial y de sitios de relevancia cultural – arqueológica, paraderos, miradores, espacios para fomento turístico, entre otros. Sería interesante agregar esta perspectiva en el desarrollo de proyectos como en el de la 11 Ch, y rutas interiores (Ruta Andina, A – 31, A – 35, Caritaya – Mulluri, entre otros).

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 estudio de los proyectos de infraestructura de enfoque turístico propuestos en el Plan²⁶.

Visión del desarrollo regional del PDI Región de Arica y Parinacota.

²⁶ DIRPLAN: Actualización Plan Director de Infraestructura MOP. Región de Arica y Parinacota, 2009.
http://www.dirplan.cl/planes/plandirector/Documents/2009/15_Informe_Final_Region_Arica_y_Parinacota.pdf

- La región se desarrollará sobre la base del sector económico del centro urbano de Arica, integrado comercial y productivamente con países vecinos (Perú y Bolivia). Se asume un nuevo Plan Arica, que combine apoyo y liberalización de las actividades económicas con mejoramientos en los servicios e inversiones públicas.
- Clúster de turismo intereses especiales, actuando como bisagra entre Perú y Bolivia.
- Plataforma turística y residencial para la tercera edad (nacional e internacional).
- Agricultura tecnificada de exportación, incorporando nuevos suelos mediante desalamiento de agua con uso de energías alternativas.
- Auge de la minería metálica al abrirse zonas bajo control militar.
- Desarrollo integral del altiplano sobre la base del turismo y la agricultura de exportación.
- Conexión e integración de localidades aisladas.

Lineamientos que se derivan del PDI Región de Arica y Parinacota.

- Contar con óptima infraestructura caminera y portuaria, potenciando el “corredor de integración del desarrollo del Cono Sur” y los destinos turísticos.
- Más recursos hídricos, desalando agua e incorporando nuevos suelos (Ej.: Quebrada de Acha).
- Mejorar conectividad entre Arica e Iquique.
- Mejorar conectividad del altiplano con infraestructura que responda a estándares de equidad.
- Ruta 11-CH adquiere mayor relevancia aún para la región al convertirse en eje de la plataforma logística de la región.
- Gestionar y construir equipamiento de salud, educación y turismo, tanto en Arica como en el altiplano.
- Construcción de equipamiento turístico (playas, espacios públicos, estadios).
- Gestión de planes de desarrollo inmobiliario en borde costero.
- Red aeroportuaria y heliportuaria sobre eje Arica (Chacalluta) – Zapahuira.
- Mantención del patrimonio cultural y arquitectónico del altiplano.
- Poner en valor productos turísticos:
- Ruta Altiplánica.
- Circuito Arica – Codpa – Surire – P.N. Lauca.
- Dar 100% de conectividad a localidades más apartadas (categorías altas y críticas).
- Construir infraestructura que desarrolle la pesca artesanal, como el nuevo terminal pesquero.
- Dar conectividad vial, con estándar al menos de pavimento básico, a los destinos y atractivos turísticos regionales definidos como tal por este estudio.
- Construir solución vial para flujos de paso en 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 autoridades²⁷. El panorama para la Región de Arica y Parinacota es la siguiente:

i. Imagen Objetivo

En su imagen objetivo, la región se plantea que será una región competitiva, con un potente desarrollo social, cultural, comercial y tecnológico, basado en la pluralidad, innovación, liderazgo y participación de su gente, en el respeto por su historia y por su ambiente, fundada en la eficiencia, transparencia e integración de los actores públicos y privados, en un contexto donde su gente se sienta plenamente integrada con la nación, nuestros vecinos y el mundo.

ii. Objetivos Estratégicos

1. Ser reconocida como integradora relevante de mercados internacionales, por su posicionamiento de identidad, potenciando la actividad, el arraigo regional y el patrimonio cultural. Este objetivo apunta a mejorar el acceso a mercados internacionales, así como al desarrollo de servicios de infraestructura que integren la región al país y al resto del mundo en materias logísticas, proveyendo de adecuada infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria, con agregación de valor a costos competitivos. Su logro considera iniciativas que mejoran la imagen región, con el desarrollo de una infraestructura de transporte y conexiones multimodales, interconectividad y comercio electrónico, y con el fortalecimiento y promoción del turismo a nivel nacional e internacional, así como la identificación y promoción de nuevos productos regionales. La finalidad de convertir a la región en una plataforma de servicios para la macrorregión internacional del centro de América del Sur, implica realizar una estrategia de posicionamiento, tanto en Chile como en los países vecinos, destinada a destacar las bondades de la zona como un articulador de un comercio que puede proveer productos y servicios de calidad a menores costos.

²⁷ DIRPLAN: Región de Arica y Parinacota 2020 Obras Públicas para el Desarrollo.
<http://www.dirplan.cl/planes/regionales/Documents/XV/MOP%20SEPARATA%20ARICA%2018-12.pdf>

2. Poner en valor destinos turísticos de intereses especiales: arqueológico, cultural, de naturaleza y de aventura, aprovechando características altiplánicas como el lago Chungará, Arica como cabecera de una región con fronteras a Perú y Bolivia, y atractivos en playas y actividades nocturnas.
3. Contar con una agricultura tecnológica diversificada de alto valor agregado. Este objetivo se vincula estrechamente con un manejo estratégico y sustentable de los acuíferos de la región: cauces de los ríos Lluta, San José, Camarones y Vitor, para mejorar la calidad y disponibilidad de los recursos hídricos.
4. Desarrollar el sector acuícola, incluyendo el cultivo de microalgas, hatchery de ostión, acuicultura off-shore de atún y el desarrollo de nuevas especies.
5. Desplegar esfuerzos en investigación, desarrollo e innovación para aumentar valor agregado, productividad y diversificación exportadora con emprendimiento, basados en un mejor conocimiento de los mercados.
6. Asegurar la calidad de vida ambiental, cuidando la biodiversidad y el medio ambiente, mediante la adopción de normativas y certificaciones ambientales y mejorando el monitoreo ambiental.
7. Desarrollar servicios de infraestructura para la logística y distribución de bienes, transporte de personas, mejoramiento urbano y de servicios públicos.
8. Ofrecer a la ciudadanía territorios urbanos y rurales amables, que mejoren la habitabilidad.
9. Aumentar el capital social, logrando acuerdos colaborativos y mejoras institucionales e incluyendo incentivos por ser región estratégica.

iii. Infraestructura para el fortalecimiento del turismo. Región Arica y Parinacota

Como apoyo al fortalecimiento del turismo, para la próxima década tiene especial importancia el mejoramiento integral de la Ruta Altiplánica que unirá el extremo norte del país (Visviri, comuna de General Lagos) en la región de Arica y Parinacota, con San Pedro de Atacama, de la región de Antofagasta, pasando por la región de Tarapacá, construyendo una red por medio de su conexión con la Ruta 5, a través de las rutas A-31, A-35 y A-319, pasando por Codpa y llegando al Salar de Surire.

De esa forma se fomentará el turismo altiplánico en torno a sus atractivos naturales, como el lago Chungará, el salar de Surire y los parques nacionales Lauca y Las Vicuñas. Además, esta ruta tiene una alta importancia como instrumento para una mayor integración de las comunidades altiplánicas.

Otros proyectos de infraestructura para el turismo cultural se relacionan con el gran Museo de la Cultura Chinchorro, el rescate de los portales de Putre, la restauración y puesta en valor de las iglesias patrimoniales de la Sierra y el Altiplano de la región. Además, el Parque Temático en el Morro de Arica. Todos ellos corresponden al ámbito

de la arquitectura, así como la coordinación de los planes de acción y proyectos de los distintos actores institucionales en las zonas de Chungará y Visviri.

En este mismo ámbito, y relacionado con el borde costero, playas y obras ribereñas, se pueden mencionar el mejoramiento de las playas El Laucho, La Lisera, Chinchorro, Corazones y Las Machas, mediante la construcción de un rompeolas y de una infraestructura de servicios, así como de un proyecto integral de equipamiento urbano-turístico en isla El Alacrán y el Centro Turístico Integral en el sector del puerto. En este sentido, el levantamiento del Plan Maestro de Borde Costero, busca coordinar la acción de todos los servicios públicos y privados relacionados con el tema, en torno a una cartera de proyectos acordada:

- Nuevo terminal pesquero artesanal de Arica.
- Nuevo terminal pesquero artesanal en Camarones.
- Construcción de playas artificiales entre playas La Lisera y Corazones.
- Protección del humedal de la desembocadura del río Lluta.

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. Estos enfoques han sido incorporados desde el inicio en el proceso de elaboración de los Planes Regionales de Infraestructura y Agua de apoyo al Turismo, producto del estudio básico “Análisis requerimientos Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo” de la Dirección de Planeamiento.

El objetivo general de dichos planes regionales ha sido identificar y priorizar una cartera de proyectos de inversión MOP en infraestructura y agua de apoyo al turismo a distintas escalas territoriales, con foco en destinos y circuitos turísticos, aplicando el enfoque territorial y la participación de los actores relevantes de regiones y provincias. En este contexto se hace necesario para efecto del Plan Chile 30/30 contar con una cartera nacional estratégica de priorización regional de iniciativas de inversión de apoyo al turismo, que respondan a los objetivos que persigue el proceso de elaboración del Plan Chile 30/30 para cada región.

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.

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

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

c) Planes Territoriales de Infraestructura Dirección de Obras Portuarias MOP

Estos planes de inversión buscan:

- Responder a la vocación del territorio.
- Potenciar las actividades que se desarrollan en el territorio, permitiendo el desarrollo económico local, relacionado con el turismo, la pesca y los deportes náuticos.
- Recuperar el uso y disfrute de los espacios costeros (llevar la Ciudadanía al Mar, Ríos y Lagos).

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

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

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

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

Distintos Usos del Borde Costero

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

Cuadro 3-10
Planes Territoriales de Infraestructura 2014-2022

Planes Territoriales de Infraestructura	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (MM\$)	Metros Lineales (m)
Plan Borde Costero Arica	7	57.000	6.400
Plan Borde Costero Antofagasta	19	60.000	11.000
Coquimbo	16	20.000	-
O´ Higgins	9	17.000	3.500
Maule	12	22.000	8.900
Biobío	19	22.000	10.500
Río Bueno	16	10.000	-
Llanquihue	12	35.000	9.900
Chiloé	20	40.000	6.000
Quellón	5	25.000	-
Los Ríos	19	74.000	19.000

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

3.3.4 Convenios de Programación

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

Los convenios de programación son instrumentos para financiar inversión. En este sentido, la Ley 19.175, artículo 81²⁸, los define como acuerdos formales entre uno o más gobiernos regionales y uno o más ministerios, que definen las acciones relacionadas con los proyectos de inversión que ellos concuerdan en realizar dentro de un plazo determinado. Estos convenios deberán especificar el o los proyectos sobre los cuales se apliquen, las responsabilidades y obligaciones de las partes, las metas por cumplir, los procedimientos de evaluación y las normas de revocabilidad. Los convenios de programación incluyen, cuando corresponde, cláusulas que permiten reasignar recursos entre proyectos.

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

Sin embargo, la Región de Arica y Parinacota en la actualidad no tiene Convenios de Programación vigentes, ya que el último Convenio de Programación comprendió el período 2007 - 2014.

3.4 **Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional Arica y Parinacota.**

Una vez analizado el conjunto de instrumentos de planificación territorial vigentes para la Región de Arica y Parinacota, es posible señalar, que aunque una Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) tiene una relevancia estructural para orientar los esfuerzos de inversión, en función de una imagen objetivo de región, cabe señalar que ésta no ha sido utilizada como instrumento de planificación regional. En este contexto, el Plan Especial de Zonas Extremas (PEDZE), herramienta especial de planificación creada durante el año 2014, como una cartera de iniciativas a desarrollar, ha sido el principal instrumento utilizado en los últimos años en la Región de Arica y Parinacota. Anterior a éste, durante el período 2010 – 2013, se contaba con un “Plan Arica”, pero que no señalaba iniciativas de inversión, sino un conjunto de medidas público – privadas tendientes a dinamizar la economía; mientras que la ERD anterior fue publicada en febrero de 2010, y que fuera reemplazada por el denominado “Plan Arica”.

Sin embargo, la actualización de la ERD se ha venido discutiendo desde el año 2013 a la fecha, habiéndose tomado en diciembre de 2016 por el Consejo Regional en base a

²⁸ Ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional y Jurisprudencia Administrativa – Ministerio del Interior y Seguridad Pública, 2011.
<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=243771>

una propuesta del Gobierno Regional, quien ha conformado comisiones de trabajo para poder presentar una propuesta a fines de 2017, por lo que se espera pueda convertirse en un instrumento orientador de la inversión, a través de la construcción consensuada de una imagen objetivo regional.

En particular, para los fines del presente estudio, destaca el apoyo dado por distintos instrumentos de planificación al turismo, la agricultura y la logística como sectores productivos prioritarios. Desde el punto de vista de la infraestructura, estos instrumentos ponen énfasis en la necesidad de mejorar la infraestructura vial primaria, compuesta por la ruta Ruta 5 y el corredor bioceánico CH-11, así como el desarrollo sustancial de la vialidad secundaria, necesaria para conectar las localidades de Precordillera y Altiplano. Por otra parte, toda estrategia debiese considerar el desarrollo de la infraestructura multimodal (ferroviaria, terrestre, aeroportuaria y portuaria), considerando las brechas observadas en la región, y la vocación logística de su propuesta. Lo anterior, también considerando aspectos para mejorar la denominada “última milla” en materia de desarrollo portuario, que considera la conexión urbana entre el Puerto y la Ruta 11 Ch, y el desarrollo de plataformas logísticas fuera del radio urbano, como la Zona de Extensión Portuaria y el nuevo barrio industrial. Otros elementos de gran valor para el turismo son la consideración de infraestructura para poner en valor los significativos recursos arqueológicos de la región y la puesta en valor de las áreas silvestres protegidas, en términos de infraestructura básica de servicios. En el marco de la discusión del Plan 30 30 en la región, particularmente en lo asociado al eje de Integración Territorial y Equidad, se ha puesto de relevancia la necesidad de desarrollar Centros de Abastecimiento en puntos estratégicos de la Región (Putre, Camarones), de tal forma de contar no solamente con almacenes y espacios de conservación de productos primarios, sino también que puedan estar asociados a puntos de surtimiento de combustible, los cuales son inexistentes en la actualidad en las comunas del interior, y constituyen una restricción al desarrollo del turismo andino.

Por otra parte, si bien los instrumentos de planificación se deben complementar con un **Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT)** como un instrumento ordenador del territorio, éste se encuentra en proceso de elaboración y sus resultados no estarán disponibles en el corto plazo. Sin embargo, se cuenta con el **Plan Regional de Desarrollo Urbano**, vigente desde 2014, el cual si bien es cierto es indicativo, y no explicita requerimientos de infraestructura específica para el sector, propone el desarrollo de un sistema de asentamientos poblados y corredores que favorecen la inserción regional en un sistema territorial a escalas de macro zona centro andina y nacional, en los que se incluye de forma priorizada el corredor intermodal ferroviario-vial Arica – Visviri y por otra parte plantea como imágenes-objetivos la “unicidad paisajística: Belleza escénica y desarrollo económico + productividad en conjunto con la conservación de los recursos naturales y culturales” así como la “puesta en valor de los recursos locales”, particularmente aquellos que tienen relevancia por su carácter patrimonial cultural y natural de la región, considerando una plataforma de servicios y equipamientos en el eje patrimonial para el desarrollo turístico, asociado a la gestión del SNASPE en la región.

