



Gobierno
de Chile

Ministerio de
Obras Públicas

Ministerio de
Economía,
Fomento y
Turismo

Gobierno de Chile

Gobierno de Chile

Informe Final

TOMO NACIONAL

"ANÁLISIS REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO"

Diciembre 2016



INECON S.A.

PRESENTACIÓN MINISTERIAL

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, se puede 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

	Pág.
PRESENTACIÓN MINISTERIAL	1
PRESENTACIÓN	1
AJUSTE INTERNO	2
1. INTRODUCCIÓN	3
2. OBJETIVOS Y ASPECTOS METODOLÓGICOS DEL ESTUDIO	6
2.1. Objetivo General	6
1) <i>Ajuste Metodológico</i>	8
2) <i>Análisis Situación Base</i>	8
3) <i>Elaboración de Plan Base de Infraestructura</i>	9
4) <i>Realización de Reuniones y Talleres Provinciales y Regionales</i>	9
5) <i>Levantamiento de necesidades de infraestructura.</i>	9
6) <i>Definición de criterios de priorización.</i>	10
7) <i>Análisis y priorización de infraestructura.</i>	11
8) <i>Propuesta de Plan de Infraestructura.</i>	11
3. EL SECTOR TURISMO EN CHILE	12
3.1 Importancia del Turismo para Chile	12
3.2 Ranking de Competitividad Turística	14
4. POTENCIAL TURÍSTICO DE CHILE POR MACROZONAS Y SU RELACIÓN CON PAÍSES REFERENTES PERTENECIENTES A LA OCDE	18
4.1. Macrozona Norte	19
4.2. Macrozona Centro	31
4.3. Macrozona Sur	45
4.4. Macrozona Austral	54
5. TIPOLOGÍAS DE PROYECTOS Y PROGRAMAS INVERSIÓN MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE	72
5.1 Programas de Inversión Existentes en el MOP	75
5.2. Relación entre Tipologías de Infraestructura y Programas de Inversión MOP	79
5.3. Propuesta de Nuevos Programas de Inversión MOP	81
6. SÍNTESIS DE LA PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE	83
6.1. Síntesis de la Propuesta de Plan Nacional	83
6.2. Síntesis de la Propuesta de Plan para la Macrozona Norte	86
6.3. Síntesis de la Propuesta de Plan para la Macrozona Centro	90
6.4. Síntesis de la Propuesta de Plan para la Macrozona Sur	94
6.5. Síntesis de la Propuesta de Plan para la Macrozona Austral	99
7. SÍNTESIS DE ESTIMACIÓN DE COSTOS DE INVERSIÓN PARA INICIATIVAS NUEVAS EN LA CARTERA DEL PLAN	103
8. RESUMEN DEL PROCESO PARTICIPATIVO EN TALLERES	106
9. MODELO DE GESTIÓN DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE	118
10. CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS	132

PRESENTACIÓN

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.

Se elaboró una propuesta de Plan de Infraestructura Pública de Apoyo al Turismo Sustentable para cada una de las 15 regiones de Chile y paralelamente se confeccionó un análisis nacional, donde se presenta una mirada a escala país y por macrozona, definida como unidad territorial homogénea y equivalente, en términos geográficos, a países OCDE, con los cuales se establece un paralelo (Norte, Centro, Sur y Austral).

Para cada macrozona se hace una breve descripción y una revisión de su país de referencia (OCDE), en términos de infraestructura turística, identificando los principales desafíos, a través de la proposición de un conjunto de proyectos.

Cabe señalar, que para la elaboración de estas propuestas de **PLANES REGIONALES DE INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE**, 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.

La información detallada de cada propuesta de Plan Regional de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable, puede ser revisada en los correspondientes tomos regionales.

Es preciso mencionar que, producto del trabajo realizado, se propusieron 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 y al mismo tiempo que se generen los instrumentos apropiados de formulación y evaluación socioeconómica de proyectos en el Sistema Nacional de Inversiones (SNI).

Finalmente, 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 (regiones y nivel nacional) se estimó necesario abordar una etapa de ajuste interno de la propuesta de plan de inversiones, en lo que a cartera asociada se refiere, 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 del MOP, 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. Con esta información se hizo un ajuste respecto a procesos ministeriales fundamentales, como la ejecución presupuestaria, la preparación del proyecto de presupuesto de inversiones ministeriales del año siguiente y la proyección quinquenal de la programación vigente.

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

Entre los años 2006 y 2012 el Ministerio de Obras Públicas realizó un importante esfuerzo en el ámbito de la planificación de la infraestructura de su ámbito, para el mediano y largo plazo. Dicho esfuerzo se materializó en diversos planes y/o documentos de trabajo, como el “Plan de Infraestructura para la Competitividad” (2007-2012), el “Plan Director de Infraestructura 2010-2025”, el documento “Chile 2020, Obras Públicas para el Desarrollo” y finalmente los 15 “Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico” para el periodo 2012-2021.

Durante el año 2014 se presentó la Agenda de Productividad, Innovación y Crecimiento, a ejecutarse en el período 2014-2018. Esta agenda constituye un trabajo coordinado por el Ministerio de Economía, e involucra la participación de otros ministerios y servicios del Estado, todo orientado a enfrentar el desafío de la productividad, la principal causa de la brecha entre Chile y las economías desarrolladas.

Lo anterior ha permitido avanzar en un proceso de transformación productiva, para así diversificar la economía nacional, produciendo nuevos bienes y servicios, desarrollando nuevas industrias y generando nuevos polos de innovación a lo largo de cuatro objetivos estratégicos:

1. Promover la diversificación productiva.
2. Impulsar sectores con alto potencial de crecimiento.
3. Aumentar la productividad y competitividad de nuestras empresas.
4. Generar un nuevo impulso a las exportaciones.

Estos cuatro objetivos estratégicos se han organizado en torno a siete ejes de acción:

1. Inversiones estratégicas y planes de desarrollo sectoriales.
2. Infraestructura para el nuevo desarrollo.
3. Financiamiento y apoyo a la gestión de las Pymes.
4. Impulso al emprendimiento y la innovación.
5. Eficiencia en la regulación y en la oferta de servicios públicos.
6. Mejores mercados.
7. Nueva institucionalidad.

Estos ejes de acción permiten asegurar la participación activa del Estado en el fomento de los sectores productivos, en el fortalecimiento de la competencia y particularmente, en la inversión en infraestructura pública.

En el año 2014 la Presidenta de la República, Michelle Bachelet, en su discurso del 21 de mayo, hizo expresa mención al sector Turismo, indicando lo siguiente:

“Pero hay otro sector estratégico para Chile que nos permite combinar desarrollo económico con sustentabilidad, y es el turismo. Queremos desarrollar una estrategia turística moderna, que sea respetuosa de nuestro patrimonio cultural y ambiental. Y aquí también el Estado puede y debe tener un rol importante.

Por eso vamos a implementar un plan de desarrollo turístico sustentable en parques nacionales y áreas silvestres protegidas. Este plan incluirá importantes inversiones en infraestructura pública, recursos especiales para los proveedores de servicios turísticos, y recursos para promover estos destinos a nivel nacional e internacional. Así incentivaremos la demanda, fortaleceremos a nuestros emprendedores locales y, al mismo tiempo, agregaremos valor a nuestra oferta.”

Por otra parte, en julio de 2014, el Ministro de Obras Públicas, Alberto Undurraga, y la Presidenta de la República, Michelle Bachelet, lanzaron la “Agenda Infraestructura, Desarrollo e Inclusión Chile 30 30”, un documento que diagnosticaba la realidad en cuanto a infraestructura pública y agua, y abordaba los desafíos en la materia, en un horizonte de largo plazo. Con ello, se buscaba determinar las obras necesarias para mejorar la movilidad de las personas, de bienes y servicios, apoyar el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, fortalecer su cultura y generar la plena integración de las regiones al desarrollo, garantizando la disminución de los problemas de inequidad, productividad, competitividad y crecimiento del país.

Para implementar la Agenda Infraestructura, Desarrollo e Inclusión Chile 30 30 se dio inicio a un proceso de construcción de una visión unitaria estratégica de Chile al año 2030 que se ha denominado “**Plan Chile 30/30 Infraestructura y Agua para el Desarrollo**” que llevará el sello de calidad de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), lo que implica definir los estándares y deficiencias de infraestructura y agua para llegar a ser un país con un ingreso per cápita de 30 mil dólares al año 2030. Estos estándares han de ser validados tanto regionalmente como a nivel de las cuatro macrozonas y a nivel nacional, con una amplia y contundente participación ciudadana a lo largo de todo el proceso.

En tal sentido se ha priorizado como política ministerial el “contribuir con la infraestructura al desarrollo de la vocación territorial productiva diversificada del país, asociada al modelo de exportación de recursos naturales con valor agregado y sus encadenamientos productivos, el turismo y actividades de servicios”¹.

En consecuencia, ha sido propósito del Ministerio de Obras Públicas identificar los requerimientos de infraestructura que mejoren el nivel competitivo de los destinos turísticos distribuidos a lo largo del país, mejorando el aprovechamiento del potencial

¹ Ministerio de Obras Públicas: Cuenta Pública Sectorial 2015.

turístico y disminuyendo las brechas existentes, a través de un trabajo coordinado con la institucionalidad del sector turismo y otros actores relacionados².

La Subsecretaría de Turismo inició en octubre de 2015 un trabajo colaborativo con el Ministerio de Obras Públicas para identificar y priorizar una cartera de proyectos al año 2021, referentes a obras de infraestructura pública del ámbito del Ministerio con impacto en el desarrollo turístico sustentable, principalmente focalizado en destinos turísticos. 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 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 y otros servicios públicos relacionados. Por ello y en atención a la mirada de largo plazo, se agregó el horizonte 2030 al análisis.

Esta necesidad de generar una cartera de proyectos de infraestructura MOP de apoyo al sector turismo, ha tomado forma en el presente estudio, denominado "**ANÁLISIS REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO**".

Finalmente, a modo de reflexión, cabe hacer notar que la extensión y vastedad de los territorios y su baja densidad poblacional impone un serio reto a la inversión pública con las metodologías de evaluación social actuales para la infraestructura habilitante. Dado el actual nivel de desarrollo del país, para el Estado resulta aún oneroso invertir en infraestructura con propósitos únicos, en este caso la explotación por el turismo. Por el contrario, esta realidad requiere buscar aquella infraestructura que pueda servir en forma de multipropósito, que incluya al desarrollo de un turismo sustentable.

² "Si bien el país está bien posicionado en aspectos estructurales, tales como seguridad o reglas de política y regulación, falta avanzar en factores directamente relacionados con la industria turística, como lo es la priorización por el desarrollo del turismo, la infraestructura turística y la sustentabilidad del desarrollo del sector"; Chile, Estrategia de Turismo 2012 -2020, Ministerio de Economía, Fomento y Turismo.

2. OBJETIVOS Y ASPECTOS METODOLÓGICOS DEL ESTUDIO

2.1. Objetivo General

El objetivo general del estudio 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 (propuesta de 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.

2.1.1. Objetivos específicos

Los objetivos específicos del estudio son:

a) Para cada región del país:

- Caracterizar la región, sus principales destinos turísticos y la actividad turística que en ella se desarrolla.
- Analizar de qué forma se relacionan los diferentes instrumentos de planificación regional, ya sea en temas territoriales, económicos y/o sociales, con el desarrollo de la infraestructura de apoyo al turismo.
- Delinear una visión regional de la infraestructura de apoyo al turismo en la región.
- Determinar el estado actual de la infraestructura regional de apoyo al turismo y de los planes de inversión en infraestructura existente (Plan Base).
- Determinar las brechas o déficits en infraestructura, mediante el análisis de la información de fuentes secundarias y el levantamiento de información directamente desde la comunidad relacionada con los destinos turísticos de la región.
- Identificar un conjunto de nuevas iniciativas de inversión en infraestructura pública (Plan Preliminar), de ámbito MOP, de apoyo al turismo.
- Determinar y aplicar un método de priorización de las iniciativas, con el fin de ordenar su desarrollo en el tiempo, con horizontes a los años 2021 y 2030.
- Obtener la validación del Plan Preliminar con los actores claves de la comunidad.
- Estimar un costo de inversión general para cada iniciativa.
- Ajustar el Plan Preliminar en función de las sugerencias recibidas de la comunidad, conformando de esta forma la propuesta final de plan de infraestructura MOP de apoyo al turismo.

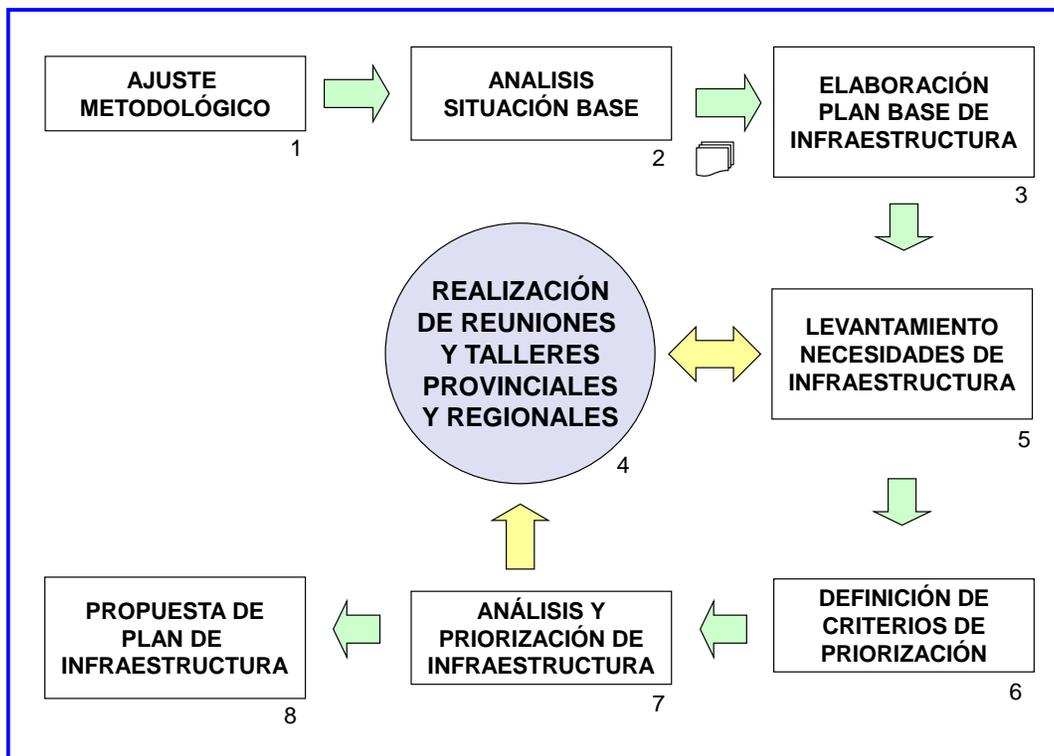
b) A nivel nacional

- Efectuar una caracterización del país a través de la definición de macrozonas, destacando sus atractivos turísticos principales.
- Realizar un análisis comparativo entre las macrozonas identificadas y zonas con hábitats similares en otros países de la OCDE, que pudieran servir como referencia para el desarrollo de la infraestructura de apoyo al turismo sustentable en Chile.
- Identificación de conjuntos de proyectos de inversión en infraestructura pública, de ámbito MOP de apoyo al turismo, aplicables por macrozonas.
- Identificar los principales programas de inversión, que se propone desarrollar por parte del MOP como apoyo al turismo.
- Desarrollar un conjunto de recomendaciones, más allá de la propuesta de plan de infraestructura, a partir de la información recabada en los talleres de participación ciudadana.
- Delinear un modelo de gestión para el acompañamiento del plan de infraestructura de apoyo al turismo.

2.1.2. Metodología utilizada para la elaboración del Estudio

Las principales tareas del Estudio se representan a continuación:

Figura 3-1
Tareas del Estudio



1) Ajuste Metodológico

Se realizó una primera reunión de coordinación del estudio donde se revisó la metodología del Estudio, acordándose hacer algunos ajustes a la metodología propuesta para la realización de talleres.

2) Análisis Situación Base

Se revisaron, entre otros, los siguientes documentos:

- Plan de Infraestructura de Apoyo al Desarrollo Turístico Sustentable para la Región Piloto de Arica y Parinacota, además de la Cartografía del Plan con sus proyectos de Infraestructura MOP seleccionados.
- Ley de Turismo 20.423.
- Los Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico, con sus coberturas respectivas.
- Resumen Ejecutivo del Plan Nacional de Desarrollo Sustentable.
- Estrategias Regionales de Desarrollo (15 Regiones).
- Planes Regionales de Turismo (9 Regiones).
- Bases de datos de Índice de Competitividad Turística por Región.
- Bases de datos de Índice de Intensidad Turística por Comuna.
- Informe Focalización Territorial Turística.
- Información Cartográfica (SIG) Subsecretaría de Turismo:
 - Accesibilidad (Red vial 2013).
 - Áreas Protegidas (Áreas Marinas Costero Protegidas, Bienes Nacionales Protegidos, Iniciativas de Conservación Privadas, Parques Marinos, Sitios Ramsar, Reservas de la Biosfera, SNASPE, Santuarios de la Naturaleza).
 - Cuerpos de Agua (Lagos e Hidrología).
 - Límites Administrativos (Comunales, Regionales, Internacionales).
 - Localidades (Capitales Regionales, Localidades, Centros Urbanos).
 - Relieve (Imágenes .tiff con el relieve por región).
 - Información Turística.
 - Atractivos nacionales.
 - Circuitos turísticos.
 - Destinos nacionales.
 - Zonas de Interés Turístico (ZOIT).
 - Mapas de Focalización Territorial Turística en formato .jpg alta resolución.
- Planes de infraestructura de apoyo al turismo (experiencia internacional).
- Estrategia Nacional de Turismo 2002 – 2012.
- Estudios Económicos, de Mercado, Genéricos, de Gestión Territorial, Medio Ambiente y Sustentabilidad y Documentos Estadísticos publicados en www.sernatur.cl.