En materia de los instrumentos de planificación sectorial, destaca el **Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico** del Ministerio de Obras Públicas, el cual se encuentra en línea con los planes quinquenales del Ministerio y aborda la necesidad de aumentar la cobertura, eficiencia, y eficacia de los servicios de infraestructura que contribuyen al desarrollo del turismo, los servicios logísticos y la agricultura. Entre los lineamientos del plan en el ámbito turístico, es posible identificar la necesidad de infraestructura caminera y portuaria potenciando tanto el "corredor de interacción del desarrollo del Cono Sur" como los destinos turísticos regionales, la mantención del patrimonio cultural y arquitectónico del altiplano, así como la ruta y Circuito Arica-Codpa-Surire-Parque Nacional Lauca. Adicionalmente, aparece la necesidad de equipamiento como playas y espacios públicos. Este plan contiene un conjunto de iniciativas de inversión que se encuentran incorporadas actualmente dentro de la planificación de inversiones del sector, y se encuentra con un importante nivel de avance en varias de sus líneas. El horizonte de este Plan es del período 2013 – 2021.

También destaca el proceso de elaboración de la Agenda 30 30, Plan de Infraestructura y Recurso Hídrico, el cual se encuentra en proceso de validación, el que debiese considerarse también como el principal instrumento orientador del quehacer sectorial, y un insumo importante para la próxima estrategia regional de desarrollo.

Es necesario mencionar, que se hizo un recorrido por los instrumentos de planificación relacionados a infraestructura, para ver cómo estos en cierto modo, se relacionaban con los instrumentos de tipo general y de turismo anteriormente expuestos. De esta forma, y tal como se ha podido constatar, no se ha podido constatar un consenso y se ha observado una relativa variabilidad en la imagen de desarrollo de la Región, que va desde instrumentos que potencian la competitividad e impulso económico, hasta los últimos instrumentos que buscan un desarrollo sustentable, a través del aprovechamiento de las riquezas naturales, patrimoniales y geográficas de la zona.

Esta revisión de los antecedentes, por cierto, es la antesala para determinar la imagen objetivo de la región, capítulos más adelante.

En modo de conclusión general, se puede decir que ante la ausencia de instrumentos de planificación territorial que estén validados y vigentes en su uso, es altamente necesario incorporar el eje del Turismo como sector económico estratégico para el desarrollo regional, cuestión que si bien es cierto no se ha visto plasmado en la publicación de un instrumento que oriente el quehacer de la inversión, ha estado presente en la discusión como eje relevante de desarrollo para la Región.

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	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

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.

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 de la Región de Arica y Parinacota se presentan a continuación con su longitud expresada en km.

Cuadro 4-3
Longitud de rutas principales Región de Arica y Parinacota

Ruta	Total km
Ruta 5	125,24
Ruta 11-CH Internacional	192,25
Ruta 12 – Aeropuerto	3,81
Ruta A – 27 Azapa	40,06
Ruta A – 93 (Visviri)	
Ruta A – 95 (Andina)	
Ruta A – 31 (Parinacota)	
Ruta A - 35	40,00
Total	406,03

Fuente: Red Vial Nacional, Dimensionamiento y Características, diciembre 2014 (editado agosto 2015).

- Pasos y avanzadas.

La región cuenta con tres pasos fronterizos, de ellos, dos comunican con la República de Bolivia y uno con la República de Perú (ver cuadro).

Cuadro 4-4
Pasos fronterizos de la Región de Arica y Parinacota

Nombre	Coordenadas		Altitud (m.s.n.m.)	País limítrofe	Centro más cercano
	Latitud Sur	Longitud Oeste			
Paso de la Concordia	18° 18'	70° 18'	74	Perú	Arica
Paso Visviri (Ferroviario y carretero)	17° 35'	69° 28'	4.095	Bolivia	Putre
Paso Chungará-Tambo Quemado	18° 17'	69° 04'	4.680	Bolivia	Putre

Fuente: Dirección de Fronteras

El paso Concordia se ubica a unos 12 kilómetros al Norte de la ciudad de Arica, sobre la ruta 5 Norte, donde se localizan las instalaciones del complejo fronterizo Chacalluta, principal paso de personas y vehículos del país, con casi 6 millones de pasajeros/año; durante el año 2017 se iniciará la operación del control fronterizo integrado.

Los pasos y complejos fronterizos que comunican con la República de Bolivia son Visviri y Chungará. Visviri, de menor flujo que los anteriores, se ubica a unos 230 Kilómetros de la ciudad de Arica en la comuna de General Lagos, a una altitud 4.700 metros sobre el nivel medio del mar. Transitado todo el año y cuenta con servicio de aduana, Policía de Investigaciones y Servicio Agrícola y Ganadero en la localidad de Visviri, además una tenencia de Carabineros distante a 5 kilómetros. En la mencionada localidad, es posible visualizarlo como un potencial paso fronterizo con infraestructura, para ello se requiere de un estudio, que lo consolide como tal.

Chungará en tanto, se ubica en la comuna de Putre, sobre los 4.678 metros de altura sobre el nivel medio del mar, sobre la ruta 11 CH. La infraestructura, recientemente

respuesta por la Dirección de Arquitectura, cuenta con una superficie edificada de 4.700 m², y cuenta con dependencias capaces de albergar a más de 50 funcionarios del servicio de aduana, Policía de Investigaciones y Servicio Agrícola y Ganadero y una tenencia de carabineros distante unos 7 kilómetros del complejo. La nueva infraestructura contempla duplicar la existente, de manera de posibilitar la atención de más de 200 mil personas al año y recibir diariamente a casi 500 camiones en tránsito entre Chile y Bolivia. La ruta de acceso (11 Ch) se encuentra transitable durante todo el año, observándose algunas dificultades solamente durante breves períodos del invierno altiplánico. Lo anterior, ya que constituye el segundo paso de carga más importante del país, después del Paso Los Libertadores.

4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria.

La Región de Arica y Parinacota cuenta con el aeropuerto internacional Chacalluta, ubicado en la comuna de Arica, un aeródromo en la localidad de Zapahuira, Provincia de Parinacota, Comuna de Putre, el cual fue sometido a obras de conservación durante el año 2013 y finalizado en enero del 2015. Además, existe el aeropuerto militar El Buitre, ubicado en la comuna de Arica, el cual también fue sometido a acciones de conservación durante el año 2014.

Cuadro 4-5
Aeródromos en la Región de Arica y Parinacota

Aeródromo	Localidad	Red	Provincia	Comuna	Administración	Uso
Chacalluta	Arica	Primaria	Arica	Arica	DGAC	Fiscal
El Buitre	Arica	Militar	Arica	Arica	Militar	
Zapahuira	Zapahuira	Pequeño Aeródromo	Parinacota	Putre		

Fuente: Dirección Regional de Aeropuertos - 2011

El funcionamiento del aeropuerto Chacalluta es bajo concesión, donde mediante Decreto Supremo N° 89 de fecha 6 de febrero de 2004, el Ministerio de Obras Públicas adjudicó a AZVI Chile S.A, la concesión para la ejecución, conservación y explotación de la de la obra pública fiscal denominada "Terminal de Pasajero Aeropuerto Chacalluta de Arica". Dicho decreto se modificó mediante el Decreto Supremo N° 414, de fecha 18 de junio del año 2007. Actualmente, se encuentra en estudio la ampliación del terminal de pasajeros, a cargo de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas.

Las instalaciones tienen una superficie de 4.125 m² construidos, entre las que se cuentan, 370 estacionamientos públicos, planta de tratamiento de aguas servidas, restaurante, cafetería, equipamiento electromecánico y aeroportuario.

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

Conforme al DS (M) 240 de 03/08/1998, que fija la nómina oficial de caletas de pescadores artesanales y al DS (M) 337 de 15/11/2004, que lo modifica, la siguiente nómina muestra las caletas pesqueras artesanales de la región:

- Arica (al interior del Puerto de Arica)
- Camarones (No consolidada)

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

- Caletas Pesqueras Regionales. (Arica)

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

En la actualidad, se encuentra con RS el proyecto de diseño (2017 – 209) de relocalización de la caleta Pesquera de Arica (DOP). En tanto, la ejecución de obras se estima para el periodo 2020 – 2025.

- Otras caletas. (Camarones)

Son lugares que se caracterizan por la eventualidad de la operación y/o bajos desembarques (menor a 120 ton/año), no permitiendo asegurar sustentabilidad de la inversión en el tiempo. Representan, además, un gran riesgo invertir en infraestructura portuaria pesquera artesanal básica, dado que no contarían con recursos que les permitan asumir los costos de administración y conservación de las obras.

- Infraestructura Portuaria Industrial o Productiva.

La región cuenta con el Puerto de Arica, administrado por la Empresa Portuaria de Arica. Se ubica en la comuna y ciudad del mismo nombre. Es uno de los principales terminales portuarios del Norte de Chile, sirviendo de tránsito de mercaderías desde y hacia Bolivia, entre otros puntos importantes de la macro región andina.

El Puerto de Arica, se construyó entre los años 1960 y 1966, junto a la construcción de un nuevo muelle el año 2009, cuenta con obras de abrigo y sitios de embarque y desembarque de carga.

Tiene tres sectores definidos (Frente de Atraque N° 1, Sitio de Servicio del Perú y Área Sector Norte), donde el sitio de servicio del Perú surge con el tratado de 1929, el cual desde el año 1999 administra el malecón (sitio 7) de propiedad de EPA, a través de ENAPU. La administración se limita sobre las cargas que tienen como destino territorio peruano o provengan de él.

El año 2004, concluyó el traspaso en Concesión del Frente de Atraque N° 1 y las respectivas áreas de respaldo ubicadas en el sector norte del puerto, a la empresa Terminal Puerto Arica S.A. (TPA), con un plazo de 30 años, luego de incorporar un plan referencial de inversiones durante la renegociación que tuvo lugar el año 2007.

4.4 Infraestructura de riego.

La región cuenta con una infraestructura de obras hidráulicas, de embalses y canales, que han permitido el aprovechamiento hídrico suficiente para abastecer a la población, pero insuficiente para desarrollar la agricultura, en relación a la potencialidad de la actividad agropecuaria regional.

4.4.1 Embalses

En materia de acumulación de agua, la región cuenta con el embalse de Caritaya, ubicado en la comuna de Camarones, con una capacidad de almacenamiento de 42 millones de metros cúbicos, para regar 650 ha., en operación desde 1938 y reparado en 2008. A lo anterior, se suma además la Laguna Cotacotani, ubicada en la comuna de Putre, con una capacidad de almacenamiento de 21 millones de metros cúbicos. Sin embargo, a pesar de la acumulación de aguas mencionada anteriormente, la capacidad de riego no alcanza a cubrir el déficit hídrico que presenta el sector agrícola regional.

A objeto de cubrir tales déficits, el Ministerio de Obras Públicas reactivó la iniciativa de construir un segundo embalse en la Región de Arica y Parinacota, éste embalse se llamará Chironta, embalse que costará US\$ 100 millones y que estará en el valle de Lluta, unos 70 km al noreste de Arica, cuyas obras serán licitadas este año y su construcción comenzará en 2017.

Chironta se sumará a Livilcar, embalse de contención de crecidas del río San José, del Valle de Azapa, que se encuentra en su etapa de estudio ambiental, y cuyo inicio de obras está programado para 2020.

Ambos complejos son parte del Plan de Zonas Extremas, que comenzó hace dos años, y que como se señaló, actualmente se considera como el principal instrumento orientador de la inversión pública regional.

4.4.2 Canales

En cuanto a la red de canales, cuenta con el Lauca construido en 1962, ubicado en la comuna de Putre, con una longitud de 33 kilómetros y una capacidad de 1,90 m³/s, el cual abastece al Valle de Azapa con aguas de buena calidad, estimada en 3.500 ha., (Agencia Regional de Desarrollo Productivo, 2008). También está el canal Azapa, cuya matriz data de 1962, con una longitud de 44,70 kilómetros y una capacidad de 1,20 m³/s. Finalmente se destacan los canales derivados del Azapa, red que fue construida en 1969, con una longitud de 102 kilómetros y una capacidad de 0,60 m³/s. Actualmente se encuentra en pleno desarrollo el proyecto de “Entubamiento del Canal Azapa”, obra con una longitud total de 41 km, y que junto con asegurar una

mayor capacidad de riego, beneficia a 1.269 regantes y 1.416,3 ha de riego. Dichas obras serán entregadas durante el primer semestre de 2018.

Esta infraestructura se emplaza en una región que presenta características desérticas y donde la actividad agrícola se desarrolla exclusivamente en suelos de riego. En la provincia de Arica existen 5.244 ha., bajo riego (de las 11.167,86 ha., del total regional, según INE, 2008), de las cuales 2.100 ha., corresponde a riego tecnificado, ubicadas principalmente en el Valle de Azapa (Agencia Regional de Desarrollo Productivo, 2008). Sin embargo, en las últimas dos décadas se ha producido una demanda creciente por el recurso hídrico, generando la proliferación de pozos de extracción de agua subterráneas, y por consiguiente una sobreexplotación del acuífero, sumado a ello el uso intensivo de fertilizantes, ha llevado a la disminución de capacidad de recarga de las napas freáticas y a su salinización y contaminación por residuos químicos provenientes de la actividad agrícola. En los valles de Lluta y Camarones las aguas de riego presentan alta salinidad, carbonatos y boro, condicionando a solo cultivos resistentes o tolerantes a estas condiciones o invertir en tecnologías que permitan controlar y/o mitigar la concentración de estos elementos químicos.

4.5 Infraestructura de control aluvional.

Con respecto a obras de regulación y control de crecidas, no existen en la región. Aunque, actualmente se encuentra en estudio el Embalse Livilcar, que fuera mencionado anteriormente.

4.6 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.

- Patrimonio Cultural

La Región de Arica y Parinacota posee un importante número de atractivos patrimoniales, declarados Monumentos Nacionales, de los cuales tres son candidatos a ser Patrimonio de la Humanidad: tres Sitios Arqueológicos de la Cultura Chinchorro, las Iglesias del Altiplano y el Camino Principal Andino Qhapaq Ñan, que abarca desde Colombia hasta el río Maipo en Chile. A esto se suma la Reserva de la Biósfera Lauca, reconocida el año 1983 por la UNESCO, como representativa de diferentes tipos de hábitats y un área para la conservación de la biodiversidad.

Corresponde a aquella edificación que adquiere la categoría de patrimonio cultural, que responde a la herencia y carga de tradición que algunos bienes inmuebles representan para la comunidad. Son obras singulares, que forman parte única de la memoria histórica de un lugar, región o país, e incluyen construcciones cerradas, monumentos arquitectónicos y espacios abiertos, tanto públicos como privados.

En la Región de Arica y Parinacota la edificación asociada al patrimonio cultural es de origen multicultural y de amplia temporalidad, que abarca a periodos históricos y prehistóricos. Además, se caracteriza por un emplazamiento distribuido en todo el territorio regional. El siguiente cuadro se muestran los atractivos patrimoniales declarados Monumentos Nacionales de la Región de Arica y Parinacota.

Cuadro 4-6
Monumentos Nacionales en la Región de Arica y Parinacota

Nombre	Referencia de ubicación	Comuna	Categoría	Decretos	Descriptor según categoría
Momias de la cultura Chinchorro	Valles de Azapa, Camarones y Lluta				proceso de declaratoria de patrimonio de la humanidad
Yacimientos arqueológicos y paleontológicos del Departamento de Arica		Arica	Monumento Histórico	D.S. N° 4367	Sitio Arqueológico declarado Monumento Histórico
Fuerte Ciudadela	Morro de Arica	Arica	Monumento Histórico	D.S. N° 2412	Sitio Histórico
Fuerte del Este	Morro de Arica	Arica	Monumento Histórico	D.S. N° 2412	Sitio Histórico
Morro de Arica	Av. San Martín con Sotomayor	Arica	Monumento Histórico	D.S. N° 2412	Sitio Histórico
Edificio de la Antigua Aduana de Arica	Parque Aduana. Maximiliano Lira sin número	Arica	Monumento Histórico	D.S. N° 929	
Calderas del Navío Wateree	Cerca de la costa, un poco al sur de la desembocadura del Río Uuta, en el sector denominado Bajos de Chinchorro, adyacente al Aeródromo de Arica. Actualmente ubicadas en la Isla Alacrán	Arica	Monumento Histórico	D.S. N° 317	
Catedral de San Marcos	Maza Ciclón sino	Arica	Monumento Histórico	D.S. N° 602	Religioso
Isla de Alacrán y restos de fortificación	Frente al Morro de Arica	Arica	Monumento Histórico	D.S. N° 1002	Monumento Arqueológico declarado Monumento Histórico
Estación de Ferrocarril Arica - La Paz y Andén	Parque Aduana	Arica	Monumento Histórico	D.S. N° 21	Industrial

Nombre	Referencia de ubicación	Comuna	Categoría	Decretos	Descriptor según categoría
Campana de Arica (llamada también "Campana de Belarde")	Plaza Colón sin n° . Catedral San Marcos de Arica	Arica	Monumento Histórico	D.E. N° 709	Objeto
Pictografías de Vilacaurani	2 km, al SO de Putre	Putre	Monumento Histórico	D.S. N° 5591	Pictografía declarada Monumento Histórico
Iglesia de Parinacota	Pueblo de Parinacota	Putre	Monumento Histórico	D.S. N° 1158	Religioso
Pucará de Belén o Huaihuarani e Incahullo	6 km al O de Belén, y unos 100 m. sobre el lecho del río	Putre	Monumento Histórico	D.S. N° 83	Sitio Arqueológico declarado Monumento Histórico
Pucará de Calacruz	3 km al SO del Pueblo de Socoroma	Putre	Monumento Histórico	D.S. N° 83	Sitio Arqueológico declarado Monumento Histórico
Pucará de Copaquilla	km 100 Carretera Internacional a Bolivia	Putre	Monumento Histórico	D.S. N° 83	Sitio Arqueológico declarado Monumento Histórico
Pucará de Lupica	Al Oeste del Caserío de Lupica, 15 km al Sur de Belén	Putre	Monumento Histórico	D.S. N° 83	Sitio Arqueológico declarado Monumento Histórico
Pucará de Saxamar	Al Oeste del valle, en la confluencia de los ríos Ticnamar y Saxamar, a 5 km del caserío de Saxamar	Putre	Monumento Histórico	D.S. N° 83	Sitio Arqueológico declarado Monumento Histórico
Tambo de Chungará	Próximo al Lago Chungara	Putre	Monumento Histórico	D.S. N° 83	Sitio Arqueológico declarado Monumento Histórico
Tambo de Zapahuira	km 102 Carretera internacional a Bolivia	Putre	Monumento Histórico	D.S. N° 33	Sitio Arqueológico declarado Monumento Histórico
Pueblo de Parinacota		Putre	Zona Típica	D.S. N° 1158	
Iglesia de Mulluri	Mulluri	Camarones	Monumento Histórico	D.E. N° 1778	Religioso
Iglesia San Francisco de Asís de Socoroma	Pueblo de Socoroma	Putre	Monumento Histórico	D.E. N° 1902	Religioso
Cuartel No 1 del Regimiento Reforzado No 4 "Rancagua" de Arica	Av. General Velásquez s/n	Arica	Monumento Histórico	D.E. N° 55	
Iglesia de Guailacagua	Poblado de Guailacagua, valle de Codpa, en la confluencia del do	Camarones	Monumento Histórico	D.E. N° 3365	Religioso

Nombre	Referencia de ubicación	Comuna	Categoría	Decretos	Descriptor según categoría
	Codpa y la vertiente de Puquio.				
Iglesia de Parcohailla	Poblado de Parcohailla, en las cercanías del Salar de Surire, a los pies del nevado Chuquiamata.	Camarones	Monumento Histórico	D.E. N° 3365	Religioso
Iglesia de Tulapalca	Poblado de Tulapalca, junto a la quebrada del mismo nombre.	Camarones	Monumento Histórico	D.E. N° 3365	Religioso
Iglesia de Saquera	Poblado de Saguara, junto a la quebrada del mismo nombre.	Camarones	Monumento Histórico	D.E. N° 3365	Religioso

Fuente: Consejo de Monumentos Nacionales, 2010

- Edificación Pública.

En el ámbito regional la edificación MOP se puede agrupar en 2 niveles de servicio; en el nivel ejecutivo - técnico, compuesto por el Edificio de los Servicios Públicos MOP, donde se ubican la gran mayoría de los servicios ministeriales y el Edificio Alborada donde se localiza la Dirección Regional de Vialidad. En el nivel técnico, 2 Oficinas provinciales de la Dirección de Vialidad: Arica y Putre. Además de ello, en el nivel Operativo, la Dirección de Vialidad cuenta con talleres y bodegas en el poblado de Putre y la Dirección de Obras Hidráulicas cuenta con un recinto en el Valle de Azapa.

En el ámbito extrasectorial es posible categorizar 2 tipologías, Edificación de nivel ejecutivo- técnico, Servicios Públicos, Municipalidades y otros poderes del Estado (Ministerio Público y Poder Judicial) y Edificación pública operativa (Pasos fronterizos, educación, jardines infantiles, cultura, seguridad pública, centros de salud, centros de Servicio Nacional de Menores (SENAME, centros de privación de libertad, entre otras).

En una etapa más reciente se puede destacar a 26 espacios patrimoniales de tipo cultural, donde se desarrollan las actividades culturales de los grupos de artistas y artesanos regionales, y donde concurren un número de usuarios de servicios y productos culturales en función de la capacidad de los recintos.

4.7 Ferrocarril Arica – La Paz

El ferrocarril que enlaza Arica con La Paz es una de las líneas férreas más altas del mundo construida gracias al tratado de Paz, Amistad y Comercio suscrito entre Chile y Bolivia el 20 de octubre de 1904. Tiene una longitud total de 457 km (206,4 km corresponden al tramo chileno).

En materia de remediación y puesta en marcha se ha realizado la rehabilitación de las vías y remediación de los suelos con alto contenido de plomo de la línea férrea de 206 km cuya inversión significó MM\$ 16.000 (aprox.MMUS\$32) terminando en julio de 2012 y en octubre del mismo año terminó la etapa ambiental. En una segunda Etapa

se invirtió en reparación de vagones y locomotoras aprox. MMUSS \$28. En el 2013 se realizaron las pruebas de recorrido del Ferrocarril Arica-La Paz, entre la estación terminal de Chile y la localidad fronteriza de Visviri, las que fueron exitosas.

Actualmente, se continúa permanentemente con las acciones de reparación y conservación, realizándose una inversión de \$ 8.500 millones entre 2014 y 2016, y contemplándose una inversión de casi \$ 2.500 para el 2017 (BIP 30069187). Además se ha invertido desde 2015 casi mil millones de pesos en la habilitación de un sistema de control de tráfico (BIP 30119312). Actualmente, el lado chileno del ferrocarril se encuentra completamente operativo, no así el lado Boliviano.

A contar del 2017, se comenzará a implementar una ruta turística entre Arica y la localidad de Poconchile con vagones para pasajeros como una forma de reactivar el movimiento del ferrocarril (<http://www.fcalp.cl/?p=8437>).

4.8 Cobertura de Agua Potable Rural y Saneamiento Rural.

a) Sector urbano.

Para el sector urbano de la ciudad de Arica, los servicios sanitarios de producción y distribución de agua potable, así como los de recolección y disposición de aguas servidas, se encuentran concesionados a la empresa Aguas del Altiplano S.A., con un total de 58.872 clientes conectados a la red de agua potable, 58.439 al alcantarillado y 57.439 al tratamiento de aguas servidas²⁹. Sin embargo, los sectores de La Ponderosa y Villa Frontera, incorporados como urbanos al PRCA, en la actualidad cuentan con un sistema de APR, proyectándose una licitación que permita la concesión forzada con Aguas del Altiplano para el segundo semestre de 2017.

b) Sector rural.

En la región se contabilizan un total de 21 sistemas de APR operativos, dentro de los cuales se incorporaron el año 2013 el de la localidad de Cuya, el 2014 el de Acha y el año 2015 se incorporó el APR Cerro Moreno. Mientras que el 2016 se incorporaron el APR de Pampa Algodonal, el APR de Pago de Gómez y el APR de Visviri. No obstante, existen ocho sistemas de APR sin funcionamiento, Alcérreca, Caquena, Parinacota, Guallatire, Camarones, Chapisca, Molino y Sora³⁰, principalmente asociado a problemas en la gestión de los comités. Los APR en funcionamiento, se listan en el siguiente cuadro.

Cuadro 4-7
APR en la Región de Arica y Parinacota

Provincia	Comuna	Cuenta de Localidad	Suma de Número de Arranques	Suma de Beneficiarios/as Estimados
Arica	Arica	10	2.076	8.286
	Camarones	6	419	1.676

²⁹ <http://www.aguasdeltiplano.cl>

³⁰ Plan de Infraestructura Urbana y Territorial 2015 – 2021, Enero, 2016. Comisión Interministerial Ciudad, Vivienda y Territorio.

Provincia	Comuna	Cuenta de Localidad	Suma de Número de Arranques	Suma de Beneficiarios/as Estimados
Parinacota	General Lagos	2	112	448
	Putre	8	861	3.444
Total general		26	3.468	13.854

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

Por otra parte, el saneamiento rural (alcantarillado) es una problemática importante a resolver en la región, ya que los sistemas de APR existentes no están aparejados de sistemas de saneamiento de aguas servidas. Adicionalmente, existe un problema con los comités de APR, que en algunos sectores han abandonado los sistemas, tal como se mencionó anteriormente.

4.9 Infraestructura Pública Concesionada.

Desde el año 2003 la Región de Arica y Parinacota cuenta con dos infraestructuras entregada a explotación a través del Sistema de Concesiones: el Aeropuerto Chacalluta y el Terminal Portuario de Arica.

El Aeropuerto Internacional Chacalluta, se ubica a 18,5 kilómetros al Noreste de la ciudad de Arica en la Ruta 5. La concesión iniciada el 2004 contempló la remodelación y ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros de una superficie aproximada de 2.500 m² a 4.125 m².

Junto con lo anterior, contempló la construcción de una plaza cubierta de 1.088 m², que sirve de acceso al edificio y como elemento integrador de sus diversas dependencias. El edificio incluye sus respectivas áreas de servicios, áreas de concesiones, hall de público, equipamiento electromecánico, equipamiento aeroportuario, mobiliario, alhajamiento, decoración, señalética e instalaciones de servicios. Contempla nuevas áreas de estacionamiento de vehículos, con su respectiva iluminación, drenaje, señalética, demarcaciones y control de acceso. Terminal de pasajeros 5.200 m². Pista de Aterrizaje: 1 pista de 2.170 ml.

Actualmente la Dirección de Aeropuertos, junto con la Unidad de Concesiones se encuentra desarrollando la iniciativa de "Ampliación Aeropuerto de Chacalluta", que considera la ampliación del terminal de pasajeros y la relocalización de la torre de control, todos aspectos que serán sujeto del nuevo proceso de concesionamiento que se realizará a contar del año 2019.

Asimismo en el Puerto de Arica, se inició en el año 2003 el proceso de Licitación Pública, que finalmente concluyó en Octubre del 2004 con el traspaso en Concesión al Terminal Puerto Arica S.A. (TPA), compañía que se haría cargo del Terminal durante 20 años. Los sectores concesionados comprenden el Frente de Atraque N° 1, constituidos a su vez por 6 sitios de embarque, con sus respectivas explanadas de respaldo. Una de estas explanadas se ubica en el sector norte de EPA.

Posteriormente el año 2007, a través de un nuevo proceso de negociación, la Empresa Portuaria Arica y el Terminal Puerto Arica S.A. acordaron aumentar el plazo de la Concesión del Terminal portuario, desde 20 a 30 años a cambio de la construcción de un moderno muelle de penetración del tipo Finger Pier, sitio de atraque construido con la más alta tecnología disponible, con características asísmicas y que demandará una inversión de US\$ 25 millones.

5 PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO – REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA.

Para el presente estudio se entiende el “**Plan Base de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable**” como el conjunto de proyectos de infraestructura MOP de apoyo al turismo en cada región, que forma parte del principal instrumento de planificación del Ministerio de Obras Públicas: los Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico (PRIGRH), para ser ejecutados en el corto y mediano plazo (hasta el año 2021).

La construcción del “**Plan Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable**”, se elaboró a partir de un criterio de focalización territorial, cuyo origen se sustentó en el informe “Focalización Territorial Turística”, elaborado por la Subsecretaría de Turismo y SERNATUR, el cual delimita territorios de actividad turística en un área acotada en las distintas regiones del país³¹.

Además, se agregó un aspecto territorial relacionado con las conexiones entre destinos, estos conectores están compuestos por la red vial, que en muchos casos presentan 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 del PRIGRH (versión entregada el 09/02/2016 por la Unidad de Análisis Territorial UAT DIRPLAN de nivel nacional).
- Para su elaboración 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 Destinos Turísticos, Zonas de Interés Turístico (ZOIT), Atractivos Turísticos, Circuitos Turísticos de Rutas Chile, además de Áreas Silvestres Protegidas por el Estado (SNASPE), dentro de cada región. Se incluyó dentro de este espacio las vías necesarias para conectar las unidades focalizadas, denominadas **conectores**, considerando un buffer de 5 km a partir de su eje.
- En caso de haber sido necesario, el consultor propuso, de forma justificada, algunas áreas de ampliación a estas superficies, identificados como territorios propuestos.

³¹ Dicha focalización es explicitada en el capítulo 1 del presente informe.

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 (versión entregada el 09/02/2016 por la Unidad de Análisis Territorial UAT DIRPLAN de nivel nacional) que se encontraban al interior del territorio prioritario de intervención y que tuvieran 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 reinsertaron aquellos que fueron solicitados en forma expresa por la comunidad en los talleres o los que, a juicio del consultor, eran necesarios, los que fueron debidamente identificados por tramo asociado al plan.

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

Se mantuvo en el Plan Base, aquellos proyectos del PRIGRH programados para desarrollar su etapa de pre factibilidad 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.

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 ésta 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 soportado por uno o más proyectos.

La identificación que se presenta a continuación consiste en las obras de infraestructura de diversas direcciones del MOP, como son la Dirección de Arquitectura, Dirección de Aeropuertos, Dirección de Vialidad, Dirección de Obras Portuarias, Dirección de Obras Hidráulicas y el Programa de Agua Potable Rural.

El cuadro 5-1, presenta el listado del Plan Base de Infraestructura, donde algunos proyectos se presentan en distintas etapas 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 económicamente el proyecto. En caso que fuese una entidad que no corresponda al MOP, se le colocó Extra MOP.
- Servicio MOP: Dirección dependiente del MOP, Unidad Técnica que está a cargo del proyecto.
- SNASPE: Son áreas para potenciar el desarrollo turístico en áreas protegidas, se está trabajando en la puesta en valor de su patrimonio natural y cultural. 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 privado³².
- Unidad de Desarrollo de Atractivos (UDA): corresponde a una unidad territorial 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. Este concepto fue desarrollado por el consultor para fines exclusivos del presente estudio con el objeto de aplicar el concepto de focalización turística a los Planes Preliminares de Infraestructura, como se verá más adelante.
- Plazo: Corresponde a los plazos determinados en el PRIGRH. Corto plazo se refiere a los proyectos en desarrollo entre los años 2017 y 2018 y, mediano plazo, desde el año 2019 hasta el 2021.

³² SERNATUR: Desarrollo de Destinos Turísticos. <http://www.sernatur.cl/desarrollo-de-destinos-turisticos/>

Las siguientes definiciones corresponden a SERNATUR³³

- 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.
- ZOIT: 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.