Se realizó un trabajo de recopilación de los proyectos de infraestructura de distintos organismos del Estado, particularmente del Ministerio de Obras Públicas y de los

Gobiernos Regionales, entre otros. En el caso del MOP, se consideró la información de los Planes de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 para las 15 regiones del país, el que constituye un documento esencial para la realización del presente estudio.

3) Elaboración de Plan Base de Infraestructura

Se ha desarrollado el proceso de cruce de información asociada a los proyectos de infraestructura y la focalización turística, con el fin de determinar aquellos proyectos que sirven o apoyan a los destinos turísticos.

Se ha revisado una versión actualizada de la cartera de proyectos (camino, obras portuarias, aeródromos, agua potable rural, etc.), considerando particularmente relevantes aquellos proyectos aún sin ejecutar.

Esto permitió obtener una primera mirada de lo existente y con relación a los proyectos que favorecen al turismo. Se generó una cartera de proyectos georreferenciada, en conjunto con la focalización turística, utilizando un Sistema de Información Geográfico (SIG).

4) Realización de Reuniones y Talleres Provinciales y Regionales

Con el objetivo de levantar necesidades de infraestructura adicionales, de apoyo al turismo, se realizó una serie de reuniones con actores claves de los distintos servicios públicos involucrados y con agentes del sector privado.

Se realizaron **Talleres de Inicio** en las 15 capitales regionales y en 26 otras ciudades asociadas a destinos turísticos. En los talleres de inicio se recibió de parte de los invitados, sugerencias y/o aportes de nuevos proyectos que se necesitaban en razón a nuevos desarrollos turísticos o a falta de proyectos en zonas ya consolidadas.

Hacia el final del estudio, se realizaron Talleres de Validación en todas las capitales regionales, donde se mostró la propuesta de plan de infraestructura a los participantes, quienes, en algunos casos, formularon sugerencias de ajustes al plan.

5) Levantamiento de necesidades de infraestructura.

En los Talleres de Inicio se invitó a los participantes a indicar cuáles, a su juicio, eran los principales atractivos de la región, luego de lo cual se les pidió que indicaran cuáles eran los déficits en infraestructura asociados a esos atractivos y de qué manera podrían superarse, a través de la indicación de posibles iniciativas de inversión.

Adicionalmente al trabajo de Talleres de Inicio en regiones, se utilizó un formulario web para recoger ideas sobre iniciativas de inversión en infraestructura MOP de apoyo al turismo.

6) Definición de criterios de priorización³.

En acuerdo con el mandante, se diseñó un modelo de asignación de prioridades a los proyectos identificados, mediante la aplicación de una matriz multicriterio, que utilizaba variables relacionadas con los principios del Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

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, buscaba 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.

Para lograr lo anterior, se crearon las Unidades de Desarrollo de Atractivos, que corresponden a unidades de estudio, construidas en base a la existencia de Atractivos Turísticos cercanos, en función de su jerarquía o concentración. Generalmente forman parte de algún Destino Turístico y en torno a los 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.

En este sentido, 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 y complementaria.

Si se prioriza proyectos en una región de manera independiente y dispersa, sin tener en cuenta el concepto de Unidad de Desarrollo de Atractivos, se pierde el efecto detonante de mayor actividad turística que tendría la concreción del conjunto de proyectos asociados a un territorio específico.

De acuerdo a lo anterior, se propuso un análisis escalar, que permitió definir prioridades, tanto para las Unidades de Desarrollo de Atractivos como para los proyectos al interior de las mismas.

³ En cada uno de los tomos regionales del presente estudio, se incluye una descripción detallada del método de priorización de proyectos utilizado.

Los criterios empleados para priorizar las Unidades de Desarrollo de Atractivos, así como los criterios para la priorización de los proyectos al interior de las mismas, tenían relación directa con 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.

Considerando lo anterior, aquellos proyectos que obtuvieron un puntaje mayor, serán desarrollados al inicio del período que les corresponde, según la prioridad asignada para la Unidad de Desarrollo de Atractivos a la cual pertenecen. Aquellos proyectos que obtuvieron un puntaje menor, serán desarrollados al final del mismo período.

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.

7) Análisis y priorización de infraestructura.

Una vez recogida la información de Talleres de Inicio y analizada la información secundaria referente a instrumentos de planificación regionales, por parte del equipo consultor, se confeccionó una visión de la infraestructura regional, con horizonte a los años 2021, 2026 y 2030. De esta forma, teniendo en consideración los aportes efectuados por la comunidad, más los resultados del análisis del consultor, se confeccionó el Plan Preliminar de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo. Esta propuesta y aplicación de multicriterio fue entregada a los coordinadores técnicos regionales para su conocimiento e intervención, si la región estimaba adecuado hacerlo.

8) Propuesta de Plan de Infraestructura.

Una vez generado el Plan Preliminar de Infraestructura para cada región, fue presentado a los participantes en **Talleres de Validación**, luego de lo cual se generó la propuesta definitiva de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo.

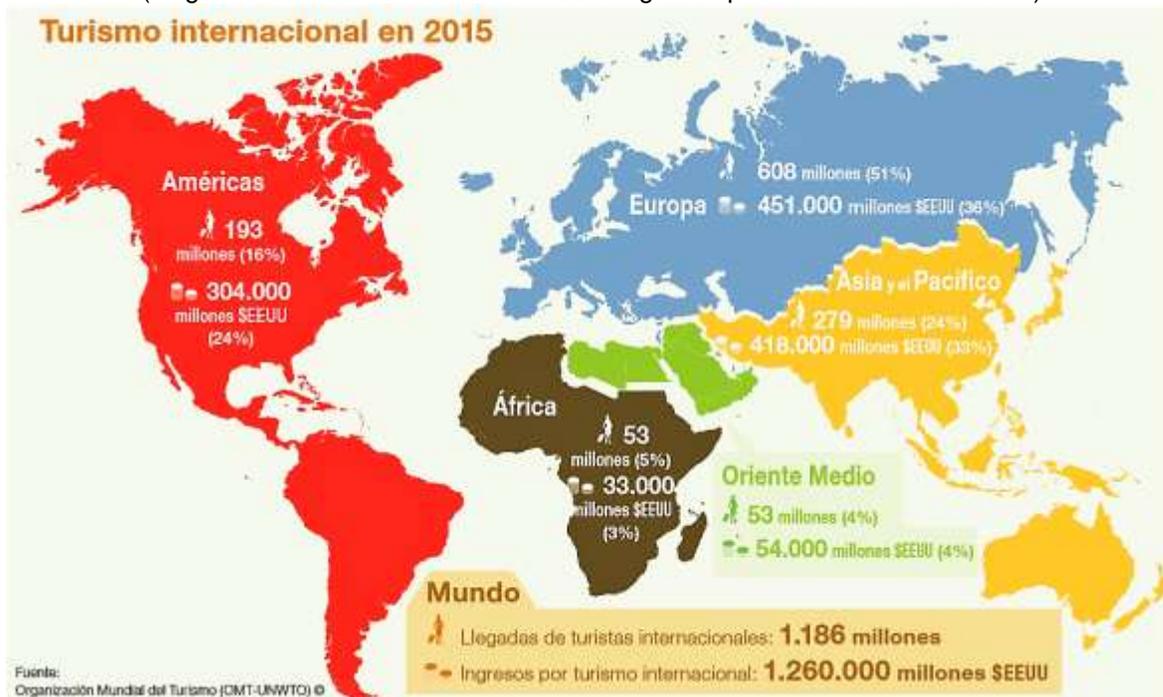
3. EL SECTOR TURISMO EN CHILE

3.1 Importancia del Turismo para Chile

Según la Organización Mundial del Turismo (OMT), en los últimos sesenta años la actividad turística ha experimentado una continua expansión y diversificación, lo que la ha convertido en uno de los sectores económicos de más rápido crecimiento a nivel global. En la actualidad, el turismo constituye un 9% del Producto Interno Bruto (PIB) mundial como efecto directo e indirecto inducido y genera uno de cada 11 empleos.

Otro indicador que da cuenta del dinamismo del sector son las llegadas de turistas internacionales a escala mundial, que han pasado de 25 millones en 1950 a 278 millones en 1980, 674 millones en 2000 y 1.186 millones en 2015⁴.

Figura 3-1
Turismo Internacional en 2015
(Llegadas de turistas internacionales e ingresos por turismo internacional)



Los intereses de los turistas han ido cambiando con el paso de los años: históricamente, existía preferencia por destinos consolidados o tradicionales, mientras que en la actualidad hay una tendencia creciente por nuevas experiencias en destinos considerados exóticos o cuyo desarrollo turístico es incipiente. Así, Asia y el Pacífico han mostrado crecimientos superiores a Europa en años recientes.⁵

⁴ Fuente: Panorama OMT del Turismo Internacional, Edición 2016.

⁵ Estudios de Competitividad en Clúster de la Economía Chilena. Sector Turismo. The Boston Consulting Group.

En el mismo sentido, el turismo de intereses especiales ha tenido un importante crecimiento y se ha diversificado, generando mercados de nicho como el ecoturismo o turismo aventura, y aumentando la oferta de otros, como el de cruceros o spas⁶.

Chile como un actor en el contexto mundial, aporta de acuerdo a cifras de la OMT, un 2,3% de las llegadas internacionales y un 0,8% de los ingresos internacionales por turismo, respecto del total de las Américas en el año 2015.

En los últimos años, el turismo se ha transformado en uno de los principales sectores productivos del país, aportando divisas cercanas a los 3.097 millones de dólares en 2016, sólo por concepto de turismo receptivo.⁷

Si a esto se suma el gasto realizado por chilenos y chilenas que viajan cada año por el país –cercano a los 5.420 millones de dólares–, es posible afirmar que el sector genera una cifra superior a los 8.500 millones de dólares. 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%⁸.

De los mercados regionales, Argentina es responsable del 51,4% de las llegadas de turistas a Chile. El mercado brasilero se destaca por sus aportes en llegadas (7,8%) y especialmente en divisas (11,9%), mientras que el mercado europeo aporta un 20% en las divisas.⁹

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.¹⁰

Es importante recalcar que Chile destaca por contar con excelente **ambiente para el desarrollo de negocios** (lugar 33/136), cuenta con **entornos seguros** (lugar 44/136) y una **apertura internacional** que lo hace estar en el tercer lugar de ese ranking.¹¹

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

⁶ Estudios de Competitividad en *Clúster* de la Economía Chilena Sector Turismo. The Boston Consulting Group.

⁷ Subsecretaría de Turismo.

⁸ Subsecretaría de Turismo.

⁹ Subsecretaría de Turismo.

¹⁰ Fuente: Agenda de Productividad, Innovación y Crecimiento Turismo: desarrollo con sentido para Chile Diálogo para la Productividad con la Industria Turística Nacional Santiago, mayo de 2015.

¹¹ World Economic Forum. The travel & tourism competitiveness report 2017.

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.

3.2 Ranking de Competitividad Turística

El “Índice de Competitividad Turística de los Viajes y el Turismo”, corresponde a un informe independiente realizado a nivel global por el Foro Económico Mundial (World Economic Forum) <http://www.weforum.org/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 136 países/economías, donde se abordan los siguientes temas:

- El entorno institucional y el clima de negocios
- La seguridad, los transportes y la salud
- Los mercados laborales y de recursos humanos
- La sociedad de la información
- La apertura al exterior y los servicios disponibles a los turistas
- La competitividad en precios
- Los recursos culturales y naturales disponibles en el destino
- Las políticas de sostenibilidad y de preservación de los recursos locales.

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. Incluye un relevante informe que da cuenta de las ventajas y desventajas competitivas a nivel de regiones y países.

El último año¹² el ranking fue encabezado por España, siguiéndolo Francia, Alemania y Japón, respectivamente, siendo México el primer país de América Latina, en la posición 22 del ranking mundial, seguido por Brasil en la posición 27, Panamá en la 35 y Costa Rica en la 38. Si analizamos la competitividad a nivel americano, el ranking está liderado por Estados Unidos y en el Top 5 de la región, le acompañan Canadá, México, Brasil y Panamá. Chile sólo aparece en el lugar 48 a nivel mundial, siendo el séptimo país a nivel americano y el segundo a nivel sudamericano.

Cuadro 3-1

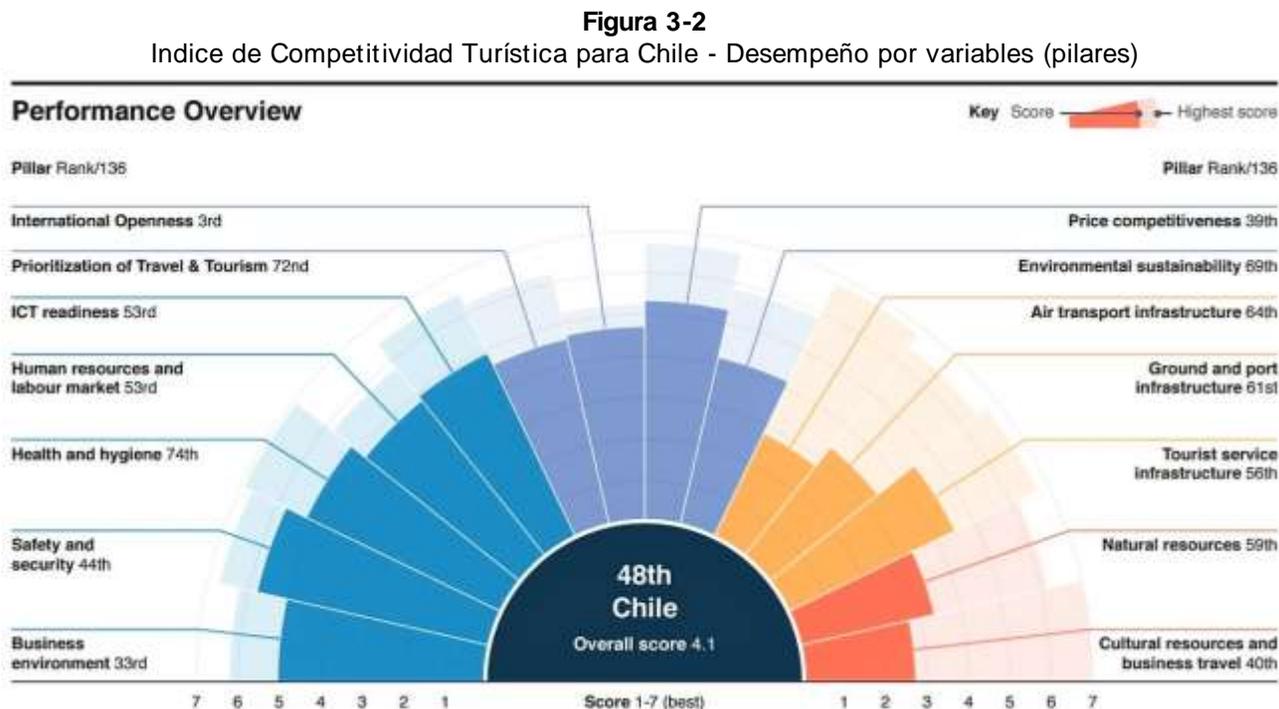
Ranking de Competitividad para los Viajes & Turismo en torno a Chile

Costa Rica	38	4.22
Czech Republic	39	4.22
India	40	4.18
Slovenia	41	4.18
Indonesia	42	4.16
Russian Federation	43	4.15
Turkey	44	4.14
Bulgaria	45	4.14
Poland	46	4.11
Qatar	47	4.08
Chile	48	4.06
Hungary	49	4.06
Argentina	50	4.05
Peru	51	4.04
Cyprus	52	4.02
South Africa	53	4.01
Latvia	54	3.97
Mauritius	55	3.92
Lithuania	56	3.91
Ecuador	57	3.91

Fuente: <http://reports.weforum.org/>

¹² Fuente: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TTCR_2017_web_0401.pdf

El estudio destaca que el turismo tiene un papel importante en todo el continente americano, donde es percibido como un motor de desarrollo para la región. La multitud y variedad de recursos históricos, culturales y naturales lo hace un lugar ideal para viajar. La Figura 3-2 muestra el desglose del Índice de Competitividad para Chile, según los diferentes subíndices que lo componen:



Fuente: weforum.org. Travel & Tourism Competitiveness Index. 2017 Edition.

Como se mencionaba, Chile se encuentra en el lugar 48, a nivel global, con una puntuación de 4.1 en una escala de 1.0 a 7.0. Este indicador se construye en base a los siguientes subíndices:

Cuadro 3-2
Posición de Chile en Ranking y Puntuación por Sub Índice

Sub Índice	Ranking	Puntuación
Condiciones de entorno	54	5.1
Políticas y condiciones sectoriales	15	4.7
Infraestructura	63	3.5
Recursos naturales y culturales	44	3.0

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

El análisis de los subíndices muestra a Chile en el lugar **63** en materia de infraestructura, siendo el peor valor alcanzado en términos del ranking para nuestro país.

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, lo que es posible apreciar a través del siguiente cuadro:

Cuadro 3-3
Ranking y Puntuación de Subíndices de Infraestructura para Chile

Subíndice	Lugar	Puntuación
Infraestructura de Transporte Aéreo	64	2,7
Calidad de la infraestructura de transporte aéreo (escala 1 a 7)	47	4,9
Kilómetros de asientos disponibles en millones domésticos	25	232,9
Kilómetros de asientos disponibles en millones internacionales	46	404,8
Salidas de aviones /1.000 habitantes	46	6,5
Densidad de aeropuertos (aeropuertos/1.000.000 hab.)	66	1,0
Número de aerolíneas en operación	84	26,0
Infraestructura terrestre y portuaria	61	3,3
Calidad de los caminos	30	5,0
Densidad de caminos (% del área territorial total)	115	-
Densidad de caminos pavimentados (% del área territorial)	109	-
Calidad de la infraestructura ferroviaria	76	2,4
Densidad de vías férreas (km de vías/área territorial)	56	0,7
Calidad de infraestructura portuaria	34	4,9
Eficiencia del transporte terrestre	68	3,6
Infraestructura de servicios turísticos	56	4,4
Habitaciones de hotel / 100 habitantes	62	0,6
Calidad de la infraestructura turística	86	4,4
Presencia de las principales compañías de arriendo de vehículos	1	7,0
Cajeros automáticos / 1.000 habitantes	51	56,6

Fuente: <http://reports.weforum.org/travel-and-tourism-competitiveness-report-2017/country-profiles/#economy=CHL>

Se puede apreciar que para el indicador de Infraestructura de Transporte Aéreo, la densidad de aeropuertos ocupa el lugar 66 de 136 países y el número de aerolíneas en operación ocupa el lugar 84; ambas variables son altamente incidentes en esta crítica situación. A esto se suma la baja puntuación asignada a la densidad de caminos, que ocupa el lugar 115, así como la calidad de la infraestructura ferroviaria, con el lugar 76 y desde la perspectiva privada, a la escasa oferta de habitaciones de hotel cada 100 habitantes, con el lugar 62 y a la baja calidad de la infraestructura turística, que hace ocupar a Chile el lugar 86, con una puntuación de apenas 4,4.