³³ Glosario de Turismo, 2008 – SERNATUR. http://www.fedetur.org/otros_estudios_y_publicaciones/Glosario-de-Turismo-2008-SERNATUR.pdf

5.3 Listado y cronograma de Proyectos del Plan Base de Infraestructura

A continuación, se presentan los proyectos del Plan Base.

Cuadro 5-1
Listado y cronograma de proyectos del Plan Base de Infraestructura Región de Arica y Parinacota

N° Proyecto (*)	Nombre de Proyecto	Código BIP	Financiamiento	Servicio MOP	Destino	SNASPE	ZOIT	Unidad de Desarrollo de Atractivos (UDA)	Corto Plazo		Mediano Plazo				
									2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021	
4	Mejoramiento Red Vial Z. Extrema Ruta A-15, XV Región	30301322-0	MOP	Vialidad	Fuera de Destino			Guacollo	Diseño						
5	Construcción Museo Antropológico San Miguel de Azapa	30476884-0	Extra MOP	Arquitectura	Arica			Valles de Arica	Ejecución						
60	Construcción entro de la Cultura y Las Artes de Arica	30480676-0	Extra MOP	Planeamiento	Arica		Arica	Casco Histórico de Arica	Prefactibilidad		Diseño		Ejecución		
6	Construcción Obras De Relocalización Caleta Pesquera De Arica	30065797-0	Extra MOP	Obras Portuarias	Arica		Arica	Borde Costero de Arica	Diseño		Ejecución				
9	Construcción By Pass y Reposición Red Vial Andina (CMT)	30300972	MOP	Vialidad	Putre - P.N Lauca	PN Lauca		Chungara-Parinacota	Ejecución						
10	Construcción Sistema de APR de Chucuyo	30447684-0		Obras Hidráulicas	Putre - P.N Lauca			Chungara-Parinacota	Ejecución						
18	Mejoramiento Ruta 11 Ch Arica Tambo Quemado: Cruce Ruta 5-Rosario, Km 0 - 18	30244022-0	MOP	Vialidad	Arica		Arica	Valles de Arica	Diseño						
19	Mejoramiento Rutas A-143 Sector: Cruce Ruta A-191 - Poconchile (11 ch)	30364289-0	MOP	Vialidad	Arica			Valles de Arica	Diseño						
20	Construcción Rutas S/Rol, A-19. S: Cr. Ruta 5 - Cr. Ruta 11-Ch	30091216-0	MOP	Vialidad	Arica			Sin UDA	Diseño						
21	Mejoramiento Ruta A- 191 Sector: Cruce Ruta A- 143 - Cruce Ruta A-27	30364290-0	MOP	Vialidad	Arica			Valles de Arica	Diseño						
22	Mejoramiento Integral Sistema De Agua Potable Rural De Lluta	30434831-0	MOP	Obras Hidráulicas	Arica			Valles de Arica	Ejecución						
23	Mejoramiento Accesibilidad Y Conectividad al Puerto De Arica	30100796-0	MOP	Vialidad	Arica		Arica	Sin UDA		Diseño					
24	Mejoramiento Borde Costero De Arenillas Negras	30295074-0	Extra MOP	Obras Portuarias	Arica		Arica	Borde Costero de Arica		Diseño					
25	Reposición Ruta 12 Sector Cruce Ruta 5 - Aeropuerto Chacalluta	30118249-0	Extra MOP	Vialidad	Arica		Arica	Sin UDA	Ejecución						
26	RESTAURACION Y HABILITACION BIBLIOTECA REGIONAL EX FFCC ARICA LA PAZ	30080082	Extra MOP	Arquitectura	Arica		Arica	Casco Histórico de Arica	Diseño						
29	Ampliación Ruta 5. Sector: Bif. Aeropuerto - Limite Con Perú	30459183-0	MOP	Vialidad	Arica		Arica	Borde Costero de Arica	Diseño						
30	Construcción Prolongación Ruta A-210 Sector Las Machas - Aeropuerto	30119366-0	Extra MOP	Vialidad	Arica		Arica	Borde Costero de Arica	Diseño	Ejecución					
31	Mejoramiento Pasada Urbana Rutas 5 Y A-27 En Arica	30131100-0	MOP	Vialidad	Arica		Arica	Sin UDA	Diseño						
32	Construcción Paseo Costero Sector Corazones	30132034-0	Extra MOP	Obras Portuarias	Arica		Arica	Borde Costero de Arica	Ejecución						
33	Ampliación Y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta, Arica. XV Región	30287273-0	MOP	Aeropuertos	Arica		Arica	Borde Costero Norte de Arica	Prefactibilidad						
34	Restauración Monumento Nacional Ex Aduana De Arica	30083908-0	Extra MOP	Arquitectura	Arica		Arica	Casco Histórico de Arica	Ejecución						
35	Construcción mejoramiento captación Villa Fontera y La	30437460		Obras Hidráulicas	Arica		Arica	Borde Costero de Arica	Ejecución						

N° Proyecto (*)	Nombre de Proyecto	Código BIP	Financiamiento	Servicio MOP	Destino	SNASPE	ZOIT	Unidad de Desarrollo de Atractivos (UDA)	Corto Plazo		Mediano Plazo					
									2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021		
	Ponderosa															
36	Restauración Monumento Nacional Ex Isla Del Alacrán	30084822-0	Extra MOP	Arquitectura	Arica		Arica	Borde Costero de Arica	Diseño							
38	Mejoramiento Ruta Andina, Sector Limite Regional-Ruta 11 Ch XV Región	30124737-0	MOP	Vialidad	Putre - P.N Lauca	Salar de Surire, R. N Las Vicuñas		Altiplano (Ruta Andina)	Ejecución							
41	Mejoramiento Red Vial Ruta A-35, Sector Cruce Ruta 5 - Cruce Ruta A-31	30295772-0	MOP	Vialidad	Codpa			Ruta de las Misiones	Diseño							
42	Mejoramiento Red Vial Ruta A-31, Sector Cruce Ruta A-35 - Zapahuira	30295575-0	MOP	Vialidad	Codpa	PARQUE NACIONAL LAUCA		Ruta de las Misiones	Diseño							
43	Habilitación Senda De Penetración Caritaya - Muyuri	30083427-0	MOP	Vialidad	Fuera de Destino	Laguna Roja		Ruta de las Misiones	Diseño							
49	Mejoramiento Ruta A-27, Sector Km 32 Al Km 40,2 XV Región	30241272-0	MOP	Vialidad	Fuera de Destino	Valle de Azapa		Sin UDA	Diseño							
50	Construcción Embalse Livilcar Valle De Azapa, Comuna De Arica	30034648-0	MOP	Obras Hidráulicas	Putre - P.N Lauca	Valle de Azapa		Sin UDA	Diseño 2012-2016							
51	Construcción Sistema de Agua Potable Rural Timar	30295772	MOP	Obras Hidráulicas	Putre - P.N Lauca			Sin UDA	Ejecución							
52	Construcción Sistema De Agua Potable Rural Lupica	30295772	MOP	Obras Hidráulicas	Putre - P.N Lauca			Sin UDA	Ejecución							
53	Mejoramiento Integral Sistema de APR de Camarones	30418837-0	MOP	Obras Hidráulicas	Putre - P.N Lauca			Sin UDA	Ejecución							
54	Construcción Sistema de APR Cobija	30447772-0	MOP	Obras Hidráulicas	Putre - P.N Lauca			Sin UDA	Ejecución							
55	Construcción Sistema de APR de Cosapilla	30447686-0	MOP	Obras Hidráulicas	Putre - P.N Lauca			Sin UDA	Ejecución							
56	Construcción Sistema de APR de Chujlluta	30369474-0	MOP	Obras Hidráulicas	Putre - P.N Lauca			Sin UDA	Ejecución							
57	Reposición Ruta A - 27, sector loteo Montalvo - San Miguel de Azapa	30091479-0	MOP	Vialidad	Fuera de Destino			Sin UDA	Ejecución							
58	Diagnóstico Centro de Almacenamiento y de Servicios, Putre	s/BIP	Extra MOP	Planeamiento	Putre			Altiplano	Prefactibilidad							
59	Diagnóstico Centro de Almacenamiento y de Servicios, Camarones	s/BIP	Extra MOP	Planeamiento	Camarones			Altiplano	Prefactibilidad							

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

5.4 Mapa Cartera de Proyectos del Plan Base de Infraestructura

Se ha elaborado una cartografía 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 LOS DESTINOS

6.1 Situación actual

La ciudad de Arica (al igual que su similar Tacna) concentran prácticamente todos los servicios y equipamiento de esta región, sirviendo de buen punto de partida para hacer base y centro de operaciones y recorrer los destinos turísticos de la región, lo que no necesariamente es óptimo, dadas las distancias y diferencia de altitud que es necesario transitar para lograrlo.

Arica es también el lugar de acceso a la región, ya sea a través de la Ruta 5, el Aeropuerto Chacalluta o bien en crucero por el Puerto de Arica, si bien actualmente no poseen instalaciones adecuadas para la atención de este tipo de demanda. Turistas provenientes de Perú o Bolivia emplean para acceder a la región los pasos fronterizos de Chacalluta y Chungará respectivamente, el primero de cuyos complejos está en muy buen estado³⁴ y además se le están realizando intervenciones para operar como complejo integrado y el segundo próximo a ser reemplazado por un nuevo inmueble con estándares físicos y tecnológicos adecuados a esta función.

Es necesario señalar que, Chacalluta es el principal paso fronterizo del país, en términos de personas y vehículos, dentro de los cuales se encuentran los que viajan a una u otra ciudad por razones de compras y entretención. De acuerdo a estadísticas de 2013, dicho paso registró un movimiento de más de 5,5 millones de personas y casi 900 mil vehículos.

Por otra parte, quienes lo hacen por los pasos del altiplano, especialmente Chungará, lo hacen por razones de la dinámica propia territorial andina o bien (en el caso de los turistas) por encontrarse recorriendo rutas del gran altiplano peruano, boliviano y chileno, en lo que fue el territorio del antiguo imperio incaico conocido como Tahuantinsuyo.

El estado actual de la Ruta A-35 ha permitido la accesibilidad adecuada hacia el poblado de Codpa y sus alrededores, otorgando conectividad así a un conjunto de pequeñas localidades prehispánicas y recursos naturales como bofedales, lagunas y salares, aumentando así la oferta para generar circuitos turísticos.

Nota: Resaltar el proyecto de la Ruta A-31 que unirá a Codpa con Zapahuira (ruta 5 con la 11 Ch).

Uno de los mayores obstáculos para realizar recorridos es la inexistencia de estaciones de servicio de combustible formales más allá de Arica, sólo existiendo la posibilidad de reponer combustible de manera informal en Putre. Esta carencia está pronto a ser parcialmente resuelta al haber el Ministerio de Energía recientemente licitado una

³⁴ Pero requiere empezar a estudiar su rediseño por la implementación del Complejo Integrado con Perú. Walter Vallejos, agosto 2016. DIRPLAN región de Arica y Parinacota.

concesión de estación de servicio en la localidad de Zapahuira. De esta forma, se propone realizar los estudios preinversionales tendientes a generar una infraestructura de acopio de bienes y de surtimiento de combustible, en un modelo de gestión en el cual pueda servir de palanca para el desarrollo territorial del interior. Ello permitirá aumentar considerablemente la autonomía de los viajeros, especialmente a los que desean apartarse de la Ruta 11-CH, especialmente por la denominada “Ruta de Las Misiones” (A-31), la que hoy se encuentra parcialmente pavimentada hasta Belén.

Putre, cabecera comunal de la comuna homónima, corresponde al segundo centro poblado de la región y cuenta con algún grado de equipamiento para el turista: un par de hoteles, hospederías, restaurantes, sucursal bancaria del Banco del Estado, consultorio y comercio básico, incluyendo el de artesanías. También, dos o tres proveedores clandestinos (no fiscalizados) de provisión de combustible y a precios sobrevaluados.

Para esta región la Subsecretaría de Turismo en su focalización territorial turística ha definido y delimitado tres destinos turísticos de los 83 a nivel nacional (círculos color café en figura siguiente), uno consolidado (Arica) y dos emergentes (Putre - Parque Nacional Lauca y Codpa) y un circuito denominado “Ruta del Desierto” (en color café en figura siguiente), la que a nivel nacional abarca cuatro regiones y en ésta comprende y se superpone sobre las Rutas 11-CH la y A-31 y por ende con parte del Qhapaq Ñan (línea amarilla en figura siguiente).

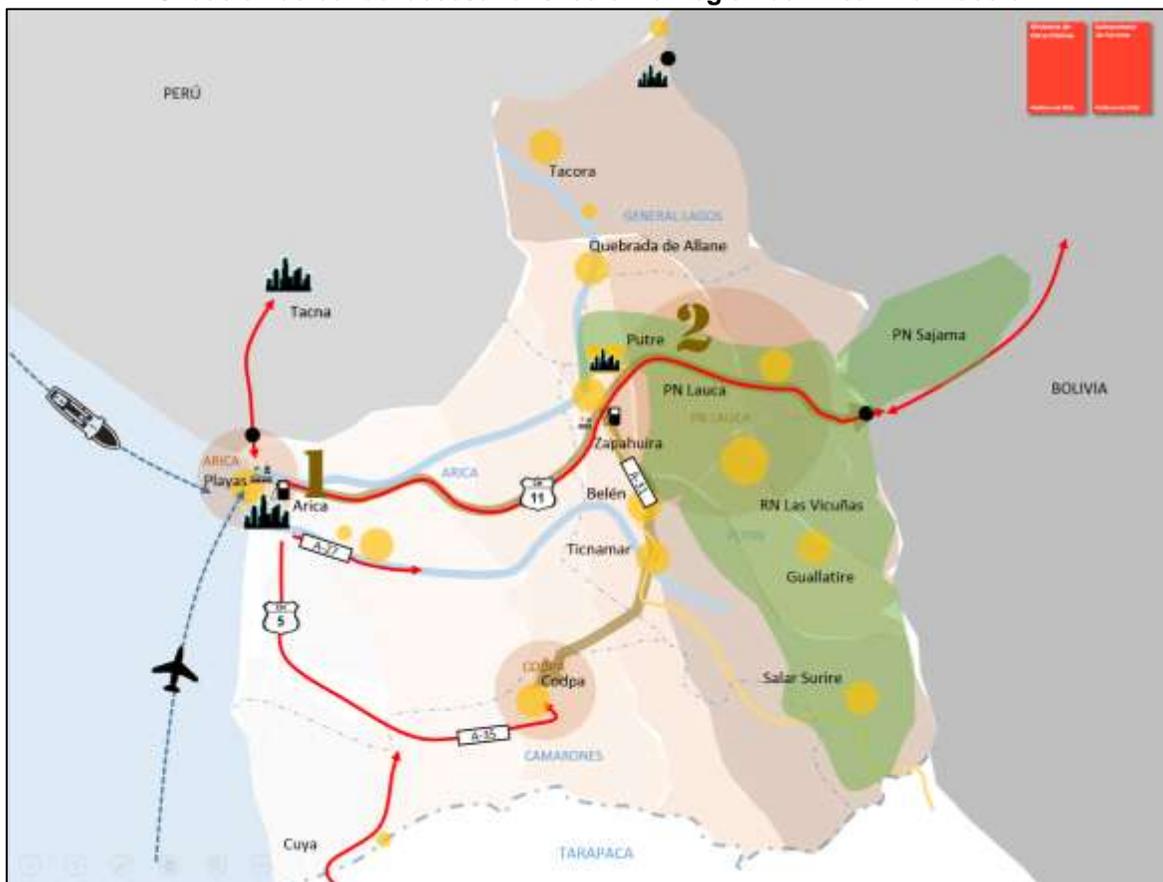
Al sumarle a los destinos y circuitos definidos por la Subsecretaría la localización de los principales destinos y atractivos turísticos de la región (círculos amarillos en figura siguiente), incluyendo las áreas silvestres protegidas (SNASPE, en color verde), queda en evidencia que tanto la pre cordillera y sus poblados como también el altiplano con las SNASPE están bastante desamparadas de las condiciones básicas de servicios y seguridad que exige el turista convencional. Lugares atractivos como la RN Las Vicuñas o la Quebrada de Allane en alto Lluta, para dar un par de ejemplos, son visitados principalmente por el segmento del turismo aventura ante la dificultad de recorrer sus caminos y contar con el combustible suficiente.