Todo lo anterior, hace pensar en la necesidad de promover mejoras en diferentes ámbitos del sector turismo, en especial aquellos que se refieren a superar las brechas o déficits en relación a la infraestructura pública de apoyo a esta actividad, de lo cual se hace cargo el presente estudio.

4. POTENCIAL TURÍSTICO DE CHILE POR MACROZONAS Y SU RELACIÓN CON PAÍSES REFERENTES PERTENECIENTES A LA OCDE.

La Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), dentro de sus materias para colaborar con el desarrollo económico de los países miembros y no miembros, ha definido una determinada agrupación para el territorio nacional que, de acuerdo a sus vocaciones productivas, culturales y similitudes geográficas, se puede representar en 4 grandes macrozonas, donde cada una cuenta con un país de referencia.

Cuadro 4-1
Macrozonas de Chile

Macrozona	Regiones (Provincias)	País(es) de Referencia
Norte	Arica y Parinacota Tarapacá Antofagasta Atacama Coquimbo	Australia
Centro	Valparaíso Metropolitana O´ Higgins Maule Provincia de Ñuble	Italia - España
Sur	Biobío (sin Ñuble) La Araucanía Los Ríos Los Lagos (sin provincia de Palena)	Nueva Zelandia
Austral	Provincia de Palena Aysén Magallanes y de la Antártica Chilena	Suecia - Noruega

Fuente: Ministerio de Obras Públicas

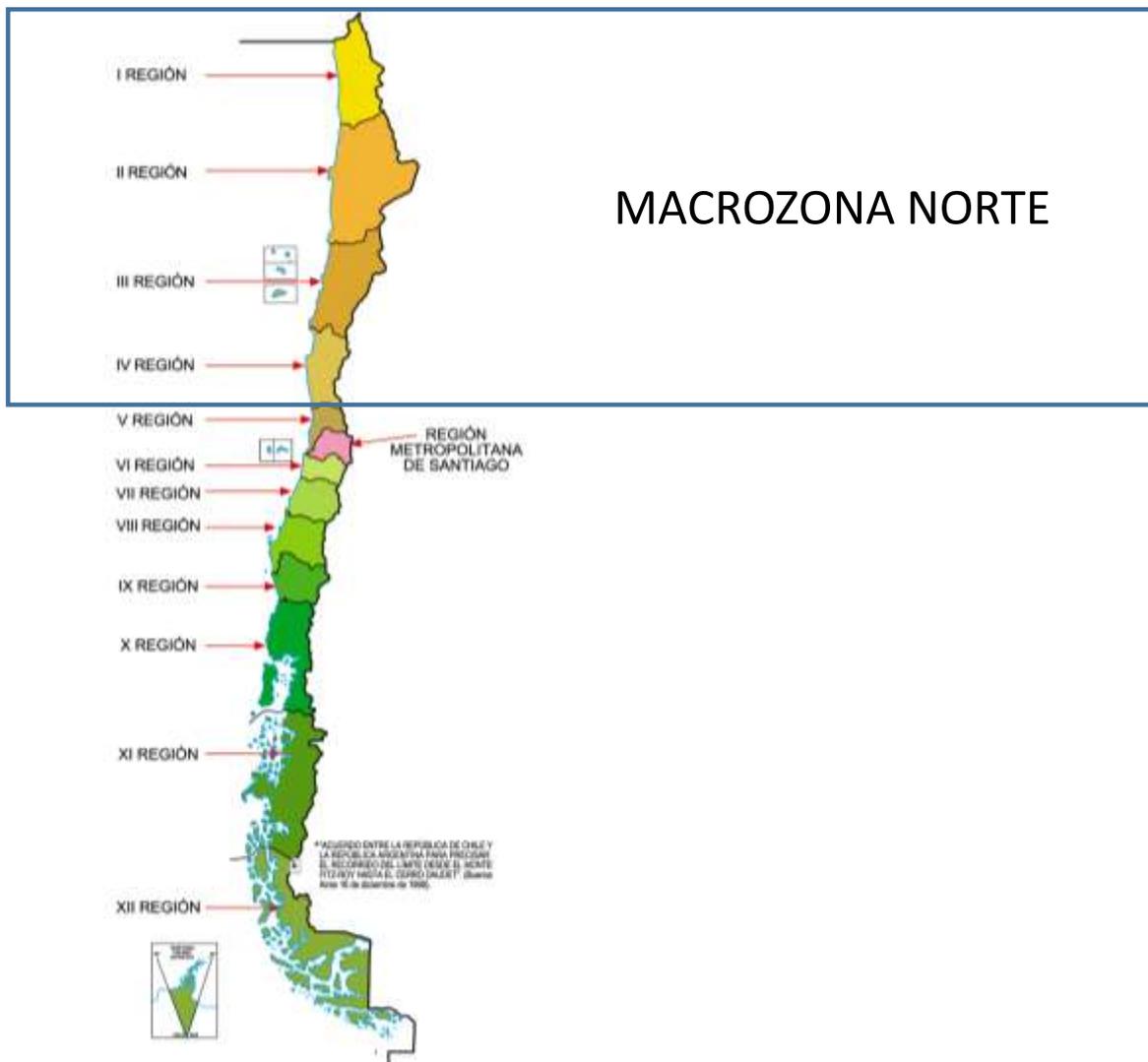
Tomando como base dicha clasificación, en el presente capítulo se pretende analizar las regiones que componen cada macrozona, con el país de referencia que se ha definido con la OCDE, identificando similitudes y diferencias que hacen válida dicha comparación o presentan desafíos que de cumplirlos, puedan acercarlos. Se desarrollará la experiencia internacional y se identificarán los principales atractivos existentes en cada macrozona, que la hacen comparable al país referido, se analizará los principales déficits en infraestructura que se perciben para un desarrollo turístico sustentable, determinando los desafíos a enfrentar en términos del tipo de inversión requerida y los principales efectos que se generarían a partir del desarrollo de la infraestructura propuesta en cada macrozona.

4.1. Macrozona Norte

4.1.1. Caracterización de la Macrozona Norte

La Macrozona Norte comprende las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Antofagasta, Atacama y Coquimbo.

Figura 4-1
Mapa Esquemático Macrozona Norte



Fuente: elaboración propia en base a cartografía IGM

La zona norte de Chile se caracteriza principalmente por su desierto, uno de los más áridos del mundo, mar y la Cordillera de los Andes cubierta de escasa nieve en sus cumbres. Estos componentes forman parte de su principal atractivo turístico. El altiplano se mezcla con playas de arenas blancas y tibias aguas del océano Pacífico.

Culturas milenarias que hacen que esta región tenga una potente historia ligada a las etnias originarias de los pueblos andinos.

En la región de Arica y Parinacota, el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable, documento desarrollado a través de un trabajo conjunto entre la Subsecretaría de Turismo y el Servicio Nacional de Turismo, ha definido tres destinos turísticos, uno consolidado (Arica) y dos emergentes (Putre-Parque Nacional Lauca y Codpa) y una ruta denominada “Ruta del Desierto” el que abarca cuatro regiones, comprendiendo en esa ruta el Qhapaq Ñan o Camino del Inca.

En relación a la ciudad de Arica, capital regional, uno de sus grandes atractivos turísticos es su posición estratégica, ya que desde allí es posible conectar con todos los destinos turísticos definidos por el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable, además de poder hacerlo con los destinos internacionales de Perú y Bolivia, con los cuales existe un gran flujo de visitantes.

La reserva de la Biósfera Lauca la conforman el Parque Nacional Lauca, la Reserva Nacional Las Vicuñas y el Monumento Natural Salar de Surire. Es un destino especial para el turismo aventura, trekking, montañismo, escalada y safaris fotográficos, que son parte de las actividades que se pueden realizar. También cuenta con diversos atractivos culturales asociados a la cultura aymara, que se refleja en la arquitectura de sus poblados y en las fiestas tradicionales.

En materia de patrimonio arqueológico, en esta macrozona se pueden encontrar atracciones importantes tanto para los turistas nacionales como extranjeros, destacando entre ellos: el Camino del Inca (Qhapaq Ñan), los tambos, los cementerios o gentilares, las chullpas -construcciones de piedras realizadas por los antiguos habitantes de la zona 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. Lo anterior permite la existencia de rutas de gran valor patrimonial y turístico como “Ruta de las Misiones”, “Ruta del Desierto”, “Camino del Inca”, y nuevas rutas que podrían ser habilitadas, dada su belleza escénica como Chapiquiña, Belén, Ticnamar y Timar.

La región de Tarapacá se encuentra inserta en pleno Desierto de Atacama.

El Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable ha identificado cuatro destinos en la región de Tarapacá:

- a) Iquique (incluye oficinas salitreras de Humberstone y Santa Laura) (consolidado)
- b) Pica (consolidado)
- c) Colchane (potencial)
- d) Mamiña (potencial)

Iquique cuenta con un casco histórico que refleja toda la historia de la ciudad, y es bordeada por extensas playa en donde se puede practicar *surf* y *bodyboard*. La ciudad

de Iquique es el punto de conexión regional y nacional y el paso fronterizo de Colchane permite la conexión con Bolivia.

El altiplano presenta históricas salitreras mezcladas con la devoción religiosa que cada mes de julio adornan el pueblo de La Tirana.

La región de Antofagasta, es una de las regiones más visitadas por los turistas extranjeros en nuestro país, por contar entre sus atractivos a uno de los polos del turismo de intereses especiales, San Pedro de Atacama, puerta de entrada a uno de los desiertos más áridos del mundo, y punto de partida de los diversos recorridos del altiplano atacameño. Entre su larga costa y los cientos de kilómetros de desierto, es posible encontrar una flora y fauna única, con salares, lagunas y los cielos clasificados entre los más limpios del mundo. En medio de este territorio, está aún presente el recuerdo y las vivencias de culturas ancestrales de los atacameños, quechuas, aimaras, quienes aún están presentes en este territorio y dan vida a las fiestas, ceremonias y carnavales durante todo el año.

El Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable ha focalizado tres destinos turísticos en la región de Antofagasta. De ellos, dos son considerados como consolidados (Antofagasta y San Pedro de Atacama) y uno emergente (Calama - Alto El Loa). Al sumarle a estos destinos los principales atractivos turísticos de la región incluyendo las áreas silvestres protegidas (SNASPE), con sus equivalentes al otro lado de Los Andes, puede observarse que se trata más o menos de dos territorios turísticos desarrollados, uno en la ciudad de Antofagasta, con cierta proyección hacia las salitreras y hoy día al desarrollo de su borde costero; y otro, el más potente, en el Altiplano, con San Pedro de Atacama como centro y sus extensiones hacia el Alto El Loa y Salar de Atacama y, eventualmente, hacia los salares argentinos.

La Región de Atacama posee espacios naturales de gran belleza como son las planicies litorales al Sur de Bahía Inglesa, reconocidas como una de las playas más hermosas de Chile.

De acuerdo a lo definido por la Subsecretaría de Turismo, esta región posee 4 destinos turísticos:

- a) Caldera – Parque Nacional Pan de Azúcar (Naturaleza, turismo de intereses especiales, sol y playa) – (consolidado).
- b) Valle del Copiapó (Turismo de negocios, turismo de alta y media montaña, off road, turismo patrimonial y cultural) – (consolidado).
- c) Valle del Huasco / Zona costera (Turismo rural, gastronómico, observación de flora y fauna) – (emergente).
- d) Pingüino de Humboldt (Chañaral de Aceituno) (Observación de fauna marina, turismo gastronómico) – (emergente).

Se unen a estos atractivos las Áreas Silvestres del SNASPE de la región: Parque Nacional Pan de Azúcar, Parque Nacional Nevado Tres Cruces, Parque Nacional Llanos de Challe y Reserva Pingüinos de Humboldt. Según datos de la CONAF, el año 2015

estos parques mostraron un importante crecimiento en el número de visitantes, llegando a más de 74.500 visitantes, de los cuales un 89% correspondieron a chilenos y sólo un 11% a extranjeros.

Por otra parte, la región de Coquimbo presenta, entre sus principales rasgos, la existencia de tres importantes valles transversales, que de Norte a Sur se conocen como los valles de Elqui, Limarí y Choapa, cuya morfología permite el desarrollo de la actividad agrícola, gracias a la presencia de ríos homónimos, respectivamente, todos ellos nacen en la Cordillera de Los Andes y desembocan en el mar.

Para esta región, el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable ha definido seis destinos turísticos de los 83 a nivel nacional. De ellos, tres son considerados consolidados: La Serena-Coquimbo, Valle del Elqui y Litoral Los Vilos-Pichidangui. Dos destinos son considerados emergentes: Punta de Choros y Ovalle - PN Fray Jorge. Y uno potencial: Montepatria-Combarbalá. Se suman a estos destinos los principales atractivos turísticos y áreas silvestres protegidas de la región, como son el Monumento Nacional Pichasca, Parque Nacional Fray Jorge, Reserva Nacional Chinchillas y Reserva Nacional Pingüino de Humboldt, este último compartido con la Región de Atacama.

Desde el punto de vista del equipamiento turístico, La Serena tiene gran competitividad dado su bien conformado centro histórico, preservado y mejorado por el Plan Serena y protegido como Zona Típica por la Ley Monumentos Nacionales en años más recientes. Esta ciudad básicamente concentra la casi totalidad de la hotelería y gastronomía en la región, tanto en su centro histórico como en su Avenida del Mar. También posee el único casino-hotel de la región en el comienzo de la Avenida del Mar, vía que comparte con la comuna de Coquimbo.

Coronan todos estos atributos naturales una condición casi única en el mundo: poseer los cielos más limpios del planeta. Esta situación se encuentra desde esta zona del país hacia el norte y corresponde a uno de los atributos naturales más valiosos de la macrozona norte, conformando productos diferenciadores vinculados al ámbito del turismo astronómico. Chile cuenta con la presencia de importantes observatorios científicos de carácter internacional como: ALMA, ESO, AURA, AUI y Las Campanas.

En general, uno de los graves problemas que enfrenta la macrozona norte es la baja conectividad vial que dificulta el acceso hacia los atractivos naturales y patrimoniales. Si bien existen rutas, estas son limitadas y no existe oferta que ofrezca una ruta de ida y otra de vuelta distinta a la primera, además de la escasa presencia de servicentros con combustible.

Por ejemplo, en la región de Coquimbo existen tres observatorios, sin embargo, el acceso es muy deficiente, limitando el interés turístico.

La región de Atacama posee dos pasos fronterizos ubicados sobre los 4 mil metros sobre el nivel del mar, San Francisco y Pircas Negras. La habilitación de estos pasos, es un anhelo de los emprendedores turísticos y el comercio en general, dada la

oportunidad que representa la demanda argentina, que se ubica al otro lado de la cordillera. A saber, La Rioja presenta un potencial de más de 360.000 habitantes, no tiene mar y está a 828 km de Caldera.

Desde la costa de Coquimbo hasta Punta de Choros se puede mejorar el acceso a caletas ricas en productos que hoy no pueden disfrutarse en su plenitud y donde se pueden apreciar además un conjunto de islas de gran valor, para el turismo.

Los pueblos rurales en los valles pueden constituirse en proveedores de provisiones y servicios, con identidad local, sólo si se les dispone de infraestructura adecuada.

La puesta en valor de los humedales, que pueden ser visitados por turistas y son ampliamente demandados, sólo se requiere implementar los equipamientos básicos necesarios, en forma sustentable, para su recorrido e interpretación.

En términos de vialidad, la Ruta 5 cumple el rol de columna vertebral desde donde desprenden las vías transversales.

Al respecto, la OCDE a través de su estudio “Estudios Territoriales de la OCDE: Chile” indica que *“se ha mejorado sustancialmente la infraestructura, pero se requieren mayores avances para conectar a las regiones periféricas y zonas rurales”*.

Otro elemento importante de destacar en esta zona y que dificulta la explotación turística de su litoral, es la pérdida de competitividad que está sufriendo fruto de la gran cantidad de tomas irregulares que se han producido en el borde costero y en donde no se observa eficacia de los organismos, tanto centrales como regionales, para solucionarlos y así poder potenciar sus atractivos naturales a través de la instalación de infraestructura turística tanto pública como privada.

4.1.2. País de referencia (OCDE) para la Macrozona Norte: Australia.

El país de referencia (OCDE) que ha sido elegido para la Macrozona Norte es Australia.

De acuerdo a la información oficial disponible entregada por el Foro Económico Mundial, Australia se encuentra en el cuarto lugar, entre 136 países, en el ranking de Infraestructura de Transporte Aéreo (Chile, 64); en el lugar número 53, en el ranking de Infraestructura de transporte terrestre y portuario (Chile, 61). Y en el lugar número 8 del ranking de Infraestructura de Servicios Turísticos (Chile, 56). Es decir, Australia se encuentra sobre Chile, en todos los casos.

En Australia se encuentran algunos de los entornos naturales más distintivos y diversos del mundo, incluyendo muchos parques nacionales y 19 áreas declaradas Patrimonio Mundial por la UNESCO, que incluyen algunos de los bosques pluviales más antiguos de la Tierra y alrededor de un tercio de las áreas marinas protegidas del mundo.