En definitiva, el turismo hoy en día en la región consiste –mayoritariamente- en visitas al Morro, casco histórico y museos de la ciudad, convertirse en articulador de visitas a Tacna, subidas al altiplano por la ruta 11-CH, donde se visita Socoroma, Putre, Parinacota y el Lago Chungará a 4.517 m.s.n.m.; y también de forma creciente las visitas a Codpa, comuna de Camarones. Los destinos hacia el área altiplánica exigen vehículos con doble tracción, estanques de reserva y preparación para la aventura. Para el mercado boliviano y nacional, también son apreciadas las playas de Arica, las que poseen una condición natural de mucho interés, con las aguas más cálidas que se pueden encontrar en Chile continental, considerando que el Borde Costero en los últimos años ha sido sujeto de diversas intervenciones para su puesta en valor, las cuales también están contenidas en el Plan Maestro de Borde Costero.

La Región, poseedora de innumerables riquezas naturales, culturales, patrimoniales e inmateriales, requiere de un Plan que ponga en valor éstas, como por ejemplo, el

humedal ubicado en la desembocadura del río Lluta o sus múltiples sitios arqueológicos.

Figura 6-1
Situación actual del acceso turístico en la Región de Arica - Parinacota



Fuente: Elaboración propia

6.2 Visión propuesta

La visión propuesta, es planteada según lo visto en el informe y, en especial, lo expuesto en los instrumentos de planificación regional y local y en los planes de infraestructura, haciendo énfasis en los planes que tuvieron relación con la dimensión turística o con otra focalización relacionada. Con esto, la visión propuesta se hace en base al diagnóstico levantado que hay, en cuanto a la planificación del Estado.

En una visión de largo plazo en el desarrollo de la infraestructura para potenciar el turismo en la región, y que podría implementarse por etapas, consiste en mejorar la misma en ciertos nodos con vocación de constituir centros de operación (Arica, Putre y Codpa) y estructurar las conexiones entre estos, entre estos y los atractivos y entre los atractivos mismos formando un sistema de circuitos, los que aumentan el valor de los destinos al posibilitar distintas opciones de recorridos. Como todo sistema, un

sistema de redes turísticas entre atractivos hace que cada uno de estos valga más que él mismo en forma aislado. La red potencia sus componentes.

La visión consiste en mejorar las condiciones de infraestructura turística de Arica para reforzar su condición de gran centro de operaciones y base para iniciar la estadía en esta región.

El principal eje articulador del turismo de la Región lo constituye sus recursos antropológicos, naturales y culturales, de la cual la “Cultura Chinchorro” es la máxima expresión de la multiculturalidad y del elemento coordinador de la imagen que la región desea proyectar, a través de sus museos, geoglifos, petroglifos, muestras y expresiones artísticas y culturales (fiestas, carnavales, etc.).

En materia de infraestructura, su aeropuerto tiene un estándar adecuado para esta función luego de su renovación en 2008 y de su reciente mejoramiento de pista en 2015. No así, las facilidades para turistas en el Puerto de Arica. El vecino complejo fronterizo de Chacalluta es cómodo y funcional al pasajero y está siendo sujeto de intervenciones para adecuarla hacia un control integrado. La vialidad urbana estructurante, con la apertura de la avenida de circunvalación Capitán Ávalos y sus rotondas, es también adecuada; sin embargo, hace falta conectividad entre la trama vial urbana y la zona costera norte. También los accesos por Ruta 5, Ruta 11-CH y Ruta A-27. Tal vez la mayor deuda en infraestructura con esta ciudad sea el contar con un gran paseo costanera que una el Puerto con el sector de Playa Chinchorro.

En materia del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas, que constituye los 22% de la superficie territorial, ubicadas principalmente en el cordón andino altiplánico, requiere de infraestructura de apoyo de servicios (agua potable, servicios higiénicos, centros interpretativos, señalética, senderos, etc.) para poder proyectar y poner en valor estos sitios para incrementar el destino, principalmente para el turismo aventura.

En cuanto a Putre, si bien es cierto tiene un acceso adecuado, es necesario mejorarlo, pues el actual es vulnerable a crecidas del cauce de la quebrada de Jurasi durante el período de lluvias altiplánicas. Asimismo, requiere de un recinto de salud con resolutivez vital, que además otorgue condiciones de seguridad a los pasajeros en caso de accidentes o emergencias médicas. En materia vial interior, no se está proponiendo necesariamente la repavimentación de estos caminos, sino en algunos casos, mejorar su geometría e implementar “rutas escénicas” para el tránsito de turistas convencionales. Ello significa transitabilidad no interrumpida ni peligrosa ni baches; caminos transversales adecuados que permitan recorrer un tramo de la ruta, si así se desea, o acceder a centros poblados sin necesidad imperiosa de devolverse, equipamiento turístico oportuno y claro como señalética, miradores escénicos, áreas de estacionamientos y de servicios, una buena red de comunicaciones e información al turista.

La infraestructura vial de esta región que se encuentra en intervención y que requiere incorporar el concepto de “rutas escénicas” son las siguientes:

- Rutas A-93 y A-23 de modo de acceder a la zona altiplánica Norte de Putre, circuito que puede complementarse con la próxima entrega y funcionamiento del ferrocarril Arica – La Paz (línea negra segmentada en Figura 7-2).
- La Ruta A-95, continuación de la Ruta A-93, ambas denominadas “Ruta Andina”, es una ruta de fácil tránsito para el turista convencional. Sin embargo, requiere de la existencia de vías que conecten con otras vías, seguridad vial y mejor señalética.
- Ruta A-31, la que coincide con la Ruta de Las Misiones y parte del tramo declarado para esta región del Qhapaq Ñan. También es parte del circuito “Ruta del Desierto” definido por la Subsecretaría de Turismo. Sería muy adecuado trabajar esta ruta como camino escénico dado su gran belleza natural y sucesión de poblados con historia: Chapaquiña, Belén, Ticnamar, Timar, entre otros. Se recomienda aquí una ruta pavimentada que una la Ruta 11-CH con Codpa.
- Ruta A-35, que conecta la Ruta 5 con la localidad de Codpa y con la Ruta A-31, lo que permitiría potenciar el circuito desde el sur de la región.
- La Ruta 11-CH, si bien es una ruta prioritaria para las cargas bolivianas, principalmente, sirve también como columna vertebral para acceder a los distintos destinos turísticos de la región. En consecuencia y por la misma razón, merece ser acondicionada para los recorridos turísticos. Esto es, paradas, miradores y buena señalética. También terceras pistas para que los camiones no sean fuente de obstrucción e inseguridad para vehículos particulares o de transporte de pasajeros.
- Ruta A-191 y A-143, cuyo trazado por el cerro Chuño hasta la Quebrada del Águila permitiría genera un circuito corto, que sea posible recorrer en medio día, partiendo desde Arica y uniendo las quebradas de Azapa y Lluta y sus atractivos asociados.

Además, las rutas que deben mejorarse para potenciar circuitos turísticos son las siguientes:

- Mejoramiento de la Ruta A-317 y A-319, lo que permitiría conectar para el turista por el Sur la ruta altiplánica con las rutas de Las Misiones y con Codpa. Ello daría mejor acceso también a los turistas que provienen de Colchane en la Región de Tarapacá, ofreciéndole alternativas y por ende atractividad a esta región.

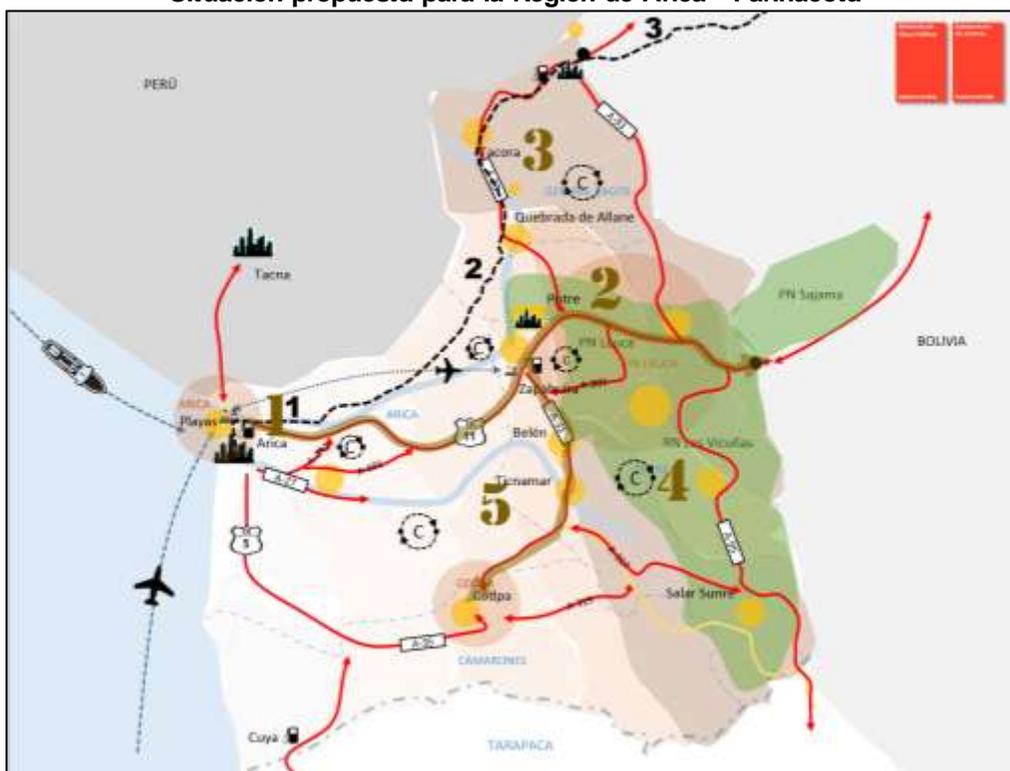
En lo que se refiere a infraestructura aeroportuaria, la región debe lidiar con un problema geográfico-atmosférico. Sobre los 3.000 m.s.n.m. y bajas temperaturas el aire se hace poco denso para sustentar bien las operaciones de aterrizaje y despegue de naves. Sin perjuicio de lo anterior, el mejoramiento del estándar de la pista de

Zapahuira e infraestructura de apoyo a la aeronavegación, ha resultado de mucha conveniencia para “acercar” el altiplano a los accesos regionales descritos para Arica.

Por último, cabe mencionar que resulta muy necesario contar con centros de abastecimiento de combustible en el área andina, de tal forma de brindar mayor autonomía para el recorrido en los circuitos del interior.

La infraestructura descrita permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados por la Subsecretaría de Turismo y habilitar mínimamente al menos tres nuevos territorios para esta actividad: Altiplano Norte, Altiplano Sur y Precordillera. Asimismo, genera posibilidades de 6 circuitos interconectados. También mejorar el estándar de la Ruta de Desierto.

Figura 6-2
Situación propuesta para la Región de Arica - Parinacota



Fuente: Elaboración propia

6.3 Identificación de Déficits

- Falta poner en valor los enormes recursos arqueológicos, antropológicos y culturales de la región, de acuerdo a la visión de turismo que desea proyectar.
- Falta de lugares de venta y aprovisionamiento de combustible para recorridos por el interior de la región.

- Escasez de caminos desarrollados bajo el concepto de “Rutas Escénicas” para el turista impide realizar circuitos que permitan retornar al origen por rutas diferentes por las que se accede de tal manera de conocer atractivos distintos que los visitados en la ruta de ida.
- Insuficiencia de un espacio público notable y singular en borde costero de Arica, principal centro urbano de la región.
- Vulnerabilidad ante eventos naturales (crecidas del río) de acceso vehicular a Putre.
- Falta de centro médico de resolutiveidad mayor (vital) en Putre que sirva a todo el altiplano, que otorgue condiciones de seguridad a los pasajeros en caso de accidentes o emergencias médicas.
- Falta de servicios básicos en SNASPE (altiplano) que permitan mediar las excursiones de largo aliento hacia este territorio.

7 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

7.1 Metodología propuesta para el desarrollo de los Talleres de Inicio regionales

A continuación, se indican consideraciones generales de las actividades a realizar en cada una de las intervenciones que se hicieron con el equipo consultor en las regiones 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 abordaron en cada instancia.

7.1.2 Contenido de los Talleres de Inicio

En la región de Arica y Parinacota se realizaron dos Talleres de Inicio; uno con foco en el sector público y otro con foco en el sector privado, ambos en la capital regional, Arica, y uno en la ciudad de Putre, con una duración aproximada de tres horas.

Los talleres realizados en la capital de la región, fueron de carácter regional y con asistencia de representantes de varias comunas de la región.

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

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

Cuadro 7-1
Contenidos y metodología a aplicar

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

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

Cuadro 7-2
Ficha de 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 etc.)	
Ubicación, con el máximo detalle posible.	
Población que se beneficiaría.	
¿Cómo soluciona el problema planteado inicialmente?	
¿Lo considera una iniciativa de mediano (2021) o largo (2030) plazo?	
Relación de la iniciativa con otros proyectos indicados o existentes en listado de proyectos presentados o con iniciativas diferentes del MOP.	

7.1.3 Registro de Ideas de proyectos identificados

A partir de la identificación de los atractivos de cada zona, se les solicitó a los asistentes identificar, qué inversiones 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, 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				Otros apoyos
		MOP		Turismo		
		Proyectos	Estudios	Estudios	Proyectos	
1	Proyecto 1	1				
2	Proyecto 2	1				1
...	...					
n	Proyecto n		1		1	1

7.2 **Resumen Ejecutivo Taller de Inicio 1 en Capital Regional**

Región de Arica Parinacota, Arica

Fecha: 16 de marzo 2016

Lugar: Auditorio Contraloría General de la República

7.2.1 Participantes

De acuerdo a la metodología propuesta, la región efectuó las invitaciones y se procedió a hacer seguimiento para confirmar su participación. La asistencia alcanzada fue de 23 personas de las cuales 6 eran mujeres y 17 eran hombres.

Entre los servicios públicos asistentes se encuentran:

- 8 MOP
- 2 Ministerio de Energía
- 3 SERNATUR y Subsecretaría de Turismo
- 1 Gobierno Regional
- 3 Ministerio de Economía
- 2 CONAF
- 1 Armada
- 1 MINVU
- 1 Municipalidad de Arica

7.2.2 Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región

Se presentó el objetivo del estudio, se aplicó la metodología, pudiendo habilitar cuatro grupos de trabajo. Los asistentes participaron activamente reconociendo como principales atractivos de la zona los siguientes:

- Parque Nacional Lauca
- Lago Chungará
- Momias de Chinchorro
- Valles y quebradas de la región (Codpa, Camarones, Lluta, Azapa)
- Ruta de las Misiones
- Ruta de las Iglesias
- Santuario de la naturaleza de Playa Las Machas
- Ruta arqueológica inter valles (Valle de Lluta y Azapa)
- Reserva ecológica La Puntilla (hábitat de tortugas)
- Desembocadura Río San José
- Humedales de la región
- Embalse Chironta

7.2.3 Ideas de proyectos identificadas

De acuerdo a lo establecido en la metodología de trabajo, luego de identificar los atractivos de la región, los asistentes propusieron el siguiente listado de iniciativas de inversión.

Cuadro 7-4
Ideas de proyectos identificadas en taller 1 Arica (sector Público)

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1.	Mejoramiento infraestructura Parque Nacional Lauca	1			1	1
2.	Habilitación y puesta en valor del Qaphaq Ñan/ Arica	1			1	1

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
3.	<i>Bypass</i> Lago Chungará	1				
4.	Habilitación proyecto de paisajismo que potencie la ruta 11CH	1			1	
5.	Implementación tercera pista en ruta 11CH	1				
6.	Habilitación señalética en accesos Norte y Sur de Arica	1			1	
7.	Puesta en valor geoglifos de Arica	1	1		1	
8.	Mejoramiento señalética puesta en valor la ruta 11CH	1			1	
9.	Habilitación parque temático inspirado en la cultura Chinchorro; en Parque Carlos Ibáñez del Campo	1			1	1
10.	Habilitación <i>Bypass</i> acceso a lago Chungará (vehículos de turistas)	1				
11.	Puesta en valor ruta 5 hasta cuesta de Acha, mejorando la información de ingreso Sur y Norte de la Ciudad	1				
12.	Puesta en valor Laguna Roja por Ruta A-35 (conecta a laguna)	1			1	
13	Puesta en valor reserva ecológica de tortugas en La Puntilla	1				

7.2.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron:

- Puntos Críticos Detectados
 - Ausencia o baja cobertura de sistemas de comunicación en la ruta andina y ruta 11CH, lo que impide otorgar seguridad a los usuarios.
 - Excesiva intervención humana en lugares que deberían ser protegidos por su valor histórico y ecológico.
 - Revisar posibilidad que el MIDESO considere otros aspectos para evaluar los proyectos.

- Oportunidades
 - Se reconoce que existe un proyecto que ya fue diseñado y aprobado para la puesta en valor turístico de la ruta 11 CH. Solo se requeriría retomar el proyecto y ejecutarlo.
 - Paso Chacalluta aporta como modelo de servicio para otras zonas

- Lago Chungará
- Ruta de las Misiones
- Ruta de las Iglesias
- Momias de Chinchorro
- Laguna Roja
- Morro de Arica
- Humedal del Lluta
- Valle de Codpa
- Termas de Jurasi
- Salar de Surire
- Sector de Visviri
- Embalse Chironta

Se destaca mención de nuevos atractivos:

- Sector de termas en el altiplano y en general en la ruta Andina.
- Ruta Laguna Roja puesta en valor desde Arica.

7.3.3 Ideas de proyectos identificadas

Tras el trabajo de identificación de atractivos se generan los siguientes 18 proyectos

Cuadro 7-5
Ideas de proyectos identificadas en taller 2 Arica (sector privado)

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				Otros apoyos
		MOP		Turismo		
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Mejoramiento ruta 11CH	1				
2	Habilitación servicios en borde costero	1				
3	Puesta en valor de humedales de Arica	1				1
4	Implementación equipamiento de servicios para turistas en embalse Chironta	1				
5	Electrificación zona de Camarones	1				1
6	Mejoramiento camino Umirpa	1				
7	Puesta en valor de los petroglifos de Ofragia				1	1
8	Construcción Santuario Humedal Valle de Lluta	1				1
9	Implementación ruta ferroviaria para poner en valor las azufreras de la región	1				1
10	Habilitación mirador cerro Sagrado	1				1
11	Urbanización borde costero Norte de Arica	1				
12	Habilitación borde costero Norte de Arica con equipamiento para deportes	1				
13	Mejoramiento asfáltico ruta A-31	1				
14	Habilitación, sendero, mirador y centro de interpretación en entorno Putre	1				
15	Habilitación ruta carretera hacia Laguna Roja.	1				
16	Mejoramiento de la ruta Línea Férrea, equipando con servicios y dando acceso.	1				1
17	Mejorar ruta A-91 que llega a Camarones y reemplaza a la ruta 11CH.	1				
18	Habilitación ruta Corralones.	1				

7.3.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron:

- Puntos Críticos Detectados
 - Necesidad de que las instituciones puedan tener mayor comunicación entre ellas, de manera de que las mesas que actualmente están trabajando se traspasen la información (CONAF, CORFO y MOP)
 - Falta de conectividad en rutas interiores que impide que los atractivos turísticos puedan ponerse en valor.

- Oportunidades
 - Amplio consenso en las zonas de interés turístico
 - Sistematización del modelo de gestión para habilitación de senderos por parte del MOP.
 - Inversiones que se han hecho en los pueblos interiores se pueden revalorizar y potenciar con los mejoramientos de caminos de acceso.

Imagen 7-2
Taller realizado en Arica para el Sector Privado



7.4 **Resumen ejecutivo Taller de Inicio Putre**

Región de Arica Parinacota / Putre

Fecha: 17 de marzo 2016

Lugar: Auditorio I. Municipalidad de Putre

7.4.1 Participantes

Asistieron al taller 21 personas de las cuales 6 eran mujeres y 15 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según el tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera:

- 8 representantes de comunidad y empresas 38%
- 13 servicios públicos 62%

Se reconoce la participación de las siguientes instancias públicas y privadas:

- 2 MOP
- 3 Municipalidad de Putre
- 3 Gobernación de Parinacota (Se Incluye en forma destacada al Gobernador)
- 4 SERNATUR y Subsecretaría de Turismo
- 1 Municipalidad de General Lagos
- 8 representantes de actividades comerciales y turísticas.

7.4.2 Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región

Se presentó el objetivo del estudio, se aplicó la metodología, se formaron 2 grupos de trabajo. Los asistentes participaron activamente, reconociendo como principales atractivos de la zona los siguientes:

- Parque Nacional Lauca.
- Fauna autóctona, posible de apreciar en todo el territorio.
- Camino del Inca (Qhapaq Ñan).
- Pueblos típicos aún activos (Socoroma, Putre, Zapahuira, Parinacota, Tacora).
- Ruta de las Iglesias.
- Salares, bofedales y termas naturales de la región.
- Lago Chungará.
- Laguna Roja y Cotacotani.
- Paisajes desérticos únicos en el mundo, Suriplaza.
- Quebradas y volcanes de la zona.

7.4.3 Ideas de proyectos identificados

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

Cuadro 7-6
Ideas de proyectos identificadas en taller de Putre

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1.	APR para Zapahuira	1				
2.	Implementación terminal de Buses en Putre	1				
3.	Mejoramiento complejo fronterizo de Visviri	1				
4.	Construcción mirador, en cerro Petacane con caminos de <i>tracking</i> y <i>mountain bike</i>	1			1	
5.	Construcción de mirador en nido de cóndores de Socoroma	1				

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
6.	Habilitación y mejoramiento carretera Visviri - Arica	1				
7.	Habilitación <i>bypass</i> Lago Chungará	1				
8.	Mejoramiento de la imagen de la ruta 11CH	1			1	
9.	Habilitación de miradores en zonas estratégicas de Arica	1				
10.	Habilitación senderos de <i>trekking</i> en alrededores de Putre	1				
11.	Centro de interpretación cultural en Zapahuira.	1				1
12.	Habilitación placas de servicio en puntos de la ruta (mejorar servicios a turistas y usuarios).	1				
13.	Mejoramiento y construcción de camino de acceso a Laguna Roja	1				

7.4.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron:

- Puntos Críticos Detectados
 - Falta de caminos de acceso a los atractivos naturales de la zona, que no han sido atendidos.
 - Falta de administración de atractivos de la zona que imposibilita que los turistas puedan disfrutarlos; por ejemplo, Parques Nacionales en los cuales las guarderías de CONAF no están habitualmente disponibles. Las iglesias históricas siempre están cerradas por lo que no están disponibles para ser visitadas tampoco.
 - Mayor coordinación y comunicación entre Servicios Públicos (CONAF, MOP, SERNATUR).
 - Mayor comunicación y mejoramiento en la presentación de proyectos a MIDESO.

- Oportunidades
 - Mejoramiento accesos a Reservas o áreas protegidas, en general.
 - Sistematización del modelo de gestión para habilitación de senderos por parte del MOP.
 - Existencia de un proyecto de paisajismo diseñado y aprobado por MIDESO (Arica y Tambo quemado) para rescatar los atractivos turísticos de la ruta 11CH.
 - Actual tráfico de camiones provenientes de Bolivia, destruyen y ensucian la ruta 11CH, por lo que se requiere contar con placas de servicio que solucionen este problema.
 - Se han desarrollado alianzas estratégicas entre las autoridades de Bolivia, Perú y Chile para potenciar la puesta en servicio de la línea

de ferrocarril y el desarrollo de un complejo fronterizo tripartito, justo en el término de la ruta del INCA.

- Empresa de ferrocarril terminaría en el primer semestre del año 2016, el mejoramiento de la línea férrea.
- Hoy existe demanda potencial para aprovechar la línea de ferrocarril, como reemplazo natural al uso de la carretera 11CH por parte de los transportistas bolivianos. El proyecto de mejoramiento de la Línea de ferrocarril permitiría despejar la ruta 11 CH de camiones bolivianos, con sus respectivas externalidades positivas hacia el turismo.

Imagen 7-3
Taller realizado en Putre



7.5 Resumen Ejecutivo Taller de Validación en Capital Regional.

Fecha: 16 de noviembre de 2016 (9:30 a 12:00 horas).

Lugar: Auditorio MOP, Región de Arica y Parinacota.

7.5.1 Participantes

Hubo 27 asistentes. De ellos, 16 eran hombres y 9 mujeres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, éstos se observan de la siguiente manera:

- | | |
|--------------------------------------|--------|
| ○ 6 comunidad y/o empresas | 25,9 % |
| ○ 1 Representante de Zonas Indígenas | 3,7 % |
| ○ 20 Servicios públicos | 74,1 % |

7.5.2 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 de Arica y Parinacota, indicando los principales resultados de consultoría encontrados hasta la fecha, la metodología empleada y el conjunto de proyectos identificados, haciendo uso de imágenes cartográficas de la región.

7.5.3 Preguntas y observaciones

1. Se plantean inquietudes respecto de la intervención por parte de Vialidad del Humedal de Lluta el que sería intervenido por un proyecto que el GORE ha encargado al MOP. Se recalca que es un área protegida y Santuario por lo que debe tener EIA.
2. CORFO indica que, respecto del Humedal, se desarrolló un estudio y se entregaron los diseños al Municipio. Se sugiere coordinarse para avanzar en el estudio ya que este es un sector que es muy visitado por turistas (cruceiros).
3. Se solicita considerar el mejoramiento de servicios básicos en el borde costero, ejemplo Playa Las Machas.
Dirplan indica que este es un sector privado y por consiguiente no se puede intervenir en él. No obstante, MOP igual desea mejorar este sector, pero esto implica gestiones adicionales que hacen que los tiempos sean más extensos.
4. Se indica que, al mejorar la accesibilidad de sitios culturales y arqueológicos de la región, es necesario considerar condiciones de seguridad y gestión para preservarlos.
5. La representante del valle de Lluta, indica que, en diversas reuniones, ha planteado la posibilidad que la carretera 11 CH, sea menos invasiva, más ecológica, ya que puede destruir el potencial desarrollo turístico del valle. Se explica que el MOP se encuentra desarrollando un diseño de un bypass que descargue esta zona. Se está en proceso de desarrollo del diseño y se revisará la posibilidad de coordinarse de mejor forma.
6. SERNATUR, indica que los proyectos asociados a la quebrada de Camarones, están siendo revisados en el marco de la declaración de Patrimonio de la Humanidad, de la Cultura Chinchorro. Se sugiere coordinar acciones y traspasarse la información de manera que una persona pueda transmitir la información para avanzar.
7. Representante de Camarones indica que es muy importante conectar, Sagua Cosquiña, por Tejas Verdes, lo que disminuye los recorridos de 1 hora a 15 minutos.
8. Se propone generar la construcción de una senda de penetración entre el Portezuelo de Chapiquiña hasta el cruce con la ruta andina.
9. Se solicita que sea incorporado en el estudio, la necesidad de coordinación entre Vialidad y SERNATUR para la definición de los elementos de ruta escénica y los lugares donde deben intervenir con estos elementos
Se le consulta a CONAF, por la iniciativa ejecutada hace algunos años, en el cual MOP se coordinó con CONAF para mejorar los Áreas y Reservas nacionales. CONAF indica que en el marco del mejoramiento de la ruta 11CH, se podrían expropiar terrenos de las guarderías de CONAF, tras lo cual se podría invertir. Hoy las Reservas y Parques de la zona, en su mayoría son privadas. Para CONAF la prioridad, es poder recuperar la propiedad de los terrenos.
10. CORFO indica que se tiene financiamiento de más de 100 millones para el desarrollo de centros interpretativos en Reservas Nacionales.
11. Representante de Codpa indica que no existe alcantarillado, se indica que con la modificación de la Ley de APR podría abordarse este servicio. Se explica además que el GORE está trabajando en el proyecto de saneamiento.

12. Se sugiere recuperara el ferrocarril para poder apreciar el borde costero.
13. Directora Carrera de Turismo de INACAP, sugiere el desarrollo de proyectos que beneficien a los turistas internos.
14. Se concuerda que se requiere desarrollar proyectos que permitan el desarrollo de proyectos que permitan vivir experiencias turísticas.
15. Se consulta por parte de Dirplan, si existe una mesa de trabajo donde se estén desarrollando priorizaciones de destino por parte de SERNAUR. Para poder proseguir con las coordinaciones para una futura y efectiva coordinación.
16. 27 de noviembre se entrega el ZOIT; se requiere mayor coordinación.
17. INDAP indica que ha desarrollado un proyecto para apoyar a más de 12 emprendedores de Camarones a los que se les está consiguiendo saneamiento. Indica que el año 2107 CONADI tendrá fondos para este tipo de proyectos.

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

8.1 Aspectos Metodológicos para la Elaboración de la Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable.

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

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

8.1.1 Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan

- Se 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 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 el Plan Base y Plan Preliminar a la comunidad de cada región, lo que se materializó a través de los Talleres de Validación. En ellos, se presentó la cartera de 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 reuniones de trabajo del equipo consultor (profesionales que condujeron los talleres y 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 cubiertas por el Plan Preliminar, a través de los proyectos propuestos.

Para facilitar 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.

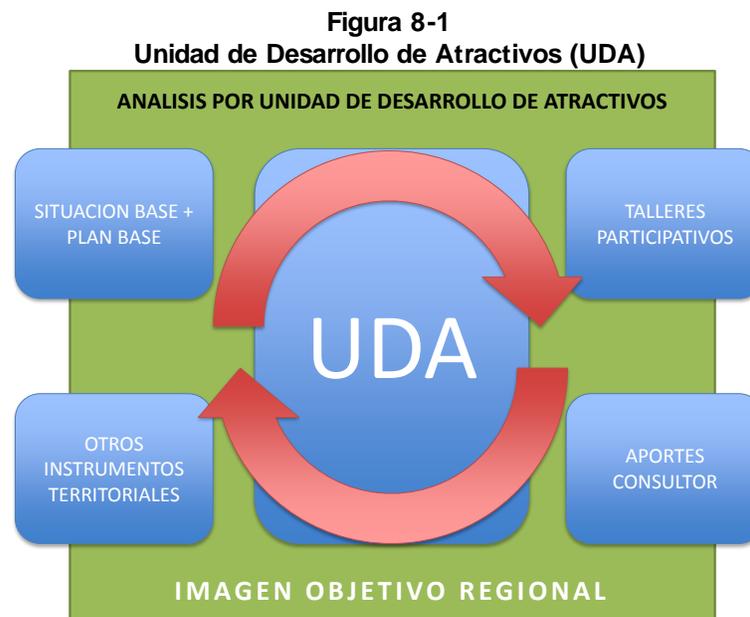
Cabe señalar que estas unidades no corresponden a unidades físicas con superficies encerradas por un polígono, con límites bien definidos, sino a una unidad conceptual de apoyo al análisis territorial, que en definitiva alberga a un conjunto de proyectos de diferentes tipologías.