La conectividad existente en Australia ha sido el gran respaldo para hacer de este país altamente competitivo a nivel mundial a través de su impacto positivo en el turismo. Este extenso país puede ser recorrido tanto en tren, transporte público terrestre de carreteras, transbordadores, aire, como en automóvil. Al poseer una extensa red de carreteras en buen estado es posible, entre otros, integrar sus diversos atractivos que son promocionadas por las autoridades australianas.

Por ejemplo¹³:

*“Conduzca por la **ruta Pacific Coast Touring**, desde Sidney hasta Brisbane, a través de la bohemia Byron Bay y la Costa Dorada iluminada por la luz de los neones. O bien siga la magnífica **ruta costera desde Sidney hasta Melbourne**, para coger a continuación la **ruta Great Southern Touring**, hasta la playa de Bells Beach, exuberantes parques nacionales y los Doce Apóstoles. Descubra Fremantle, la rica región Margaret River y las playas de arena blanca como la nieve de Esperance, en un viaje por el suroeste de Australia Occidental. Navegue por las idílicas Whitsundays, o sumérjase en la belleza y la tranquilidad de la costa oriental de Tasmania.”*

La ruta costera desde Perth a Sidney permite explorar Australia desde tierras áridas a territorios de montañas verdes. En su recorrido se puede, por ejemplo, visitar una bodega en la región de Margaret River, visitar las cuevas subterráneas de piedra caliza (como la de Cueva Jewel), y seguir la ruta de los acantilados entre cabo Naturaliste y cabo Leeuwin (donde se pueden avistar ballenas de junio a diciembre). La carretera Karri Forest Drive, por un bosque de gigantes eucaliptos en el parque nacional Gloucester, y el mirador forestal Gloucester Tree (en la copa de un árbol a 60 metros de altura) son otras opciones. Se puede visitar los monolitos de piedra Murphys Haystacks, que parecen pilas de heno, y las cuevas de Talia. Entre otras muchas atracciones que se presentan en esta extensa ruta.

¹³ Sitio Web oficial de turismo de Australia www.australia.com

Figura 4-2
Mapa de Australia



Un ejemplo de potenciación del atributo con importante impacto económico es la “Ruta Costera de Sidney a Melbourne”. Esta ruta costera, famosa internacionalmente, recorre diversos y tranquilos pueblos, los parques nacionales de Croajingolong y Wilsons Promontory y extensas playas.

A destacar también se encuentra la carretera de **Great Ocean Road** la que es uno de los monumentos de la reconstrucción de Australia tras la Primera Guerra Mundial. Se creó en memoria de los soldados muertos y como lugar de trabajo para los que volvieron. Aunque se conoce también como la Gran Carretera del Océano, uno de los tramos más impresionantes es el último trecho montañoso. Esta ruta permite encontrarse con los acantilados y monolitos, como el de los Doce Apóstoles y el de London Bridge.

Imagen 4-1
Ruta Great Ocean Road, Australia



Fuente: Australia.com

Al observar la imagen de los Doce Apóstoles, de la derecha, rápidamente se puede encontrar su símil con la Portada de Antofagasta.

En resumen, no son solo rutas, es un conjunto de actividades que va poniendo en valor cada uno de los puntos por donde pasan, desde los grandes atractivos naturales hasta la vida y la actividad diaria de los tranquilos pueblos junto al mar, y que hacen identificable Australia con las ciudades costeras del norte en nuestro país.

Las conexiones entre atractivos turísticos no dejan de sorprender en Australia. En el noreste de este país se encuentra Cairns, la que es otra ciudad que en sus playas tiene un arrecife de corales. Aquí hay un funicular con el que se pueden hacer paseos hasta Villa Kuranda, en medio de un gran valle de montañas con una vegetación abundante y exuberante. Desde Villa Kuranda a Port Douglas se puede recorrer en tren, por un valle lleno de cascadas, potenciando la permanencia de los visitantes en la zona.

Gold Coast es otro destino turístico importante en Australia. Ubicada a 70 kilómetros de Brisbane posee una franja costera donde hay muchas playas para practicar el surf y una gran infraestructura hotelera habilitada para el turismo.

Sydney es la ciudad más grande de este país y capital del estado de Nueva Gales del Sur. Los íconos arquitectónicos de Sydney son la Ópera y el Puente Harbour, así como The Centrepoint Tower y los jardines botánicos reales.

En el centro de Australia se puede encontrar el patrimonio mundial de Uluru, también llamado Ayers Rock, ubicado en el Territorio del Norte a 460 km al suroeste de Alice Springs dentro del Parque Nacional Uluru-Kata Tjuta National. El Uluru es una formación rocosa compuesta por arenisca y es el monolito de rocas más antiguo y grande del mundo, rico en cultura y espiritualidad indígena australiana.

El interior de Australia cuenta con una geografía que se puede asimilar a la Macrozona Norte chilena al poseer un terreno principalmente llano, con grandes mesetas bajas de desierto. Esta zona también cuenta con rutas habilitadas para que el turista pueda acceder a las atracciones turísticas, como es el famoso **Red Centre Way** que atraviesa desiertos de arena rojiza. Este camino permite explorar muchas de las atracciones más importantes del Territorio del Norte, como Alice Springs, Uluru, los parques nacionales Watarrka y de Finke Gorge, Kings Canyon y el sistema montañoso West MacDonnell.

Imagen 4-2
Ruta Red Centre Way, Australia



Otra forma de experimentar el Red Centre de Australia y sus servicios integrados, de forma cómoda y lujosa, es en el Ghan, un legendario viaje en tren de Adelaide a Darwin, que se detiene en Alice Springs y ofrece un viaje adicional en autobús a Uluru.

Otro atractivo turístico es Tasmania al que se puede acceder desde Melbourne a través del servicio diario de transbordadores de vehículos y pasajeros. En Tasmania los paisajes se asemejan a los de Nueva Zelanda ya que hay playas con aguas frías, junto a montañas y lagunas con una fauna salvaje y llamativa.

Otra área de interés que posee Australia es la cultura gastronómica y vitivinícola. Actualmente Australia es el sexto productor de vinos a nivel mundial, centrándose su producción en las zonas sur-oriente del país. Los viñedos se hallan principalmente en cuatro estados de los seis que componen el país: Australia Meridional (SA, South Australia), Nueva Gales del Sur (NSW, New South Wales), Victoria (Vic) y Australia Occidental (WA, Western Australia). Los otros dos, Queensland (Qld) y Tasmania (con un clima más frío), también producen vinos, pero en menor medida.

Dada la distribución de las principales zonas vinícolas, es posible acceder con la infraestructura vial instalada.

Tanto el paisaje como el clima son muy variados, existen desde zonas tropicales y regiones demasiado frías para la elaboración del vino, lo que nos hace relacionarla con la zona interior de la Región de Coquimbo donde se encuentra el Valle del Limarí y el del Elqui, donde este último es considerado por la Subsecretaría de Turismo como uno de los destinos turísticos del país.

En el Valle de Elqui hoy es posible encontrar “La Ruta del Vino del Valle de Elqui”, entre otros atractivos, la que se ha ido conformando en las últimas décadas por el establecimiento de Viñas como son: Viña Falernia, Viña Mayu y Cavas del Valle, aprovechando las privilegiadas condiciones climáticas y de suelo del Valle. Esta incipiente industria ha obtenido varios premios nacionales e internacionales y se ha transformado en la frontera norte de los vinos chilenos, lejos de la zona tradicional productora de vinos en Chile, transformando una región semi-desértica en verdes viñedos.

En relación al transporte por ferrocarril, todos los servicios ferroviarios interestatales y regionales conectan las ciudades australianas, siendo algunos de ellos un atractivo por sí solo al ofrecer épicos recorridos en tren como los del el Ghan y el Indian Pacific. El Indian Pacific recorre el trayecto entre Sidney y Perth, y permite realizar visitas cortas a las ciudades de Broken Hill, Adelaida y Kalgoorlie, ciudad dedicada a la extracción de oro y que entre sus atractivos se encuentra la mina Super Pit, impresionante complejo de cielo abierto que nos hace recordar su similitud con Chuquicamata. El legendario Ghan recorre el tramo entre Adelaida y Darwin, y atraviesa el Red Centre y el tropical Top End.

En relación al transporte público, todas las capitales de Australia cuentan con una gran variedad de medios disponibles, entre los que se encuentran trenes, buses, transbordadores, monorraíles, trenes ligeros y tranvías.

Experiencia del Estado de Queensland.

El análisis del estado de Queensland en Australia (State of Queensland, 2015) permite abordar una mirada complementaria desde la planificación de la infraestructura prioritaria y la tarificación de las infraestructuras.

En este caso se considera que la planificación turística debe identificar y fundamentalmente priorizar la infraestructura en función de los beneficios que pueda generar al desarrollo del turismo y sus territorios asociados. En Queensland tal infraestructura podría incluir todo lo necesario para fomentar la industria de los viajes, desde un terminal de ferry hasta senderos para caminar.

Distintos esquemas de planificación se han implementado con antelación, determinando la infraestructura necesaria y la "prioridad" para apoyar el desarrollo. Casos relevantes en este sentido corresponden a la inclusión permanente de

carreteras y vías de transporte nuevas o actualizadas, favoreciendo la conexión, infraestructura de agua y alcantarillado, y las instalaciones comunitarias. La mayor infraestructura es multi-función, sirviendo muchos tipos de negocio y actividades de la comunidad, incluido el turismo.

Es muy relevante cómo el Estado Queensland ha puesto especial énfasis en la consideración de las funciones que cumple el turismo, en términos de la redistribución de los recursos, la generación de empleo y de oportunidades para el emprendimiento, planteando considerar estos aportes en la evaluación social y económica de los beneficios de determinadas infraestructuras asociadas al turismo y ayudar en las decisiones de asignación de prioridades de inversión.

Finalmente, se pone énfasis en que los gobiernos locales deben considerar la demanda por el uso de la tierra en diferentes contextos y distribuir las cargas en consecuencia. Por ejemplo, alojamiento en un entorno rural no puede generar la misma demanda en la infraestructura en comparación con el mismo uso en los centros urbanos, de esta forma los descuentos o rebajas en los cánones de infraestructura para el desarrollo turístico debe ser considerados desde los gobiernos locales como un medio para fomentar el desarrollo del turismo sostenible y hacerlo más viable económicamente.

4.1.3. Principales Aspectos Comparativos y Desafíos para la Macrozona

Sin duda el aspecto o característica que sobresale en esta comparación es la geografía. Las largas costas y los cientos de kilómetros de desierto son las principales características en común que tiene la macrozona Norte con Australia.

Lo anterior conduce a que el turismo aventura, el turismo cultural indígena y el relacionado al etnoturismo, tomen fuerza en la comparación entre Australia y las regiones de Chile que componen esta macrozona.

Sin embargo, luego de haber revisado la infraestructura de apoyo al turismo existente en Australia, quedan de manifiesto una serie de desafíos a superar para esta macrozona Norte:

- Se debe aumentar y/o mejorar las instalaciones de apoyo a los turistas en los caminos, que permitan apreciar los paisajes en ruta y permitir el descanso, como son los miradores, estacionamientos o lugares para descanso.
- Debe habilitarse buenos accesos a las áreas protegidas del SNASPE, así como infraestructura acorde a lo requerido por los turistas al interior de ellas.
- Los terminales aéreos regionales deben contar con capacidad suficiente para atender la cantidad de pasajeros y contar con la infraestructura de apoyo al turismo.
- Mejorar el borde costero de la macrozona Norte con más facilidades para turistas (miradores, servicios, cocinerías en caletas, ciclorutas, etc.).

- Mejorar las condiciones de producción y distribución de Agua Potable Rural, así como la recolección, disposición y tratamiento de aguas servidas, para permitir la explotación de emprendimientos turísticos en zonas aisladas.
- Reforzar las acciones destinadas a poner en valor algunos elementos patrimoniales de la macrozona Norte, como establecimientos mineros e indígenas. Especialmente lo referido al sistema vial andino, Qhapaq Ñan.
- En esta macrozona, la conectividad entre centros urbanos y áreas rurales debe ser mejorada, cuidando que los vínculos no sólo sean entre ciudades, aspecto que se repite a lo largo del territorio nacional, y que para esta macrozona se acentúa con los problemas de acceso a las zonas cordilleranas.

A diferencia de Australia, en Chile la conectividad aún no está aún del todo resuelta. Se requiere habilitar vías alternativas a la Ruta 5 ya que, en varios tramos, es el único camino que une el norte con el sur del país y ante cualquier accidente o desastre natural, se generan cortes que implican demoras en el desplazamiento. En este sentido, se debe seguir extendiendo la ruta costera paralela a la Ruta 5, así como completar la Ruta 5, hasta Arica, en modalidad doble calzada.

Es así como las mejoras en la infraestructura deben estar plenamente coordinadas con la infraestructura de transporte y las políticas gubernamentales para el desarrollo regional. Las sinergias territoriales y de coordinación se vuelven cruciales para disminuir los déficits detectados en esta macrozona.

las características cordilleranas de gran aridez de la macrozona norte, en esta área podemos hablar de semiaridez, ya que bajo los dos mil metros de altura se presentan lluvias que permiten el crecimiento de hierbas y pastos, que son capaces de alimentar ganado o de adecuar terrenos para la actividad agrícola de secano.

La región de Valparaíso es sinónimo de gastronomía y vinos de alto nivel y polo cultural de Latinoamérica al tener entre sus íconos a la ciudad Patrimonio de la Humanidad: Valparaíso. Cuenta con variados destinos que ofrece turismo cultural; de patrimonio urbano (Valparaíso – San Antonio), de naturaleza (Robinson Crusoe), de deporte y entretenimiento (Portillo), rural (Olmué); de etnoturismo como la Isla de Pascua o de enoturismo (Valle de Casablanca). Además de los parques y reservas nacionales, que ofrecen atractivos senderos.

A pesar de que no es uniforme el estándar en infraestructura para todos los balnearios de esta región, los productos turísticos de sol y playa han sido un importante motor de la actividad turística en todo el litoral de esta región.

La Región de Valparaíso presenta un 40% de su red total pavimentada, ubicándose muy por encima del promedio nacional de 25%. Es la segunda región con mayor porcentaje de caminos pavimentados después de la Región Metropolitana.

En cuanto a la recepción de cruceros, Valparaíso lidera entre los puertos nacionales el número de atraques de este tipo de naves, con 44 recaladas en la última temporada 2015-2016 y 118 mil visitantes.¹⁴ Hace algunos años, ante la ausencia de un terminal apropiado, la empresa portuaria EPV habilitó un lugar más adecuado en una sección de la antigua Bodega Bolívar. Luego, ante la necesidad de entregar dicha edificación como parte de una concesión para el desarrollo de un centro comercial en el sector de Puerto Barón, se ha inaugurado en el año 2016 un nuevo terminal (VTP) muy bien equipado para tal efecto, lo que sin duda mejorará la experiencia de quienes arriban a la ciudad por este medio de transporte.

Dicho lo anterior, es imprescindible que la ciudad de Valparaíso y la región aumenten y mejoren sus servicios turísticos, potenciando sus atractivos y destinos para que estos pasajeros permanezcan en la zona. Hasta ahora, cuando descienden de la embarcación, en su mayoría los pasajeros, prefieren realizar una visita a Santiago pues esta ciudad tiene una oferta comercial, gastronómica y de entretenimiento muchísimo mayor y que largamente compensa la hora y media de viaje. Casablanca y su industria vitivinícola han creado una ruta del vino que busca ofrecer una parada atractiva para desviar, en alguna medida, este flujo de visitantes.

Otro ejemplo que presenta desafíos de conectividad a resolver se da en Isla de Pascua, la gran atracción turística de esta región y que recibe cada año miles de turistas extranjeros principalmente atraídos por su riqueza cultural. El punto de enlace

¹⁴ Portal del Puerto: <http://www.portaldelpuerto.cl/2016/04/15/temporada-de-cruceros-valparaiso-culmina-con-118-mil-visitantes/>

más importante y accesible a la isla es a través del Aeropuerto Mataveri que conecta sólo un vuelo diario con el aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez. También hay un par de vuelos a la semana a/desde el Aeropuerto de Papeete (PPT) en Tahití, que es el principal acceso a las otras islas de la Polinesia.

Figura 4-4
Mapa de Isla de Pascua



La otra opción para llegar a la isla es por mar, a través de cruceros que incluyen la isla dentro de sus itinerarios por el Pacífico Sur y los denominados Vuelta al Mundo, por navegación particular y, por último, existe la opción de abordar el buque Aquiles perteneciente a la Armada de Chile, que zarpa dos veces al año desde Valparaíso y que es una nave multipropósito que cumple labores militares.

Imagen 4-3
Aeropuerto y puerto de Isla de Pascua



Fuente: INECON

Indudablemente la infraestructura existente impide aprovechar todo el potencial turístico que ofrece la región de Valparaíso.

Por su parte, la ubicación de la región Metropolitana de Santiago permite reunir una amplia oferta turística. Le permite no sólo ofrecer un turismo cultural a través de su interesante patrimonio arquitectónico, sino que al estar rodeada de un entorno natural privilegiado, cercana a centros de esquí de categoría internacional, a parques nacionales y reservas naturales y a un par de horas de los balnearios ubicados en la región de Valparaíso, ha podido potenciar otros diversos tipos de turismo: algunos tempranamente desarrollados como el turismo de nieve, el turismo aventura, el turismo de negocios y el enoturismo, y otros que están en desarrollo como es el turismo cultural, el etnoturismo, el educativo, el biciturismo, la gastronomía y el turismo rural, entre otros.

Entre sus principales atractivos naturales la nieve y la montaña ha permitido el desarrollo de centros invernales de nivel internacional, con excelentes canchas de esquí e infraestructura de primer nivel, como son los centros de nieve de Valle Nevado, La Parva, El Colorado, Farellones y Lagunillas situados en las comunas de Barnechea y el último mencionado, en San José de Maipo.