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 sumaron los aportes del consultor orientados a proveer soluciones integrales desde la perspectiva de los proyectos MOP en cada una de las UDA.



Fuente: Elaboración propia

- Adicionalmente, existieron situaciones puntuales en relación al desarrollo de proyectos **conectores**, que relacionan 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 lo anterior, se propuso un análisis escalar, que permitiera 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, pero con la posibilidad de ser ajustado por cada Región, en función 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 Silvestre Protegida perteneciente al SNASPE³⁵: 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) ZOIT³⁶: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Inclusión y equidad.**
 - a) ADI³⁷: 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.

³⁵ La riqueza natural de Chile está protegida dentro del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado, administrado por la Corporación Nacional Forestal, CONAF. El Sistema tiene en la actualidad 100 unidades, distribuidas en 36 Parques Nacionales, 49 Reservas Nacionales y 15 Monumentos Naturales. Estas unidades cubren una superficie aproximada de 14,5 millones de hectáreas, el 19,2% del territorio continental de Chile.

³⁶ 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).

³⁷ 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		Σ Ponderadores (siempre = 1)	
	SNASPE	Tipo Destino	ZOIT	ADI	Territorio Rezagado	Programa Estratégico Regional Turístico	Proyectos Plan Base Asociados a UDA		
Ponderador	0,15	0,2	0,15	0,1	0,1	0,1	0,2	1	
UDA	Valores Posibles							Puntaje UDA	Período
Volcán Tacora y sus azufreras	0	1	0	1	0	0	0	0,30	2
Visviri	0	1	0	1	0	0	0	0,30	2
Guacollo	0	1	0	1	0	0	0	0,30	2
Chungara-Parinacota	1	1	0	1	0	1	0	0,55	2
Putre	1	1	0	1	0	1	1	0,75	1
Zapahuira	0	1	0	1	0	1	1	0,60	2
Socoroma	0	1	0	1	0	1	0	0,40	2
Ruta de las Misiones Socoroma - Codpa	0	1	0	1	0	0	1	0,50	2
Altiplano (Ruta Andina)	0	1	0	1	0	0	1	0,50	2
Codpa	0	1	0	1	0	0	1	0,50	2
Quebrada Camarones	0	1	0	0	0	0	0	0,20	3
Borde Costero Norte de Arica	0	0	1	0	0	1	1	0,45	2
Valles de Arica	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3

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

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

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

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

Aquellas UDA que obtengan un puntaje entre 0,286 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**
 - a) Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio: si el proyecto proviene de una iniciativa propuesta en los talleres de inicio, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - b) Forma parte de un Instrumento de Planificación Regional o Local: si el proyecto forma parte de un Instrumento de Planificación Regional o Local, tiene puntaje 1; si no, 0.

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

Cuadro 8-2
Matriz multicriterio aplicada a proyectos al interior de una Unidad de Desarrollo de Atractivos (UDA)

UDA	Nombre del Proyecto	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		Puntaje Proyecto	Periodo UDA
		Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes		
Ponderador		0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1	
Volcán Tacora y sus azufreras	Construcción Mirador Interpretativo, en azufrera del Volcán Tacora	0,15	0	0	0,15	0	0	0,30	2
Visviri	Construcción de centro de Interpretación y de acogida al visitante, Visviri	0	0	0	0,15	0	0	0,15	2
Guacollo	Puesta en valor de iglesias de Guacollo y Cosapilla.	0	0,15	0	0,15	0	0	0,30	2
Chungara-Parinacota	Construcción Bypass Lago Chungará	0,15	0	0,2	0,15	0	0	0,50	2
Chungará-Parinacota	Construcción de senderos peatonales desde Parinacota a Cotacotani y construcción de mirador, Lago Chungará.	0,15	0	0	0,15	0,2	0	0,50	2
Putre	Mejoramiento Camino interior desde Putre hacia pictografías de Vilacaurani	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	1
Putre	Construcción centro de interpretación Pictografía de Vilacaurani y sendero peatonal de acceso.	0	0	0	0	0,2	0	0,20	1
Zapahuira	Construcción de centro de información turística y unidad de servicios al turista en Zapahuira.	0	0	0,2	0,15	0	0	0,35	2
Zapahuira	Ampliación APR Zapahuira.	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Socoroma	Construcción de sendero de trekking a mirador de los cóndores y construcción de mirador	0,15	0	0	0,15	0	0	0,30	2
Ruta de las Misiones Socoroma - Codpa	Mejoramiento a Ruta Escénica (A 317), entre cruce A 319, Timalcacha – Unirpa – Salar de Surire	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Ruta de las Misiones Socoroma - Codpa	Mejoramiento Ruta escénica (A 331) entre Ruta A 53 - Esquiña	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Altiplano (Ruta Andina)	Construcción de Instalaciones para la habilitación de	0	0	0	0,15	0	0	0,15	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		Σ Ponderadores (siempre=1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	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
	termas de Poyoquere								
Codpa	Puesta en valor petroglifos de Ofragia	0,15	0,15	0,2	0,15	0	0	0,65	2
Codpa	Mejoramiento a Ruta escénica (A 315), del valle de Codpa	0	0	0	0	0,2	0,15	0,35	2
Quebrada Camarones	Mejoramiento a caleta turística. Camarones	0	0,15	0	0,15	0,2	0,15	0,65	3
Quebrada Camarones	Ampliación APR Camarones	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	3
Quebrada Camarones	Construcción museo de sitio y protección de recursos arqueológicos, Camarones	0	0,15	0	0,15	0,2	0	0,50	3
Borde Costero Norte de Arica	Construcción de Senderos Interpretativos peatonales de observación y Centro de interpretación del Humedal de Lluta.	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Borde Costero Norte de Arica	Construcción Costanera, entre las quebradas de Lluta y San José	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Valles de Arica	Mejoramiento a Ruta (A - 143) escénica turística y arqueológica	0	0,15	0,2	0,15	0,2	0	0,70	3
Valles de Arica	Ampliación APR San Miguel de Azapa	0	0	0	0	0,2	0	0,20	3
Conector	Mejoramiento Ruta A23, ruta escénica turística entre Visviri y Putre	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento Ruta A93, ruta escénica mixta entre Visviri y Parinacota	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Conector	Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta, Ruta 11CH entre Ruta 5 y Paso Chungará	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento a Ruta A31 ruta escénica Zapahuira – cruce A35 - Ruta 5	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica Ruta Altiplánica entre Ruta 11 CH y límite Sur regional	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		Σ Ponderadores (siempre= 1)			
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes				
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1			
UDA	Nombre del Proyecto		Valores Posibles				Puntaje Proyecto	Periodo UDA		
Conector	Mejoramiento a Ruta escénica Ruta A 319, entre A 31 y A 95.		0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	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

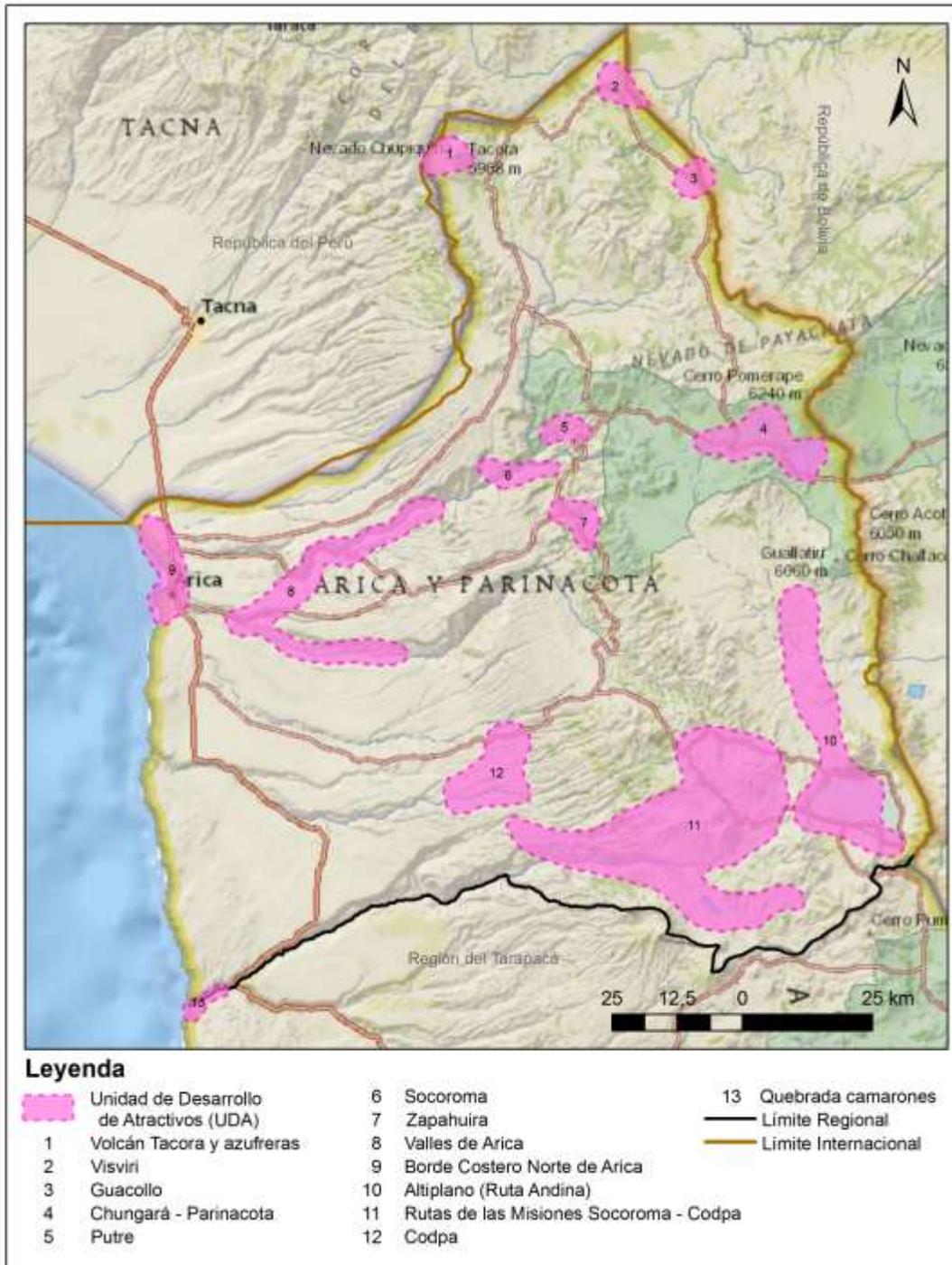
Considerando lo anterior, aquellos proyectos que obtuvieron un puntaje entre 0,21 y 1,00 serán desarrollados al Inicio del período que les corresponde.

Aquellos proyectos que obtuvieron 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 Arica y Parinacota.



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 función de conectar uno o más destinos turísticos o UDAS.

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
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 rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
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	<p>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.</p>

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	GI	380.000.000
6	Restauración Patrimonio	Global	GI	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	GI	2.369.637.000
10	Construcción Infraestructura Portuaria Para el Turismo y deportes náuticos	Global	GI	200.000.000
11	Construcción Infraestructura de Información Turística	Global	GI	105.317.200
12	Construcción Infraestructura de Servicios Turísticos	Global	GI	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	GI	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	GI	14.000.000.000
20	Mejoramiento Paso Fronterizo	Global	GI	8.400.000.000
21	Construcción Red Vial	Unitario	km	700.000.000
22	Mejoramiento Red Vial	Unitario	km	420.000.000
23	Construcción Terminal de Buses (localidad pequeña)	Global	GI	210.000.000
24	Construcción Terminal de Buses (Urbano Pequeño)	Global	GI	1.500.000.000

Nº	TIPOLOGÍA PARA COSTO	TIPO	Unidad	Costo (\$ 2016)
25	Construcción Terminal de Buses (Urbano Mediano)	Global	GI	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	GI	1.000.000.000
29	Construcción Embarcadero y Rampas para Transbordador	Global	GI	4.000.000.000
30	Construcción Caleta Pequeña	Global	GI	1.000.000.000
31	Construcción Caleta Mediana	Global	GI	5.000.000.000
32	Mejoramiento Aeródromo	Global	GI	820.000.000
33	Construcción Museo	Global	GI	210.000.000
34	Estudio Prefactibilidad Aeródromo	Global	GI	300.000.000
35	Estudio Modelo de Gestión	Global	GI	100.000.000
36	Embarcadero Rio	Global	GI	200.000.000
37	Restauración Iglesia	Global	GI	1.000.000.000
38	Estudio prefactibilidad Museo	Global	GI	100.000.000
39	Diseño Aeropuerto internacional	Global	GI	400.000.000
40	Construcción Helipuerto	Global	GI	100.000.000
41	Construcción Paradero de Buses	Global	Un	15.000.000
42	Defensa Fluvial	Global	GI	500.000.000
43	Estudio Prefactibilidad Embalse	Global	GI	400.000.000
44	Construcción Cobertizo Rodados	Global	GI	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 cicloruta y vialidad para vehículos motorizados	km	700.000.000
Ciclovías	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 y Servicios	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 Ciclovías, se supone que, en promedio, el 80% de la extensión de las Rutas Escénicas, contará con Ciclovías. 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 ciclovía.

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

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

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

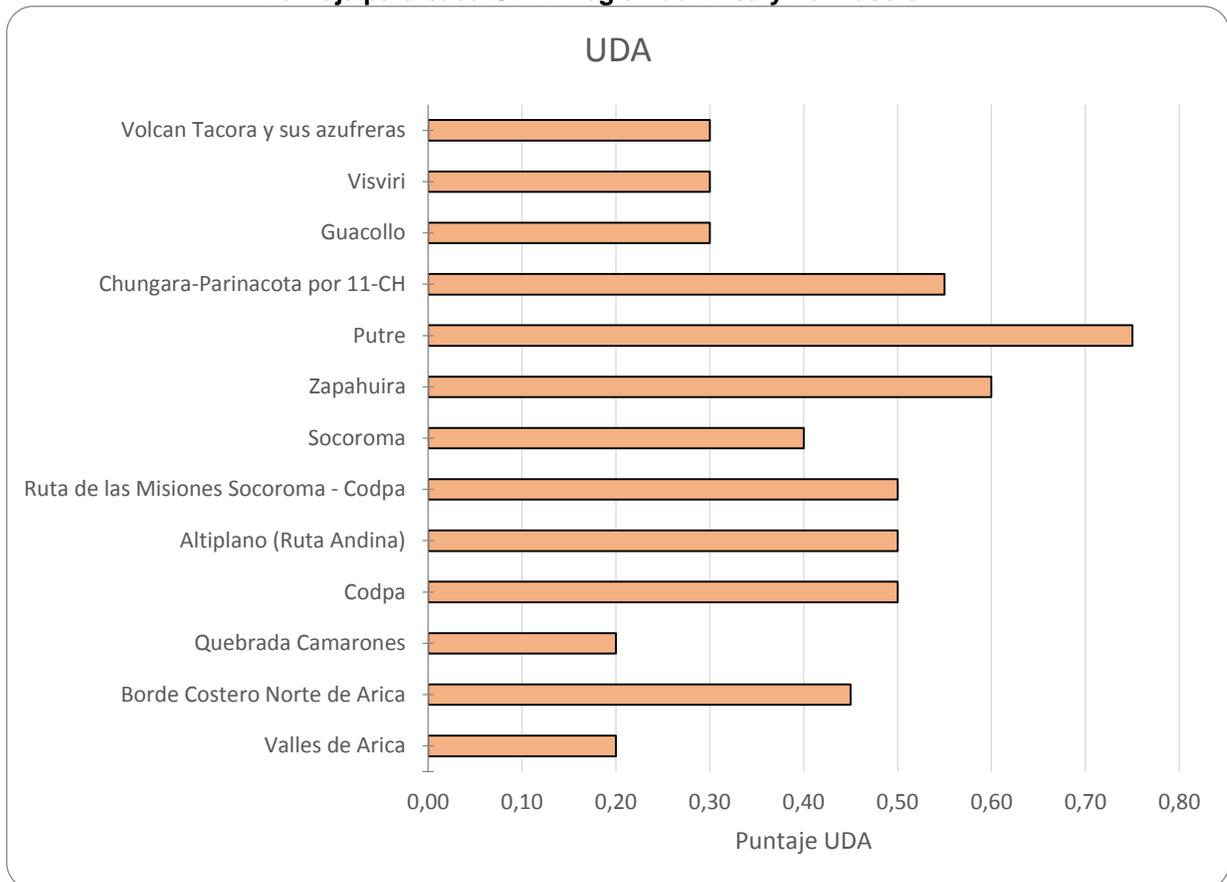
En todo caso hay que tener presente que son valores referenciales promedio y que en los estudios específicos, deberían realizar el análisis detallado de los costos, los que variarán según el territorio y características del proyecto

N° PROYECTO	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	Costo de Inversión M\$	5 años Corto Plazo					5 años Mediano Plazo					4 años Largo plazo			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
		Costo Total de Inversión			61.502.631														
		Inversión con financiamiento externo			2.954.343														
		Inversión directa MOP			58.548.288														

* Los números faltantes en el correlativo corresponde a proyectos provenientes del Plan Base, que se presentaron en el Capítulo 5.