En el centro de la misma ciudad de Santiago, se encuentra el parque urbano Parque Metropolitano, emplazado en aproximadamente 737 hectáreas y cuatro comunas de la ciudad. Aparte de disponer de zoológico, piscinas, áreas verdes, cuenta entre sus atractivos con un teleférico que se ha convertido en uno de los principales íconos de la ciudad y que volvió a funcionar el año 2016 completamente restaurado, no sólo con cabinas mejoradas en comodidad para pasajeros sino que también cuenta con ocho soportes en donde se pueden subir hasta cuatro bicicletas que circulan entre las cabinas de pasajeros, lo que sin duda es un avance en infraestructura disponible respecto a las tendencias internacionales de turismo.

Imagen 4-4

Teleférico Cerro San Cristóbal, Santiago



Fuente: plataformaurbana.cl

Entre los principales recursos culturales de interés se destaca el turismo urbano, ofreciendo un interesante patrimonio arquitectónico, representado en 144 Monumentos Históricos y 40 zonas típicas, más de 40 museos, galerías de arte, barrios de tradición histórica, y expresiones arquitectónicas destacadas de los dos últimos siglos. Especial atractivo revisten sus barrios, que representan pasajes de la nuestra historia pasada y contemporánea, junto a una variada oferta gastronómica, cultural y comercial. Entre los más destacados se encuentran los barrios Brasil, República, Yungay, Italia, Bellavista, Alonso de Córdova, Lastarria, La Chimba (Recoleta e Independencia), por mencionar solo algunos.

Siguiendo con la diversidad de atractivos se destaca el enoturismo, con propuestas turísticas de diversos tipos concentradas en el Valle del Maipo. Destacan por sus instalaciones y posicionamiento en el mercado las viñas Concha y Toro, Cousiño Macul, Undurraga, Tarapacá y Santa Rita, aunque también existen interesantes propuestas de viñas boutique, entre ellas las viñas Miraflores Orgánico; Santa Ema; Terra Mater; y De Martino, en Isla de Maipo, y Doña Javiera, en El Monte; Chocarán, en Melipilla, entre otras.

La región de O'Higgins alberga a gran parte de las tradiciones chilenas. Lugar de patrimonios vivos y naturales, esta región refleja lo profundo de nuestras costumbres y enarbola a uno de los personajes típicos de la historia nacional, "El Huaso Chileno".

En esta región se identifican 3 destinos turísticos consolidados; el Lago Rapel y el balneario de Pichilemu asociados a actividades de sol y playa, y el Valle de Colchagua asociado al turismo vitivinícola. Además, la Subsecretaría de Turismo ha identificado 2 destinos turísticos emergentes: Navidad – Matanzas, asociado principalmente al turismo aventura y Machalí, al turismo cultural. En los pies de los Andes se ubica Sewell, Patrimonio de la Humanidad, conocida como la ciudad de las escaleras y con rica historia de la minería de nuestro país.

Entre los atractivos de esta región se destaca Pichilemu, el balneario clásico de la región, que ofrece una de las mejores condiciones del mundo para la práctica del deporte rey de la zona, el surf. Miles son los aventureros que entran a desafiar a las olas en el sector de Punta de Lobos, reconocido como la capital del surf en Chile.

Imagen 4-5

Pichilemu y Punta de Lobos, Región de O' Higgins



Fuente: INECON

Los vinos que se producen en el Valle de Colchagua son reconocidos en todo el mundo y cuentan con el mayor prestigio internacional del país. Este valle se ha convertido en ícono de la producción vitivinícola en Chile y cuyo desarrollo lo combina con la gastronomía y la cultura. Lo anterior, muestra cómo han mezclado la tradición y valores que involucran la elaboración del vino con la entrega de una experiencia para el consumidor, el cual ha mostrado un mayor interés por entender los procesos en la elaboración del vino, en el mismo lugar donde ocurre la producción y con quienes son responsables de ésta, dando paso al nacimiento de la idea del enoturismo, que se entiende como turismo vitivinícola, donde el cliente/turista es la clave del desarrollo del modelo.

Ejemplo de ello es que diversas viñas engalanan este valle y ofrecen tours con notables degustaciones. La “Ruta del Vino de Colchagua” forma parte de las “Rutas del Vino Chileno”. Un teleférico sube hasta la cima del cerro Chamán, en la Viña Santa Cruz, desde donde se pueden observar las constelaciones en el observatorio turístico que lleva el mismo nombre.

La región tiene una escasa infraestructura y servicios, siendo la excepción la comuna de Santa Cruz y algunos puntos de la Ruta del Vino de Colchagua, principalmente por la inversión de la empresa privada que ha visto en la viticultura una ventaja competitiva para lograr posicionar esa área como un destino turístico.

La región del Maule se caracteriza por poseer una exquisita y variada gastronomía, combinando frutas frescas con comida típica del sector.

De acuerdo a lo que indica el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable, los siguientes son los principales destinos turísticos para la región del Maule:

Iloca – Vichuquén (emergente): su principal potencial turístico está dado por la gastronomía asociada a sus caletas (Boyeruca, Llico, Duao y el sector de Iloca), las actividades en torno al Lago Vichuquén, áreas naturales como la R.N. Laguna Torca y la desembocadura del río Mataquito, y zonas declaradas zonas típicas como es el Pueblo de Vichuquén.

Constitución (emergente): Reconocida como balneario, en su costanera se pueden apreciar además atractivos como el Santuario de la Naturaleza Rocas de Constitución, donde destaca la Piedra de la Iglesia. Otra de las zonas con potencial turístico en los alrededores de Constitución son las Dunas y Humedales de Putú, zona ideal para la práctica de trekking, cabalgatas y avistamientos de aves.

Chanco–Puyehue (potencial): Su principal potencial turístico es en torno a actividades de turismo aventura como surf y skysurf, la gastronomía en torno a sus caletas (Loanco, Curanipe) y actividades agrícolas como la producción de queso en Chanco. Este destino cuenta además con diversas reservas como Federico Albert, Los Ruiles y Los Queules, además de zonas típicas como el pueblo de Chanco.

Valles de Curicó (emergente): Este destino abarca parte de las comunas de Curicó, Molina, Sagrada Familia, Romeral y Rauco. Su principal potencial es en torno al desarrollo del turismo enológico contando con una amplia oferta de viñas abiertas al turista, y de productos desarrollados en torno a ella como la Ruta del Vino Valles de Curicó.

Radal Siete Tazas (emergente): es el único Parque Nacional en la Región del Maule y es el área silvestre protegida de la región con mayor cantidad de visitas anuales. Sus principales atractivos son las Siete Tazas en sí, una formación geológica con siete pozones de agua cristalina, proveniente del río Claro y sus saltos de agua, el Velo de la Novia y el Salto de la Leona.

Vilches Altos de Lircay (potencial): Este destino se encuentra ubicado en la comuna de San Clemente y está compuesto por la localidad de Vilches bajo, medio y alto, y por la Reserva Nacional Altos de Lircay. Vilches concentra una gran cantidad de servicios turísticos principalmente de alojamiento y alimentación ya que es la puerta de entrada a la Reserva Nacional Altos de Lircay, la que destaca por sus atractivos como El En ladrillado y el Valle del Venado, siendo un destino principalmente enfocado en actividades de turismo aventura y de naturaleza.

Colbún (emergente): cuenta con una oferta de actividades en torno al lago, además de contar con un desarrollo consolidado en torno al turismo de bienestar a través de los complejos termales presentes en el destino, principalmente en las localidades de Panimávida y Quinamávida. Otro elemento parte de la identidad de este destino es su artesanía única como la de crin de caballo de la localidad de Rari y en piedra toba de Quinamávida.

Achibueno (potencial): El potencial turístico de este destino está dado principalmente por actividades de turismo aventura y de naturaleza en sus cajones precordilleranos, principalmente en el Cajón del Achibueno donde se realizan actividades como pesca con mosca, cabalgatas y trekking.

No obstante que esta región cuenta con variadas atracciones turísticas, posee una limitada infraestructura asociada a conectividad, lo que dificulta el desarrollo del mercado turístico.

La Región del Maule presenta sólo un 27,0% de su red total pavimentada, no cuenta con aeródromos en la red primaria y secundaria dada su cercanía con aeropuertos ubicados en la Región del Biobío (Carriel Sur) y Metropolitana (AMB) y no cuenta con puertos productivos o industriales.

La provincia de Ñuble, ubicada en la región del Biobío, aporta con dos atractivos turísticos de jerarquía Internacional y corresponden al Centro de Ski Termas de Chillán y al Volcán Nevados de Chillán, ambos asociados al turismo de montaña y a la práctica de deportes invernales, así como con el destino consolidado Valle Las Trancas.

4.2.2. Países de referencia (OCDE) para la Macrozona Centro: Italia y España

Los países de referencia OCDE elegidos para la Macrozona Centro son Italia y España, países que poseen un consolidado sector turístico cultural.

Ambos países están extendiendo los beneficios procedentes del turismo cultural hacia nuevas zonas geográficas, desarrollando la combinación de turismo-gastronomía-viticultura.

De acuerdo a la información oficial disponible entregada por el Foro Económico Mundial, Italia se encuentra en el lugar 23, entre 136 países, en el ranking de Infraestructura de Transporte Aéreo (Chile, 64); en el lugar número 22, en el ranking de Infraestructura de transporte terrestre y portuario (Chile, 61). Y en el lugar número 11 del ranking de Infraestructura de Servicios Turísticos (Chile, 56). Es decir, Italia se encuentra muy por sobre Chile, en todos los subíndices.

Italia es uno de los países europeos más visitados, tanto por su gran cantidad de historia como por su peculiar tradición y gastronomía. Posee diversos tipos de recorridos para cada tipo de turista, sean del tipo histórico, cultural, gastronómico o de aventura.

A lo largo de todo su territorio, Italia guarda tantos tesoros artísticos que es considerada una galería de arte al aire libre. Según datos de la UNESCO, más de la mitad del patrimonio histórico-artístico del mundo se encuentra en este país, y en cada pueblo se encuentra un testimonio inestimable de la historia. Museos, catedrales, iglesias y parroquias, monasterios y conventos, villas palacios y castillos y enclaves arqueológicos, hacen de Italia un viaje infinito en la cultura y en la belleza.

Adicional al turismo cultural y ante la crisis de la agricultura tradicional en los años setenta, las instituciones públicas apostaron por el turismo rural para favorecer el desarrollo económico que, ayudado por el sector privado, ha potenciado el sector vitivinícola y lo combina con otros productos gastronómicos de enorme importancia económica como por ejemplo el aceite de oliva. El resultado en Italia es el nacimiento de un paisaje rural en el que modernos y sofisticados edificios se convierten en motivo de atracción para el turista que busca cultura y relax. De esta forma se ha creado un sistema mixto de *gobernanza* en el que las iniciativas privadas, como las rutas del vino, se enmarcan en un contexto general regulado por el Estado.

Imagen 4-6
San Gimignano, Italia



Fuente: Neponset Valley Chamber of Commerce

De acuerdo a lo anterior, no sólo las principales ciudades como Roma, Florencia, Venecia y Milán concentran la visita de turistas durante todo el año, sino que también ciudades más tranquilas como Bolonia, Nápoles, Turín, Bari, Génova, Siena y Palermo.

Una de las fortalezas en infraestructura que posee Italia para atender su demanda turística es que cuenta con amplias vías de comunicación, con una gran cantidad de puertos y aeropuertos y con un sistema ferroviario de gran calidad.

La red de carreteras la componen 315.000 km de rutas fuera de las zonas urbanas y la red italiana de autopistas alcanza los 6.500 kilómetros.

En todo el país existen 136 aeropuertos que sustentan la cantidad de pasajeros anuales que entran y salen de la nación. Entre los más importantes se encuentran: Fiumicino, en Roma; Malpensa y Linate, en Milán; Ronchi dei Legionari, en Trieste; Caselle, en Turín, y Marco Polo, en Venecia.

Italia cuenta con una infraestructura marítima que dispone de más de 100 puertos, destacando los ubicados en Génova, Livorno, La Spezia, Nápoles, Palermo, Venecia y Trieste.

En relación al turismo de montaña y a la práctica de deportes invernales, Italia ofrece una buena oferta de estaciones de ski, donde se puede practicar este deporte, el *freeride* y el *snowboard*. La mayoría de las 286 estaciones de esquí que posee este país se encuentran en los Alpes y en el Apenino Central y ofrecen todas las comodidades y servicios para las mejores vacaciones en la nieve. Las estaciones de esquí italianas varían desde pequeñas estaciones como Lagorai o Lizzola con unos pocos kilómetros de pistas de esquí, hasta los grandes complejos como el Dolomiti Superski con 500 km de pistas y niveles de dificultad dignos de los Campeonatos del Mundo. Algunas estaciones de esquí disponen de diferentes servicios destinados a jóvenes como actividades fuera de pista; por ejemplo, *après ski*, bares y discotecas.

Otras estaciones están más orientadas a familias, disponiendo de toda clase de facilidades y servicios pensando en los más pequeños.

En Italia es posible acceder a la gran mayoría de las estaciones en tren y en algunos casos incluso en autobús que acercan casi hasta el pie de la pista.

Además de todo lo anterior, en Italia se ha instituido la Comisión “para la promoción y el apoyo del Turismo Accesible” nacida de la necesidad de situar a cada persona con sus determinadas exigencias dentro del sistema turístico. La accesibilidad, es decir la ausencia de barreras arquitectónicas, culturales y sensoriales, es la condición indispensable para permitir disfrutar del patrimonio turístico italiano.

Italia es un país que destaca por su infraestructura en todos sus rubros, misma que presenta constantemente mantenimiento con la finalidad de mejorar el servicio que se otorga a la población y a los turistas.

España, por su parte, dispone de una amplia y destacada variedad de recursos naturales, culturales y patrimoniales. Con aproximadamente 40 sitios reconocidos por la UNESCO como “Patrimonio de la Humanidad”, España cuenta con una amplia riqueza patrimonial que constituye la base de un turismo emergente en el interior del país y con elevado potencial de enriquecimiento competitivo de los destinos tradicionales. Igualmente, dispone de una completa relación de espacios naturales protegidos y zonas de interior y montaña que ofrecen recursos y atractivos de elevado potencial turístico a nivel internacional.

Luego, España ha podido descubrir y potenciar nuevos productos a lo largo de todo su territorio que la están catapultando como un país referente a nivel mundial. Es de conocimiento general que el turismo es uno de los pilares de la economía española, además de uno de los motores de su incipiente recuperación.

Es así como, gracias a sus recursos culturales, su infraestructura y la prioridad del sector turístico en las políticas públicas está teniendo importantes reconocimientos internacionales en su desarrollo turístico, como es el alcanzar el primer lugar en el Índice de Competitividad de Viajes y Turismo 2015 del Foro Económico Mundial (FEM).

España alcanzó el primer lugar globalmente en el índice global de competitividad de Viajes & Turismo, por segunda vez. El éxito de España se puede atribuir a su oferta única tanto de recursos culturales (2º) como naturales (9º), combinados con una sólida infraestructura de servicios turísticos (2º), conectividad al transporte aéreo (9º) y fuerte apoyo político (5º). El sector de Viajes y Turismo de España se ha beneficiado de la reciente facilidad de su política fiscal y del turismo redireccionado desde Oriente Medio y partes de Europa Occidental afectados por problemas de seguridad. Sin embargo, estos acontecimientos no alejan nada de la capacidad de España para proporcionar un entorno excelente para que el sector de Viajes & Turismo prospere. El desafío ahora es seguir buscando maneras de mejorar, dada la madurez del sector. Si bien el transporte terrestre de España está clasificado entre las 15 principales economías, ha comenzado a mostrar signos de declive inicial, lo que sugiere que se

esperan mejoras y modernizaciones. Además, se puede mejorar el entorno empresarial (75°), ya que ocuparse de los permisos de construcción sigue siendo oneroso (104°), y hay espacio para aumentar aún más la apertura internacional (43°).¹⁵

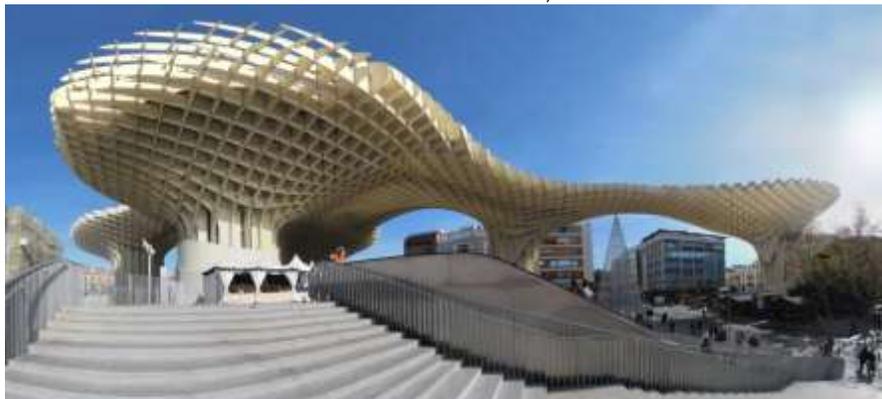
Una de las iniciativas que se implementó en los últimos años para fortalecer el turismo nace de las autoridades españolas a través de la formulación del “Plan del Turismo Español Horizonte 2020”, el que ha pretendido el “*establecimiento de una estrategia consistente que, adaptándose a las tendencias del mercado, contribuye a que el sistema turístico español sea más competitivo y sostenible en el horizonte del 2020 y aporte el máximo de bienestar a la sociedad española.*”¹⁶

En las últimas décadas, en España se han realizado importantes esfuerzos en la mejora y creación de infraestructuras, especialmente de transporte, como también mejorar considerablemente las interrelaciones entre los mismos medios de transporte para atender el mercado nacional e internacional.