Los puntajes asignados para las UDA se muestran en la siguiente figura:

Figura 8-2
Puntaje para cada UDA. Región de Arica y Parinacota



Fuente: Elaboración propia

8.3 Archivo Excel del 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.

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)

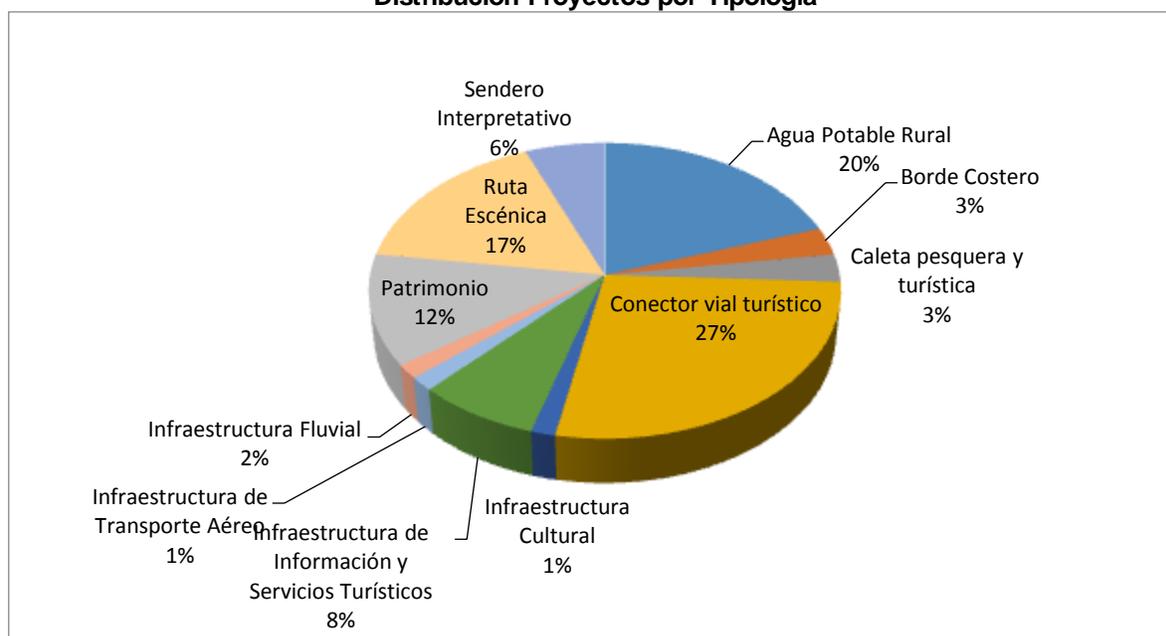
Al finalizar el proceso de priorización y sensibilización se procede a graficar cada proyecto en el periodo correspondiente (corto, mediano y largo plazo) y su priorización en el interior de la UDA con su puntaje de proyecto. Es importante mencionar que cuando un proyecto tiene un puntaje menor o igual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

9 SINTESIS 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 en la tipología de Conector Vial Turístico, con más de una cuarta parte del total de iniciativas, seguida de Agua Potable Rural, la que representa una quinta parte de la cartera, seguida de Ruta Escénica.

En cuanto a la mejora en la conectividad turística, se propone el siguiente detalle en kilómetros, que aportarían algunas de las tipologías de obras:

	kilómetros
Ruta Escénica	843
Ciclovía - Ciclorruta	0
Sendero Interpretativo	26

9.2 Principales Aspectos de la Propuesta de Plan de Infraestructura

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

Cuadro 9-1
Distribución de Proyectos por Unidad de Desarrollo de Atractivos

DESTINO TURISTICO SST	UNIDAD DESARROLLO		
	ATRACTIVO TUR	Total	
Arica	Borde Costero Norte de Arica	9	
	Guacollo	1	
	Valles de Arica	11	
	Otra	4	
Codpa	Quebrada Camarones	3	
	Ruta de las Misiones	2	
Codpa - Putre -P.N. Lauca	Conector	3	
Putre - P.N Lauca	Altiplano (Ruta Andina)	2	
	Chungará -Parinacota	4	
	Codpa	2	
	Conector	3	
	Guacollo	1	
	Putre	3	
	Otra	7	
	Socoroma	1	
	Visviri	1	
	Volcán Tacora y azufreras	1	
	Zapahuira	2	
	Otro Destino	Guacollo	1
		Ruta de las Misiones	3
Otra		1	
Todos los Destinos	Todas	1	
Total general		66	

Fuente: elaboración propia

Según la asignación 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	13
Arquitectura	18
Obras Hidráulicas	1
Obras Portuarias	4
Vialidad	29
Total general	66

Fuente: elaboración propia

La Región de Arica y Parinacota, como se ha visto, presenta condiciones territoriales que la hacen única respecto del resto de las regiones del país. En primer lugar, su localización estratégica respecto de las ciudades de Tacna en Perú y La Paz, en Bolivia, lo que requiere mantener y mejorar permanentemente la infraestructura de conectividad terrestre y los complejos fronterizos. En segundo lugar, es una región que presenta una única unidad urbana importante, que es la capital regional, Arica, mientras que el resto de la región presenta un conjunto de poblados de con una cantidad de habitantes relativamente baja (6,4% de la población vivía en sectores rurales en el año 2002), lo que refuerza la idea de mejorar la conectividad hacia los diferentes poblados ubicados, muchos de ellos, en el Altiplano. Lo anterior, es consistente con la propuesta de plan de infraestructura, que propone un 45% de las iniciativas en proyectos relacionados con conectividad terrestre. Destaca por su valor el proyecto de Construcción Bypass al Lago Chungará.

Se propone el desarrollo de 66 proyectos, 37 de los cuales provienen del plan base y 29 son nuevas iniciativas. En términos del costo total de la inversión se llega a la suma de M\$ 451.238.373, correspondiendo el 96% a inversión del MOP y el 4% 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 80% del total, está en el corto plazo, como se observa en la tabla siguiente:

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

FINANCIAMIENTO	Plazo			Total general
	Corto (2017-2021)	Mediano(2022-2026)	Largo(2027-2030)	
Extrasectorial	16.673.213	1.976.355	820.000	19.469.568
Sectorial	342.086.527	84.716.610	4.965.668	431.768.805
Total general	358.759.740	86.692.965	5.785.668	451.238.373

Fuente: elaboración propia

9.3 Cartera del Plan:

De acuerdo a lo indicado, al inicio del documento, tanto en la presentación, como en la introducción, el ajuste final de la cartera del plan se presenta a continuación:

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica MOP	Destino Turístico	Etapa	Financiamiento	Plazo
Arica	Arica	Ampliación APR San Miguel de Azapa	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Arica	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Ampliación Ruta 5. Sector: Bif. Aeropuerto - Limite Con Perú	Conector vial turístico	Vialidad	Arica	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Chacalluta, Arica. XV Región	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Arica	Prefactibilidad	Sectorial	Corto
		Centro de Información Ambiental Quebrada Cardones (CIGA)	Patrimonio	Arquitectura	Arica	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Embalse Livillar Valle De Azapa, Comuna De Arica	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Obras De Relocalización Caleta Pesquera De Arica	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Arica	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
Arica	Arica	Construcción Paseo Costero Sector Corazones	Borde Costero	Obras Portuarias	Arica	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción Prolongación Ruta A-210 Sector Las Machas - Aeropuerto	Conector vial turístico	Vialidad	Arica	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Rutas S/Rol, A-19. S: Cr. Ruta 5 - Cr. Ruta 11-Ch	Conector vial turístico	Vialidad	Arica	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción de Senderos Interpretativos peatonales de observación y Construcción de centro de interpretación, información y servicios turísticos en el Humedal de Lluta.	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Arica	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Diseño Infraestructura Pública Habilitante Monumento Natural Quebrada Cardones	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Arica	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento / Restauración Monumento Nacional Estación De Ferrocarril Arica - La Paz	Patrimonio	Arquitectura	Arica	Diseño	Extrasectorial	Corto
		Mejoramiento / Restauración Monumento Nacional Ex Aduana De Arica	Patrimonio	Arquitectura	Arica	Ejecución	Extrasectorial	Corto
		Mejoramiento / Restauración Monumento Nacional Ex Isla Del Alacrán	Patrimonio	Arquitectura	Arica	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Turística y Arqueológica Ruta A-143, entre 11-CH y A-191	Ruta Escénica	Vialidad	Arica	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Mejoramiento Accesibilidad y Conectividad al Puerto De Arica	Conector vial turístico	Vialidad	Arica	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Borde Costero De Arenillas Negras	Borde Costero	Obras Portuarias	Arica	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Captación Villa Frontera y La Ponderosa	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Arica	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Integral Sistema De Agua Potable Rural De Lluta	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Arica	Ejecución	Sectorial	Corto

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica MOP	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
		Mejoramiento Pasada Urbana Rutas 5 Y A-27 En Arica	Conector vial turístico	Vialidad	Arica	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Red Vial Ruta A-15, XV Región	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ruta 11 Ch Arica Tambo Quemado: Cruce Ruta 5-Rosario, Km 0 - 18	Conector vial turístico	Vialidad	Arica	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ruta A- 191 Sector: Cruce Ruta A- 143 - Cruce Ruta A-27	Conector vial turístico	Vialidad	Arica	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ruta A-27, Sector Km 32 Al Km 40,2 XV Región	Conector vial turístico	Vialidad	Arica	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Rutas A-143 Sector: Cruce Ruta A-191 - Poconchile (11ch)	Conector vial turístico	Vialidad	Arica	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Museo Antropológico San Miguel de Azapa, Región Arica y Parinacota	Infraestructura Cultural	Arquitectura	Arica	Ejecución	Extrasectorial	Corto
		Reposición Ruta 12 Sector Cruce Ruta 5 - Aeropuerto Chacalluta	Conector vial turístico	Vialidad	Arica	Ejecución	Sectorial	Corto
		Reposición Ruta A-27, sector loteo Montalvo - San Miguel de Azapa	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Corto
	Camarones	Ampliación APR Camarones	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Codpa	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Construcción museo de sitio y protección de recursos arqueológicos, Camarones	Patrimonio	Arquitectura	Codpa	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción Sistema de Agua Potable Rural Timar	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Putre - P.N Lauca	Ejecución	Sectorial	Mediano
Arica	Camarones	Construcción Sistema de APR de Cobija	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Putre - P.N Lauca	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción y Habilitación Senda De Penetración Caritaya - Muyuri	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento / Puesta en valor petroglifos de Ofragia	Patrimonio	Arquitectura	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento a caleta turística. Camarones	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Codpa	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta A-315, valle de Codpa	Ruta Escénica	Vialidad	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta A-331 entre Ruta A-35 y Esquiña	Ruta Escénica	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Integral Sistema de APR de Camarones	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Putre - P.N Lauca	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Red Vial Ruta A-35, Sector Cruce Ruta 5 - Cruce Ruta A-31	Conector vial turístico	Vialidad	Codpa	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
Interprovincial	Intercomunal	CONSTRUCCION PROYECTOS NUEVOS 2018 AGUA POTABLE RURAL XV REGION	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Todos los Destinos	Ejecución	Sectorial	Corto
Parinacota	General Lagos	Construcción de centro de interpretación, información y servicios turísticos para acogida al visitante, Visviri	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción mirador Interpretativo, en azufre del volcán Tacora	Infraestructura de Información	Arquitectura	Putre - P.N	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica MOP	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
			y Servicios Turísticos		Lauca			
		Construcción Sistema de APR de Chujlluta	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Putre - P.N Lauca	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Sistema de APR de Cosapilla	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Putre - P.N Lauca	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento / Restauración Puesta en valor de iglesias de Guacollo y Cosapilla.	Patrimonio	Arquitectura	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta Ruta A-93, entre Visviri y Parinacota	Ruta Escénica	Vialidad	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Turística Ruta A-23, entre Visviri y Putre	Ruta Escénica	Vialidad	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
	Putre	Construcción APR Zapahuira.	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción By pass a Lago Chungará	Conector vial turístico	Vialidad	Putre - P.N Lauca	(en blanco)	Sectorial	Mediano
		Construcción By Pass y Reposición Red Vial Andina (CMT)	Conector vial turístico	Vialidad	Putre - P.N Lauca	Ejecución	Sectorial	Corto
Parinacota	Putre	Construcción Centro Interpretación ,Museo Pukara de Copaquilla	Patrimonio	Arquitectura	Putre	Diseño	Extrasectorial	Corto
		Construcción de centro de información turística y unidad de servicios al turista en Zapahuira.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de centro de interpretación, información y servicios turísticos, Pictografía de Vilacaurani y sendero peatonal de acceso.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de sendero de trekking a mirador de los cóndores y construcción de mirador	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de senderos peatonales desde Parinacota a Cotacotani y construcción de mirador, Lago Chungará.	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Infraestructura de Información y Servicios Turísticos en terms de Poyoquere	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Sistema De Agua Potable Rural Lupica	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Putre - P.N Lauca	Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Sistema de APR de Chucuyo	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Putre - P.N Lauca	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta Ruta 11-CH, entre Ruta 5 y Paso Chungará	Ruta Escénica	Vialidad	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta A-31, Zapahuira - cruce A-35 - Ruta 5	Ruta Escénica	Vialidad	Codpa - Putre -	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica MOP	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
					P.N. Lauca			
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta A-317, entre cruce A-319 y A-95 (Timalcacha - Umirpa - Salar de Surire)	Ruta Escénica	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta Altiplánica, entre Ruta 11-CH y límite sur regional	Ruta Escénica	Vialidad	Codpa - Putre - P.N. Lauca	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento camino interior desde Putre hacia pictografías de Vilacaaurani	Ruta Escénica	Vialidad	Putre - P.N. Lauca	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Red Vial Ruta A-31, Sector Cruce Ruta A-35 - Zapahuira	Conector vial turístico	Vialidad	Codpa	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ruta Andina, Sector Limite Regional-Ruta 11 Ch XV Región	Conector vial turístico	Vialidad	Putre - P.N. Lauca	Ejecución	Sectorial	Corto



 **INECON S.A.**