La orientación turística de la oferta española se ha centrado en los grandes flujos del “turismo de masas”, concentrándose en atractivos naturalezas como es su litoral, contribuyendo a que el turismo haya crecido más que otros sectores de la economía. Como se indica en el plan vigente, “*La elevada calidad y atractivo de los recursos turísticos, unido a la amplitud de sus infraestructuras y equipamientos, han hecho de los destinos españoles de sol y playa el referente de las vacaciones de los europeos de clase media. El éxito de este modelo ha supuesto que se haya replicado sistemáticamente en toda la costa mediterránea y las islas, lo que ha implicado un elevado nivel de concentración de la demanda, tanto espacial como temporalmente.*” El desarrollo de los productos turísticos de sol y playa está siendo altamente influenciado por la mayor demanda de vacaciones combinadas por parte de los turistas, que presumiblemente buscan complementar el disfrute del producto sol y playa con otro tipo de actividades.

Imagen 4-7

Plaza de la Encarnación, Sevilla



Fuente: sustainablehardwoods.info

¹⁵ <http://reports.weforum.org/travel-and-tourism-competitiveness-report-2017/country-profiles/#economy=ESP>

¹⁶ Plan del Turismo Español Horizonte 2020

Respecto al turismo de montaña, España posee una menor oferta turística que Italia, aproximadamente 40 estaciones de esquí. Entre sus estaciones se destacan Baqueira, Sierra Nevada y Formigal.

Un dato en común que comparten la mayoría de las estaciones de esquí españolas es que disponen de buenas conexiones, y es posible llegar casi a los pies de las estaciones desde cualquier parte del país mediante autobús y también mediante el tren en algunos casos.

Sin duda uno de los atractivos más interesantes y reconocidos internacionalmente de esta Macrozona Centro nace de la industria vitivinícola, presente en sus valles y que la convierte en un fuerte punto de comparación con Italia y España.

4.2.3. Principales Aspectos Comparativos y Desafíos para la Macrozona

La geografía y su clima mediterráneo determinan la diversidad de tipos de turismo que se pueden comparar en esta macrozona Centro.

El turismo de montaña, de sol y playa, vitivinícola y cultural conforma los puntos de encuentro con sus países referentes. Sin embargo, la deficiente oferta de servicios especializados para las empresas turísticas e inadecuada infraestructura habilitante de las regiones de la macrozona Centro de Chile, generan un importante desafío en esta comparación.

De acuerdo a lo anterior, cobra importancia levantar las principales debilidades en infraestructura que posee esta macrozona, que se requieren atender para poder fortalecer el turismo.

A continuación se nombran los principales desafíos en infraestructura identificados para la macrozona Centro:

- Mejora de las instalaciones para el turismo de sol y playa y de deportes náuticos en el borde costero marítimo y lacustre.
- Dotación al aeropuerto Arturo Merino Benítez de instalaciones de clase mundial y acordes a los flujos de pasajeros que se proyectan para los próximos quinquenios. Una extensión del Metro hasta el aeropuerto podría mejorar significativamente el acceso a este terminal aéreo, favoreciendo la actividad turística, entre otras.
- Mejora de las medidas de protección vial ante efectos provocados por lluvias o nevazones. En la actualidad existen varios caminos de esta macrozona que permanecen intransitables por varios días ante la presencia de estos fenómenos de la naturaleza. Por ejemplo, el camino a Termas del Flaco, en la Región de O'Higgins.

- Mejorar la señalización informativa turística, de tal forma que sea clara, oportuna y precisa, especialmente para turistas extranjeros.
- Uso de vías férreas en desuso como **vías verdes** (proyectos no MOP), ante la imposibilidad de reponer los servicios ferroviarios en algunos ramales, como el del tren de San Fernando a Pichilemu. Propuesta para algunas regiones de esta macrozona.
- Mejora de los trazados de las vías de acceso a los centros de ski de la región Metropolitana, permitiendo un mayor flujo de turistas, quienes hacen uso de transporte público.
- Mejora de estándar y la capacidad de los pasos fronterizos, para facilitar el tránsito de turistas desde y hacia la República Argentina.

Como se dijo anteriormente, en Chile la conectividad aún no está resuelta por completo, y si bien la macrozona Centro se encuentra en una posición mejorada en comparación al resto del país, el mayor avance se sigue concentrando en la red de carreteras, ejemplo de ello son las rutas 68, 60, 78 y la ruta 5. Sin embargo, los principales vínculos son entre ciudades, debilitándose esta infraestructura hacia las zonas rurales con alto potencial turístico.

En este punto, es necesario recordar que tanto España como Italia están clasificados como grandes destinos turísticos en el mundo y han podido desarrollar una imagen turística consolidada a través del tiempo. Sólo en términos de sitios de patrimonio mundial, Italia ocupa el primer lugar, con 51 sitios, mientras que España se sitúa en el tercer lugar, después de China, con 45 sitios. Esto, comparado con los 6 sitios de patrimonio mundial que posee Chile. Es decir, su privilegiada ubicación en Europa y el hecho de contar con una batería de atractivos de clase mundial, hacen que los flujos de turistas que reciben estos países sean muy elevados, lo que les permite efectuar inversiones en infraestructura de apoyo al turismo, creándose así un círculo virtuoso.

Luego, tanto en esta macrozona como a nivel nacional, no todos los actores han logrado armonizar su gestión hacia un plan común y concreto de turismo y esta falta de coordinación conduce a iniciativas aisladas de bajo impacto. Lo anterior hace imprescindible que las autoridades posean una visión de conjunto del desarrollo de las actividades turísticas y propender a crear las condiciones para atraer a los visitantes y a los inversionistas foráneos y locales, como por ejemplo, gestionar y/o realizar mejoramientos de infraestructura que vayan en beneficio del turismo y de los habitantes de las zonas intervenidas.

Luego, en pro de alcanzar ese objetivo, se han dado los primeros pasos para establecer una estrategia marca país y así impactar positivamente las percepciones en torno a Chile. Los vinos chilenos y sus marcas se han convertido en pilares estratégicos en la construcción de la imagen de Chile en el mundo y aprovechando esta oportunidad las primeras acciones se han centrado en torno a él.

Conscientes de la relevancia del vino en nuestra proyección a nivel global, Imagen de Chile y Viña Undurraga, en el año 2016, concretaron la primera alianza estratégica entre esta fundación y una viña nacional, que permitirá alinear las acciones de promoción de este emblemático producto a la actual estrategia de marca país, que apunta a impactar positivamente las percepciones en torno a Chile, ampliando, de esta forma, las posibilidades para las exportaciones, las inversiones externas y el turismo. Este acuerdo cuenta además con instancias de coordinación de otros sectores relevantes para potenciar la Imagen de Chile, como son cultura, turismo e inversiones.

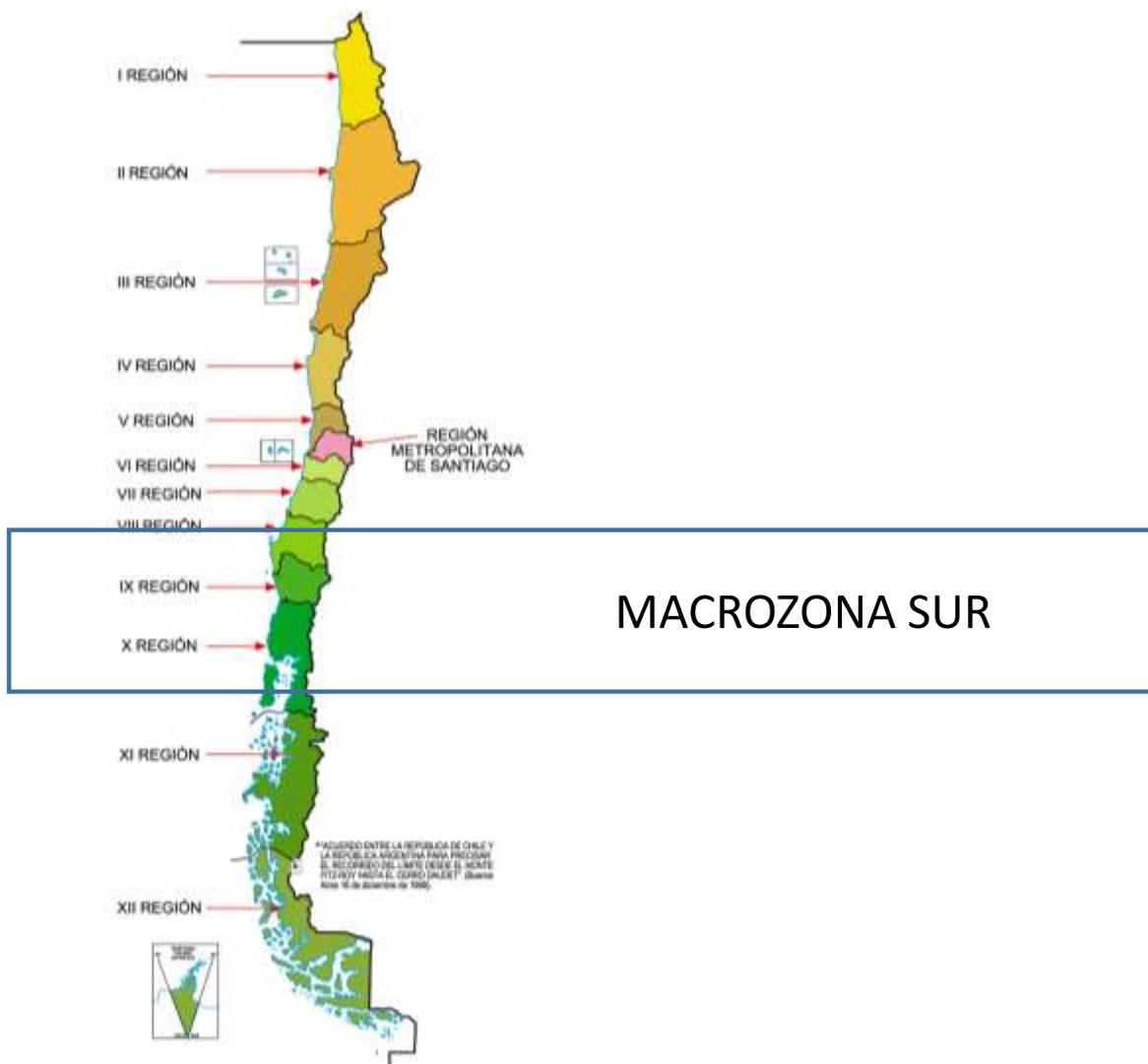
En general, si bien las viñas han sabido evolucionar en la forma de producción y ensamblaje del producto, es hasta hace poco, que se han preocupado de buscar nuevas formas de desarrollarse para atraer y fidelizar a sus clientes y turistas en general, a través de restaurantes y hoteles boutique en sus propios predios. Para apoyar este desarrollo, es necesario contar con la infraestructura adecuada que otorgue accesos expeditos a estos centros turísticos ubicados en esta macrozona.

4.3. Macrozona Sur

4.3.1. Caracterización de la Macrozona Sur

La Macrozona Sur está conformada por las regiones de Biobío (vigente actualmente), La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos (excluyendo a la provincia de Palena).

Figura 4-6
Mapa Esquemático Macrozona Sur



Fuente: elaboración propia en base a cartografía IGM

Las regiones de esta macrozona se caracterizan en presentar lluvias abundantes y bien repartidas durante todo el año. Asimismo, tienen un clima relativamente homogéneo que se diferencia por el aumento de las precipitaciones y descenso de las temperaturas a medida que asciende en altitud en las montañas de la cordillera

andina. En la alta cordillera, que tiene un clima frío por altura, se produce durante el invierno nevazones que dejan una cubierta nival que permanece en las altas cumbres hasta el verano, tal es el caso del Llaima, Lonquimay, Villarrica y Osorno.

Los atractivos turísticos de la región del Biobío se encuentran distribuidos de manera relativamente homogénea a lo largo de todo el territorio. Según el Catastro de Atractivos Turísticos de SERNATUR, exceptuando la provincia de Ñuble, la Región del Biobío registra 216 atractivos, de los cuales un 65% corresponde a sitios naturales, y el 64% tiene una jerarquía local, razón por la cual el perfil del turista que visita la región es el turista nacional que reside en la propia región.

Como destino consolidado se clasifica a Concepción y alrededores, destino que comprende las comunas de Concepción, San Pedro de la Paz, Talcahuano, Hualpén, Penco y Tomé, una conurbación que incluye playas e importantes recursos naturales, histórico - culturales y patrimoniales, y la Capital Regional como el centro de servicios más importante del Sur de Chile.

En Lota se encuentra un destino potencial que cuenta el proyecto “Lota sorprendente” que pone en valor el patrimonio minero y la única mina subterránea de carbón que se interna bajo el Océano Pacífico.

La provincia de Arauco cuenta con un destino consolidado y otro potencial. El Lago Lanalhue, que aprovecha el Lago para el desarrollo de un turismo de sol y playa, y que ha puesto en valor el patrimonio cultural asociado al encuentro de las culturas alemana, mapuche y criolla, presentes en el territorio, y como destino potencial está Lleu Lleu, con una importante presencia mapuche en un lago aún prístino que sus habitantes protegen con importantes regulaciones para su uso.

La región de la Araucanía se caracteriza por tener una gran riqueza paisajística destacando su elevada cantidad de sitios naturales identificados como atractivos turísticos, constituyendo el 61,68% del total. Centros termales, parques nacionales y maravillosas playas lacustres ofrece esta región al turista, destacando los siguientes atractivos:

Parques y Reservas Nacionales: Destacan los parques y reservas de Villarrica, Huerquehue, Conguillío, Tolhuaca, Nahuelbuta, Villarrica, Malalcahuello, Nalcas, Malleco.

Cerros y Volcanes: Se pueden destacar los volcanes de Tolhuaca, Lonquimay, Llaima, Villarrica, Lanín, Nevados de Sollipulli y Quetrupillán y el cerro Ñielol.

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

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

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

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

El destino turístico Valdivia-Corral (consolidado) y la Región de Los Ríos en general, se ha caracterizado históricamente por la calidad y dotación de sus atractivos turísticos, la Política Regional de Turismo destaca al Destino como uno de los más consolidados de la Región y define al Turismo histórico cultural, Turismo Náutico, Turismo de reuniones y congresos, como productos estratégicos a consolidar. Además, el destino cuenta con la mayor presencia de Selva Valdivia, recurso presente en una red de más de 6 parques urbanos y áreas protegidas privadas, que conservan este recurso único en el mundo. La Política Regional de Turismo destaca a la Selva Valdiviana como “sello diferenciador” de la Región de Los Ríos, lo cual presenta una oportunidad para el desarrollo del Destino.

Imagen 4-8

Corral, Región de Los Ríos



Fuente: INECON

La región de Los Ríos cuenta con tres ríos navegables: Cruces, Calle-Calle y Bueno, constituyendo una singularidad de alto valor, no solo para las comunidades locales, sino también para el desarrollo de actividades turísticas. La potencia de esta región está en la belleza de sus paisajes naturales.

Respecto al alcance, el mayor número de atractivos posee una jerarquía nacional, lo que es consecuente con la demanda de la región, que también se presenta principalmente como nacional.

Los principales destinos identificados por el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable, en la región de Los Ríos, son:

- Destino Panguipulli (consolidado), también denominado Siete lagos, se encuentra asociado a la Comuna de Panguipulli, entregando al turista atractivos como los lagos Panguipulli, Calafquén, Pirihueico y Pellaifa y la reserva natural Huilo Huilo.
- Destino Valdivia – Corral (consolidado): asociado a las Comunas de Valdivia y Corral. La primera fascina por su intensa vida cultural y asombrosos entornos naturales, albergando en su selva valdiviana una de las mayores biodiversidades del planeta. Y Corral es uno de los lugares turísticos imperdibles para amantes de la historia al poseer una bahía en la desembocadura del Río Calle Calle, que esconde las principales fortificaciones españolas de la llamada ruta de los castillos y fuertes de la región, en un hermoso entorno que comprende islas, áreas de selva valdiviana y numerosas caletas de pescadores.
- Destino Cuenca del Lago Ranco (consolidado), asociado a las Comunas de Paillaco; Futrono; Lago Ranco, La Unión y Río Bueno. El lago Ranco posee un paraje de espectacular belleza natural rodeado de montañas y bosques, con aguas ideales para la práctica de deportes acuáticos, hermosas playas y 13 islas, entre las que destaca Isla Huapi, habitada por la comunidad mapuche-hulliche.
El camino que rodea el lago permite bordearlo por completo, un paseo cuyo imperdible son sus miradores para apreciar el paisaje circundante, entre ellos el más famoso corresponde al mirador del cerro Piedra Mesa con vistas panorámicas del lago y sus trece islas. Otras paradas imperdibles en sus alrededores son la ciudad de Futrono, localidad más turística del lago, las termas de Chihuío, las termas de Llifén y el caudaloso Río Bueno, famoso por sus rápidos ideales para la práctica de rafting.
- Destino Mehuín-San José de la Mariquina (emergente). Mehuín posee hermosas playas y coloridas caletas de pescadores, deliciosa gastronomía, además de una nutrida biodiversidad marina y terrestre.

Por su parte, la región de Los Lagos está inmersa dentro de la Ecorregión de Bosque Valdiviano, que fue declarada Reserva de la Biósfera por la UNESCO el año 2007.

Se caracteriza por sus importantes atractivos naturales vinculados a un turismo de una adecuada accesibilidad asociada a las áreas silvestres protegidas (tanto públicas - SNASPE- como privadas), lo que bajo éste prisma crean un enfoque de las actividades turísticas orientado al Turismo de Intereses Especiales. De esta forma, los productos están relacionados con el turismo rural, la pesca con mosca, la observación de aves, como también de flora y fauna en general, además de otros importantes deportes de aventura como lo son el rafting o el kayak, dos actividades que congregan el interés mundial gracias a la calidad de sus ríos y lagos.

Esta región posee un legado arquitectónico que también fue valorado por la UNESCO, declarando a las Iglesias de Chiloé como Patrimonio de la Humanidad en el año 2000.

Desde la perspectiva del potencial turístico regional, en la actualidad de acuerdo al estudio de focalización de destinos, desarrollado en el marco del Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable, es posible identificar dentro de la región de Los Lagos siete destinos focalizados, a saber:

Mapu Lahual - Costa de Osorno (potencial), Osorno – Puyehue (consolidado), Archipiélago de Chiloé (consolidado), Lagos Llanquihue y Todos Los Santos (incluye Puerto Varas - consolidado), Puerto Montt (consolidado), Carretera Austral Tramo Río Puelo (Norte) y Carretera Austral Tramo Caleta Gonzalo (Sur) (ambos emergentes).

Desde el punto de vista del turismo, surgen en esta región tres espacios o territorios hoy plenamente disponibles para este efecto, es decir, con la accesibilidad, equipamiento y seguridad para ello requerido: la zona lacustre de Osorno y su proyección hacia territorio argentino, la Isla de Chiloé con todo su patrimonio natural y cultural, destacándose el patrimonio de las iglesias de madera (SPM), y Puerto Montt y el Seno de Reloncaví. En esta macrozona la competencia de los atractivos o destinos está dada por la oferta turística más o menos similar que presentan las otras regiones que comprende esta macrozona.

En términos de vialidad, la Ruta 5, al igual que en las macrozonas norte y centro, cumple el rol de columna vertebral desde donde desprenden las vías transversales.

Imagen 4-9

Volcán Osorno, desde Ruta V-69



Fuente: INECON

El acceso por cruceros se da principalmente por el puerto de la ciudad Puerto Montt. Actualmente este puerto no posee las condiciones ideales para estos efectos dado lo estrecho de su canal de acceso (Canalizo) y batimetría, lo que obliga al uso de *tenders*. Se ha planteado en los últimos años construir un muelle dedicado en el borde central de la ciudad pero la idea no ha prosperado. La construcción del puente de Chacao puede inclinar la balanza hacia la construcción de una facilidad para pasajeros de este tipo de naves en Chiloé, pues el gálibo resultante puede ser insuficiente para las grandes naves que se anticipan en el futuro.

En materia aeroportuaria, Concepción, Temuco, Valdivia (Pichoy) y Puerto Montt posibilitan la conexión de vuelos nacionales con el aeropuerto internacional Arturo Merino Benitez ubicado en Santiago.

Como proyecto turístico de envergadura y vigente en esta macrozona, es posible encontrar la denominada “Red Interlagos” que tiene como objetivo generar un conjunto de rutas eminentemente turísticas que den conexión a las regiones de La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos, y que permita el acceso y desarrollo sustentable de las zonas de parques, lagos, volcanes y termas de la zona precordillerana, incorporando territorios de gran belleza escénica a la oferta de destinos turísticos de las regiones mencionadas, con respeto del medio ambiente y de las culturas originarias.

La Red Interlagos tiene una longitud de 1.920 kilómetros. Su trazado pasa por las regiones de La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos, une 22 lagos, y beneficia a una población de aproximadamente 500.000 habitantes, de 21 comunas.

4.3.2. País de referencia (OCDE) para la macrozona Sur: Nueva Zelandia

El país de referencia OCDE que ha sido elegido para la macrozona sur es Nueva Zelandia.

De acuerdo a la información oficial disponible entregada por el Foro Económico Mundial, Nueva Zelandia se encuentra en el lugar 15, entre 136 países, en el ranking de Infraestructura de Transporte Aéreo (Chile, 64); en el lugar número 50, en el ranking de Infraestructura de Transporte Terrestre y Portuario (Chile, 61). Y en el lugar número 19 del ranking de Infraestructura de Servicios Turísticos (Chile, 56). Es decir, Nueva Zelandia se encuentra sobre Chile en los subíndices de infraestructura, salvo en Transporte Terrestre y Portuario donde muestran niveles similares.

Nueva Zelandia es uno de los países que ha mostrado una mayor progresión durante los últimos años en materia de competitividad turística. Es un destino turístico de naturaleza que ha logrado posicionarse exitosamente en el mundo como sustentable, atrayendo turistas de larga distancia y de alto gasto.

El atractivo turístico del país se ha beneficiado de una regulación adecuada, que ha permitido un importante desarrollo de la infraestructura turística, impulsada por estrategias gubernamentales que dieron un importante giro hacia esta área en los años

ochenta. La pérdida de los privilegios comerciales con el Reino Unido gatilló la necesidad de conseguir nuevos socios comerciales, generando alianzas entre el sector privado y público para “*desarrollar una marca que relacionaba la calidad de los productos con uno de los principales rasgos diferenciadores del país: el rico entorno natural en el que se elaboraban. Pero más allá de beneficiar a las exportaciones de bienes, esta campaña también logró situar a Nueva Zelanda dentro del panorama turístico internacional. De esta forma, el mayor exportador ovino del mundo se convirtió, gradualmente y en un entorno natural único, en la capital del deporte de aventura, una modalidad de turismo en auge durante los años noventa.*”¹⁷. Los índices internacionales de marca-país, como Anholt-GfK y FutureBrand, que clasifican los países en función de su imagen y reputación entre los consumidores y los inversores extranjeros, reconocen este hecho, “*100% Pure New Zealand*”.

El gobierno neozelandés abordó su déficit en infraestructura e implementó un Plan de Infraestructura que permitió mejorar su estructura, invirtiendo, entre otros, en Transportes (rutas, vías férreas, puertos y aeropuertos); telecomunicaciones, y agua (agua potable, agua para desechos e infraestructura para el agua rural).

Luego, el sector público y el privado han seguido apoyando la fórmula de turismo deportivo en plena naturaleza, como la creación de una red de rutas para ciclistas que se extiende por gran parte del país. Complementando con otras actividades asociadas a la cultura maorí aprovechando los activos culturales tangibles e intangibles.

Imagen 4-10
Nelson St. Cycleway, Auckland



Fuente: ciudadsi.com

¹⁷ Fuente: caixabankresearch.com

En muchos parques nacionales, además de los senderos para practicar *trekking*, existen senderos para *mountain bike*, perfectamente señalizados y con la infraestructura necesaria orientada al deporte. Por ejemplo, en la imagen siguiente se observa un sistema de ascensores que llega a la cima de un cerro, donde los ciclistas suben para luego hacer descenso.

Imagen 4-11

Skyline Gondola Queenstown, Nueva Zelanda



Fuente: Diseño & Viajes - WordPress.com

El caso de Nueva Zelanda es digno de imitar. Al enfocarse en la calidad de sus visitantes más que en la cantidad, procurando que la oferta de productos y servicios sea lo suficientemente diversificada, de calidad y por sobre todo sustentable, han aumentado la estadía promedio del viajero y, por ende, que gaste más en el destino.

4.3.3. Principales Aspectos Comparativos y Desafíos para la Macrozona

La macrozona Sur de Chile y Nueva Zelanda poseen atractivos naturales equivalentes y ambos son igualmente lejanos de los grandes mercados emisores.

Al recorrer la geografía de Nueva Zelanda, se observa su similitud con la de las regiones de Chile que conforman la macrozona Sur: extensos paisajes costeros, verdes praderas, densas junglas tropicales, lagos cristalinos y suaves colinas que contrastan con cráteres humeantes, cumbres nevadas, géiseres, glaciares y espectaculares fiordos. El turismo aventura y el turismo indígena toma fuerza en esta comparación.

En Nueva Zelanda el turismo étnico está muy desarrollado y es posible tomar ciertos aspectos como referentes para el pueblo mapuche, quienes saben que sus expresiones artísticas, las tradiciones y la gastronomía son un gancho que puede generar ingresos para estas comunidades si contara con la infraestructura necesaria para recibir turistas.

Sin embargo, estas similitudes no reflejan iguales resultados en los ingresos que se obtienen por el turismo. Según cifras oficiales, el gasto promedio por estadía de los turistas en nuestro país es US\$ 600; esto es 3,5 veces más bajo que en Nueva Zelanda (NZ). En NZ reciben 1,5 millones menos turistas que Chile (3,5 millones de turistas llegaron a Nueva Zelanda contra un poco más de 5 millones que llegaron a Chile el mismo año), pero generaron más del doble de divisas que nuestro país. Una de las razones que genera esta gran diferencia es que en NZ se han enfocado en la calidad de sus visitantes más que en la cantidad, ofreciendo una oferta de productos y servicios diversificada, de calidad y sustentable, con el objetivo de aumentar la estadía promedio del viajero y que, a su vez, el gasto involucrado sea mayor.

El principio de sustentabilidad y el respeto por la cultura local ha permitido en NZ generar oportunidades de desarrollo para todos, surgiendo miles de microempresarios coordinados hacia un objetivo común.

En Chile se han dado pasos en pro de la sustentabilidad pero aún son iniciativas aisladas e insuficientes, que no alcanzan a movilizar a todo el sector turístico nacional o regional.

En cuanto a la infraestructura turística, Chile aún presenta importantes déficits para pretender alcanzar el nivel de turismo de su país referente para la macrozona Sur. Los principales desafíos para esta macrozona y que se debieran empezar a resolver para acercarse al referente neozelandés, son:

- Mejorar las instalaciones de conectividad marítima, lacustre y/o fluvial, así también infraestructura que facilite la práctica de deportes náuticos.
- Habilitar medidas de protección vial ante efectos provocados por lluvias o nevazones en faldeos volcánicos, quedando intransitables por varios días. Por ejemplo, acceso a Petrohue.
- Mejoramiento de complejos fronterizos y/o ampliación de sus instalaciones, con el fin de facilitar el acceso de turistas desde la República Argentina.
- Aumentar la cantidad y mejorar el estándar de los centros de información y/o servicios al turista, habilitados en períodos punta y no punta.
- Debiera seguir extendiéndose la Red Interlagos, con más rutas de belleza escénica en forma transversal a su eje norte-sur.
- Adicionalmente, se debe conectar de mejor forma la Red Interlagos con la Red de Parques de la Patagonia, creándose un gran sistema de rutas de belleza escénica.
- Mejorar la infraestructura de apoyo al turismo en los accesos y al interior de las áreas silvestres protegidas, tanto privadas como pertenecientes al SNASPE.

En general, al igual que en otras macrozonas, la conectividad entre centros urbanos y áreas rurales debe ser mejorada para así poder potenciar el desarrollo integral de las regiones; las mejoras en la infraestructura deben estar plenamente coordinadas entre los diferentes actores y bajo un objetivo común e identificable.

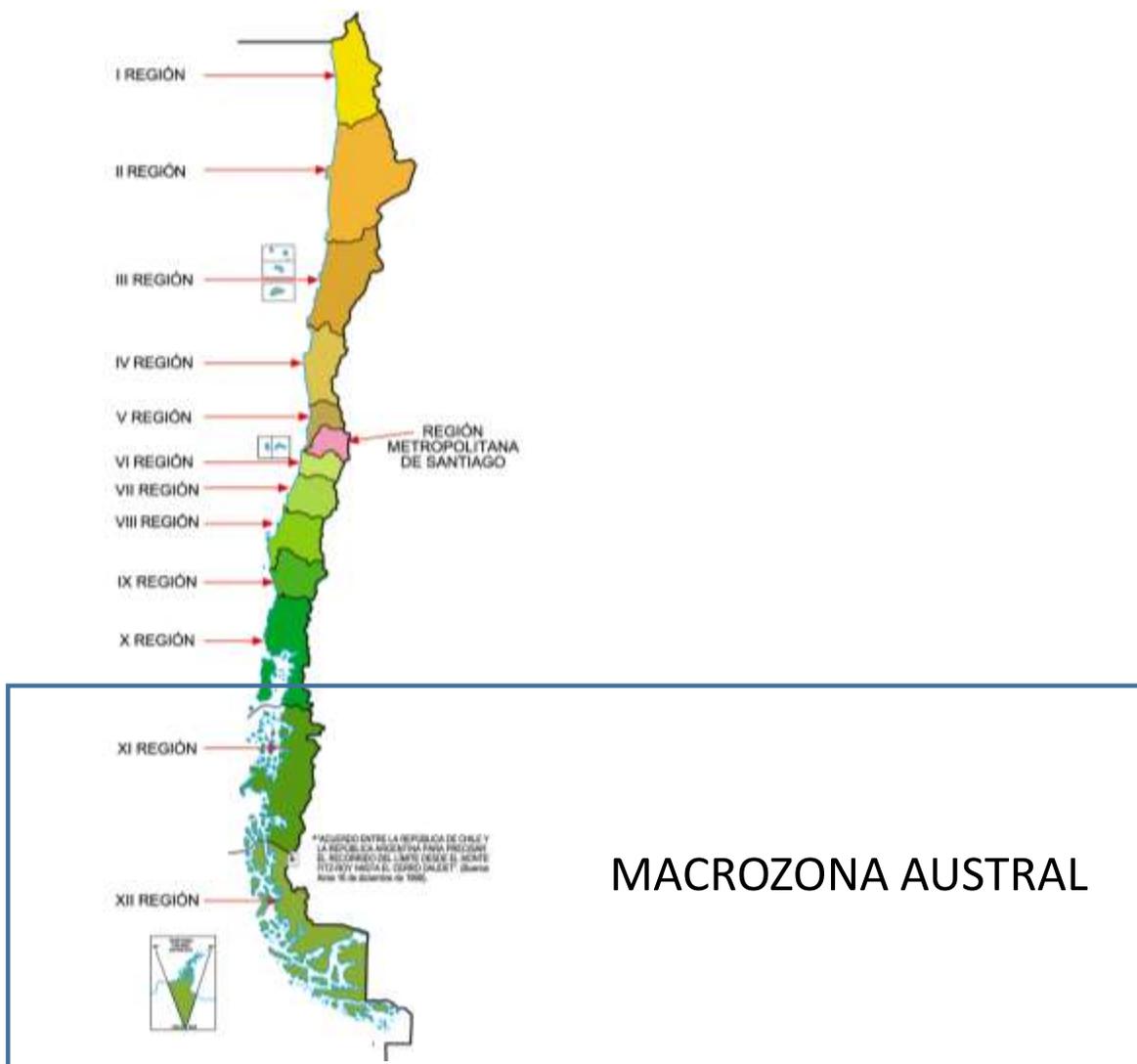
4.4. Macrozona Austral

4.4.1. Caracterización de la Macrozona Austral

La Macrozona Austral está comprendida por la provincia de Palena (perteneciente a la región de Los Lagos) además de las regiones de Aysén y Magallanes y de la Antártica Chilena.

Figura 4-7

Mapa Esquemático Macrozona Austral



Fuente: elaboración propia en base a cartografía IGM

En esta zona se encuentra la mayor pluviosidad del país, registrándose cifras superiores a los 5.000 mm, localizándose en las zonas de menor temperatura con extensos mantos de hielo permanente.

Según la Encuesta de Alojamiento Turístico del INE, correspondiente al mes de diciembre de 2016, la Región de Magallanes y Antártica Chilena registró la segunda mayor tasa de ocupación de habitaciones (52,0%), a continuación de la Región Metropolitana (60,1%). En cuanto a destinos turísticos, fueron Punta Arenas y Estrecho de Magallanes los que se ubicaron en el primer lugar a nivel nacional, con un 62,8% de ocupación. De acuerdo a dicha información, esta macrozona cuenta con una de las regiones más visitadas por turistas nacionales e internacionales.

En la provincia de Palena se encuentra la Carretera Austral Tramo Caleta Gonzalo – Futaleufú – Parque Nacional. Corcovado: Es un destino emergente, sin embargo, la relación con Argentina y el desarrollo de las localidades de Chaitén y Futaleufú, han generado una mayor madurez que se refuerza con su vinculación por el sur con la carretera en la región de Coyhaique a través de La Junta y con Argentina a través de Esquel. La presencia del río Futaleufú, con su torrente y rápidos de grado V, lo han transformado en un destino top a nivel mundial, de igual manera la pesca deportiva es una actividad de alta demanda en este destino gracias a la calidad y prístinidad de sus lagos y ríos.

Por su parte, la Región de Aysén cuenta con numerosos y variados atractivos, predominando los atractivos relacionados a sitios naturales, como parques y reservas naturales, zonas de glaciares, gran cantidad de ríos y lagos, además de bosques y formaciones geológicas.

Este territorio presenta una amplia diversidad de paisajes y climas, que van desde la estepa de la pampa patagónica, hasta los bosques siempre verdes y andino patagónicos, pasando por lagos, ríos, fiordos y hielos milenarios, disfrutando de una variada oferta de atractivos turísticos como las “Capillas de Mármol”, declaradas Santuario de la Naturaleza, parques y reservas nacionales, hasta el mítico Campo de Hielo, ubicado en la Provincia de los Glaciares, que en el año 2014, fue reconocido como el Destino más Sustentable de Chile.

El Parque Nacional San Rafael es el de mayor superficie en la región de Aysén, que fue declarado en 1979 como Reserva Mundial de la Biosfera. Su principal atractivo reconocido a nivel mundial es el Glaciar San Rafael, parte del Campo de Hielo Norte, cuyos desprendimientos dan origen a la laguna del mismo nombre.

Para acceder a él es posible hacerlo a bordo de una embarcación marítima desde Puerto Chacabuco, recorriendo canales y fiordos, donde además es posible apreciar el Monumento 5 Hermanas y el fiordo Aysén. Vía terrestre existe la ruta a Laguna San Rafael desde Puerto Tranquilo por Valle Exploradores abierta desde el año 2010.

La Carretera Austral Norte recorre 266 km desde el poblado de La Junta hasta la capital regional de Coyhaique. En este trayecto es posible encontrar tres centros termales y disfrutar del color verde intenso del río Palena, considerado uno de los más valorados por los turistas para la práctica de kayak y pesca recreativa.¹⁸ Luego el

¹⁸ <http://www.chileestuyo.cl>

recorrido ofrece el Ventisquero Colgante ubicado en el Parque Nacional Queulat y la apacible vida del pueblo de Puyuhuapi, ubicada en la ribera del fiordo del mismo nombre. Es importante destacar que este destino es posible complementar con la deliciosa gastronomía en base a merluza y puyes, que solo puede ofrecer el poblado de pescadores de Puerto Cisnes.

Otro gran atractivo es el Lago General Carrera o “Chelenko” como le llamaban los Tehuelches, cuyo significado es “aguas turbulentas”. Es reconocido como el lago más grande de Chile y segundo de Sudamérica con una superficie de 978,12 km². El río Baker, el más caudaloso de Chile, recibe sus aguas desde el Lago General Carrera, Lago Plomo y Bertrand, su intenso color turquesa destaca en toda su larga trayectoria hasta Caleta Tortel.

Los Campos de Hielo Norte, junto al campo de Hielo Sur, son la 3^a reserva de agua dulce más extensa después de la Antártida y Groenlandia.

El acceso a la zona del Lago General Carrera, Río Baker y Campo de Hielo Norte es desde Coyhaique, vía Carretera Austral Sur. Desde Argentina, vía Paso Jeinimeni, que une el poblado de Los Antiguos con Chile Chico y luego bordeando la costa sur del Lago General Carrera.

Imagen 4-12

Reserva Nacional Lago Jeinimeni, Región de Aysén



Fuente: INECON

El paso fronterizo Jeinimeni cuenta con un complejo Aduanero de alto estándar y es un punto de ingreso de alto flujo turístico.

La condición territorial de esta región hace que, el turismo se presente como una suerte de travesía permanente más que la búsqueda de lugares de remate y permanencia como sucede con el turismo más tradicional; de hecho dos de sus productos estrellas, Laguna San Rafael y Carretera Austral, fundan la experiencia

turística en el viaje mismo, más que en el llegar y permanecer en un determinado lugar.

Este sentido del viaje como núcleo del producto turístico regional, hacen necesario desarrollar una red de accesibilidad eficiente, profundamente involucrada con el valor ambiental del territorio y, multimodal como reconocimiento de las formas propias de recorrer su intrincada geografía.

Al igual que la región anterior, la región de Magallanes y la Antártica Chilena presenta atractivos naturales destacables a nivel nacional e internacional los que para la región más extrema del país están orientados al turismo de naturaleza en lugares extremos y turismo Antártico.

Imagen 4-13

Torres del Paine, Región de Magallanes y de la Antártica Chilena



Fuente: INECON

Es la región más extensa del país y puerta de entrada al continente blanco. Debido a su gran extensión e influencia del relieve, el mar y los vientos, la región presenta importantes variaciones climáticas, que hacen que en un mismo día se pueda tener lluvia, sol, frío, calor o ráfagas de viento de hasta 100 km/hr, logrando tener marcadas estaciones del año, que regalan paisajes totalmente distintos con maravillosos colores, luces y sensaciones, todo el año.

Su naturaleza exótica ofrece además panoramas de gran diversidad, donde sus visitantes se pueden deslumbrar con la magia de la Cordillera Paine y el Campo de Hielo Patagónico Sur, sentir el poder de la montaña, o navegar por los canales de las islas australes, hasta alcanzar las rutas marítimas del Estrecho de Magallanes y sus canales, que conducen al Cabo de Hornos y la Antártica.

Desde la perspectiva del potencial turístico regional, de acuerdo al estudio de focalización de destinos desarrollado por la Subsecretaría de Turismo, es posible

identificar dentro de la Región de Magallanes y Antártica Chilena seis destinos, a saber: Puerto Edén, Parque Nacional Torres del Paine, Estrecho de Magallanes, Tierra del Fuego, Cabo de Hornos, Antártica - Isla Rey Jorge.

Puerto Edén: Es un destino definido como emergente, destacando el turismo asociado a la navegación por los canales patagónicos y el acceso a los principales Glaciares de Campo de Hielo Sur.

Parque Nacional Torres del Paine: Es el gran destino consolidado de la región y uno de los más relevantes del país. Es un espectáculo natural único en el mundo, reconocido por la Unesco como Reserva de la Biósfera, y recientemente nombrada “Octava Maravilla del Mundo” de acuerdo a una votación global a través del sitio web Virtual Tourist.

La presencia del parque nacional y la reserva de la biósfera del mismo nombre dan sentido a un área bajo protección con alta intensidad de uso turístico en sus zonas de acceso y principalmente una serie de rutas de *trekking* de categoría mundial, como son el circuito al Macizo de las Torres conocida como la “O” y el acceso a las bases de las cumbres y los glaciares conocido como la “W”. En la actualidad no más de un 30% de las visitas al parque realiza estas modalidades de turismo activo, el mayor porcentaje lo visita en actividades “Full Day”, reconociendo sólo sus atractivos más relevantes desde una perspectiva macro. Los principales atractivos del parque son las afamadas Torres y los Cuernos del Paine, cuyas formaciones de granito, se tiñen de diferentes tonalidades solares en un sobrecogedor espectáculo. También es posible navegar el lago Grey, hasta llegar al glaciar del mismo nombre, para admirar los enormes témpanos descolgarse de la gran masa de hielo.

El destino también incluye la ciudad de Puerto Natales y el territorio entre ambos puntos, considerando la localidad de Cerro Castillo. Otro de los productos estrella del destino está asociado a la navegación por el Seno de Ultima Esperanza y la visita a los Glaciares Balmaceda y Serrano, en el Parque Nacional Bernardo O’ Higgins.

Estrecho de Magallanes: Corresponde a un destino consolidado, asociado a la ciudad de Punta Arenas como principal centro de estadía y distribución y sus principales atractivos urbanos y periféricos, entre los que destacan el Fuerte Bulnes y el Parque Histórico Rey Don Felipe a 62 km al Sur de la ciudad; la ruta hacia los senos de Otway y Skyring al norponiente de la ciudad de Punta Arenas y las pingüíneras de isla Magdalena al nororiente del Estrecho de Magallanes. La ciudad concentra alrededor del 80% de la población regional, además cuenta con las mejores condiciones logísticas, por lo que permite el acceso a la región y la movilidad dentro de la misma en forma terrestre, marítima y aérea. Los activos patrimoniales de la ciudad son reconocidos, el auge del estrecho y la ganadería ovina dejaron gran cantidad de edificios de valiosa arquitectura, y referentes de una forma de habitar la Patagonia muy característica, que muestra la impronta de los inmigrantes, principalmente europeos, que prosperaron en estas australes latitudes.

Tierra del Fuego: Es la isla más grande de Chile y de Sudamérica y una de las 30 más grandes del planeta. Este destino, identificado como potencial tiene como núcleo de distribución e incipiente estadía a Porvenir, la principal ciudad de la isla Grande de Tierra del Fuego; y desde ahí se propone el desarrollo de las costas hacia el Sur y el acceso hasta seno Almirantazgo y sus glaciares ubicados en la cara Norte de la Cordillera de Darwin.

Sin duda la majestuosidad, pero a la vez inaccesibilidad de este territorio con una gran historia desde sus pobladores originarios, los Selknam, pasando por los años del auge de la ganadería, donde los conflictos provocados por la ocupación de tierras ancestrales, llevó a la extinción de estos pueblos originarios; hasta la fiebre del oro similar a la ocurrida en California de la que hoy aún quedan restos. Todo esto en torno a Porvenir, Bahía Inútil, Cameron y Pampa Guanaco; para de ahí acceder a los primeros bosques nativos de lenga y coigüe; desde el valle de los castores o navegando desde Puerto Arturo, la posibilidad de acceder hasta el río Azopardo a través de la senda construida por el Cuerpo Militar del Trabajo, abre una serie de opciones para el desarrollo turístico de este territorio de tanto valor como el propio P.N. Torres del Paine.

Se accede vía aérea y marítima. Por vía aérea existen vuelos regulares de lunes a sábado desde el aeropuerto de Punta Arenas al de Porvenir, desde donde es posible moverse en taxi hacia y dentro de la ciudad principalmente. Aerovías DAP es la única empresa que realiza los viajes. Por vía marítima, de martes a domingo, zarpa un transbordador desde el Terminal Tres Puentes en Punta Arenas y cruza en 2 horas el Estrecho de Magallanes hacia Porvenir. Otra opción es conducir 170 km hasta Primera Angostura donde es posible cruzar en 20 min a Tierra del Fuego. Las frecuencias son diarias, cada 20 minutos.

Cabo de Hornos: Es un conjunto de islas que conforman el parque nacional más austral de Chile. Cada año, diferentes embarcaciones desafían esta ruta de reconocimiento mundial, para alcanzar el fin del continente y contemplar su solitario faro y monumento de un albatros en vuelo, que homenajea a los hombres de mar que entregaron la vida en el intento por atravesar estas tormentosas aguas. Este destino emergente incluye principalmente la Isla Navarino, en la cual se encuentra como núcleo de distribución la localidad de Puerto Williams, con conexión exclusivamente aérea y marítima con el resto del territorio nacional. Desde el Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo en Punta Arenas, salen vuelos diarios al aeropuerto Guardiamarina Zañartu, localizado a 1 km de Puerto Williams en isla Navarino. Aerovías DAP es la única aerolínea que realiza viajes a esta zona. Vía marítima, desde el Terminal Tres Puentes en Punta Arenas, una vez por semana zarpa un transbordador que navega los canales y fiordos australes para arribar luego de 30 horas aproximadamente a Puerto Williams en la isla Navarino. Transbordadora Austral Broom es la única empresa que realiza los viajes.

Esta isla posee importantes atractivos naturales destacando la Ruta de los Dientes de Navarino, cuya biodiversidad la transforman en un *hotspot* donde es posible realizar *trekking* extremo a nivel mundial, de hecho es la ruta más austral existente.

Adicionalmente los recursos naturales y culturales presentes en la isla son muy relevantes, permitiendo el desarrollo de productos de TIE como lo que se ha llamado turismo con lupa, desarrollado a partir de la investigación científica del micro bosque (musgos y líquenes) sistematizada por la Fundación Omora, lo que ha sido un gran aporte del destino a la innovación turística nacional y mundial.

Antártica - Isla Rey Jorge (emergente): La revista especializada Travel + Leisure, ha declarado a La Antártica como el segundo destino turístico más codiciado del mundo, al cual se puede acceder por vía acuáticas y aérea. La Villa las Estrellas es un incipiente centro urbano civil que posee la Base Presidente Eduardo Frei Montalva, ubicada en la península Fildes de la isla Rey Jorge en el archipiélago de las Shetland del Sur; otorga a los visitantes servicios básicos en medio de la soledad de estos fríos parajes. La accesibilidad es sin duda, el principal desafío de infraestructura (aérea y marítima) a resolver para hacer realidad el turismo antártico; esto implica el sistema de traslados desde el continente (Punta Arenas-Puerto Williams) hasta el territorio antártico, así como la infraestructura de “abordaje” (rampas-muelles, aeródromo) que deben desarrollarse bajo el concepto de la mínima intervención posible para evitar los impactos ambientales innecesarios, lo que obliga a pensar que los viajes a este continente deben ser lo más autónomos posibles.

4.4.2. Países de referencia (OCDE) para la Macrozona Austral: Suecia y Noruega

Los países de referencia OCDE elegidos para la Macrozona Austral son Suecia y Noruega, ambos países de Europa septentrional.

De acuerdo a la información oficial disponible entregada por el Foro Económico Mundial, Suecia se encuentra en el lugar 19, entre 136 países, en el ranking de Infraestructura de Transporte Aéreo (Chile, 64); en el lugar número 25, en el ranking de Infraestructura de Transporte Terrestre y Portuario (Chile, 61). Y en el lugar número 34 del ranking de Infraestructura de Servicios Turísticos (Chile, 56). Es decir, Suecia se encuentra muy por sobre Chile, en todos los subíndices, siendo menor la distancia entre los subíndices de Infraestructura de Servicios Turísticos de ambos países.

Suecia es un país reconocido por su desarrollo en tecnología e innovación y con conocimiento avanzado en la construcción de aeropuertos, puertos, túneles, carreteras y hospitales. La infraestructura es un factor fundamental el crecimiento económico del país, aumentando la calidad de vida de la población, mejorando las posibilidades de desplazamiento y apoyando la generación de empleo.

El puente de Oresund comunica Dinamarca con Suecia. Tras diez años de construcción, esta espectacular obra, inaugurada el 1 de julio de 2001, comunica Copenhague con Malmo (Suecia) mediante un puente de 16 km sobre el mar Báltico, y soporta una autopista de doble sentido y dos vías férreas.

Imagen 4-14

Puente de Oresund, que comunica Dinamarca con Suecia



Fuente: kth.se

En toda Suecia hay una buena red de carreteras, que hace posible recorrer el país de norte a sur. De igual manera el transporte en tren o en avión es rápido y cómodo.

Si bien es un extenso país, Suecia cuenta con una estupenda red de vías y senderos para bicicleta tanto en las ciudades como en los pueblos y sus alrededores. Además, existen por todo el país rutas bien marcadas donde disfrutar del ciclismo y se fomentan las vacaciones en bicicleta.

Una de las innovaciones en infraestructura urbana es *Bike & Ride*, infraestructura para ciclistas en Suecia, que son estaciones intermodales donde es posible hacer combinación entre bicicleta y tren interurbano.

Imagen 4-15

Estacionamiento Bike&Ride, Malmo, Suecia



Fuente: guioteca.com

Estas instalaciones también cuentan con baños públicos, salones de descanso, bombas de aire, armarios con llave y duchas, acorde a la magnitud de los habitantes bici-movilizados y a su interés por mantenerse como “ciudad verde”.

En relación a los senderos existentes¹⁹, la mayoría de las casi 400 rutas de senderismo que atraviesan Suecia de un lado al otro están correctamente demarcadas. Además, están provistas con 350 hostales, refugios de montaña y cabañas en perfecto estado de mantenimiento.

Imagen 4-16
Laponia, Suecia



Fuente: visitsweden.de

Suecia tiene una gran gama de experiencias en la naturaleza. La larga línea costera (3.218 km) es probablemente una de las razones por las que la navegación es una actividad muy popular. Además, con una superficie total de 731.589 hectáreas repartidas a través de 29 parques nacionales, se puede decir que Suecia constituye prácticamente un enorme parque nacional.

Algunos de los sitios a visitar en Suecia son Estocolmo y su archipiélago, Gotemburgo y la costa oeste, Malmö y Escania o la Laponia sueca.

Gracias a los transbordadores y ferries, se puede acceder a los archipiélagos de Estocolmo y Gotemburgo, así como a las islas de Gotland y Öland.

Estocolmo²⁰, la capital de Suecia, está repartida sobre un total de 14 islas situadas en el lago Mälaren y se extiende hacia el mar Báltico en su extremo oriental. Sus grandiosos edificios públicos, palacios, rico legado histórico y museos nos relatan de una manera espléndida y singular sus 700 años de historia.

¹⁹ Sitio web visitsweden.es

²⁰Fuente: visitsweden.es

El archipiélago de Estocolmo es un conglomerado formado por unas 30.000 islas, escollos y rocas que se extiende a lo largo de 80 km al este de la ciudad hasta alcanzar el mar Báltico.

Imagen 4-17
Estocolmo, Suecia



Fuente: sweden.se

La costa oeste se extiende desde Gotemburgo hasta el norte junto a la frontera con Noruega. Miles de islas salpican un litoral bien conocido por sus rocas graníticas de relieve esculpido y suave, pintorescos pueblecitos pesqueros y bullicioso estilo de vida marinero.

La ciudad de Malmö es el principal destino de la región meridional de Suecia. Malmö ha sabido renovar su clásica imagen con nuevos distritos sostenibles tales como el de Västra Hamnen y con un estilo arquitectónico fascinante con el Turning Torso como emblema. El llamado Västra Hamnen - puerto occidental - de Malmö se convirtió en área residencial sostenible. Cuenta con una marina para los barcos de sus residentes e invitados.

Imagen 4-18
Malmö, Suecia



Fuente: sweden.se

Escania posee atractivos muy variados: tierras fértiles, bosques y lagos plagados de castillos, mansiones y museos, además de jardines magníficos.

En el norte de Suecia, incluida la Laponia sueca, es posible encontrar innumerables atracciones naturales que son casi únicas en el mundo, las que cuentan con accesibilidad y servicios disponibles para los turistas.

Uno de sus atractivos es la aurora boreal, efecto que también se da en el sur de Chile. Se puede visitar la Aurora Sky Station situada en el parque nacional de Abisko que ha sido creado exclusivamente con el propósito de permitir contemplar en toda su magnificencia el mayor espectáculo de luz de todo el planeta.

La Aurora Sky Station, instalada en las alturas y lejos de cualquier tipo de luz artificial, es accesible únicamente por telesilla y constituye un lugar de observación ideal.

Imagen 4-19
Aurora Sky Station



Fuente: Abisko National Park, Suecia.

En la Laponia Sueca es posible alojarse en el mundialmente famoso hotel de hielo ICEHOTEL (y ahora también durante todo el año en su versión perenne ICEHOTEL 365). Ubicado a unos 200 km en el interior del círculo polar ártico, en una pequeña aldea llamada Jukkasjärvi, el ya icónico hotel cumple más de dos décadas.

La Costa Alta de Suecia forma parte del Golfo de Botnia y se caracteriza por sus escarpados acantilados de granito e islas rocosas que emergen del mar.

La Costa Alta de la provincia de Ångermanland, en el noreste de Suecia está incluida desde el año 2006 en la lista de sitios reconocidos por la Unesco como Patrimonio de la Humanidad por sus pintorescos y únicos paisajes terrestres y marinos, así como por sus distintivos macizos rocosos y acantilados de granito rojo de Nordingrå.

La zona incluida en la lista de sitios reconocidos como Patrimonio de la Humanidad se extiende a lo largo de 100 kilómetros de norte a sur; incluyendo el Parque Nacional de Skuleskogen en su centro. Para explorar la Costa Alta, lo mejor es hacerlo a pie o en bicicleta. No obstante, existen vías habilitadas para viajar en coche, partiendo de las

ciudades de Örnköldsvik o Härnösand. Durante el verano, también hay excursiones en barco y transbordador a lo largo del litoral costero.

El High Coast Hike es una travesía y festival popular de 40 kilómetros de longitud que pasa por todas las atracciones de la Costa Alta. La travesía se ha convertido rápidamente en la segunda mayor de Suecia y atrae a cientos de senderistas de todo el mundo.

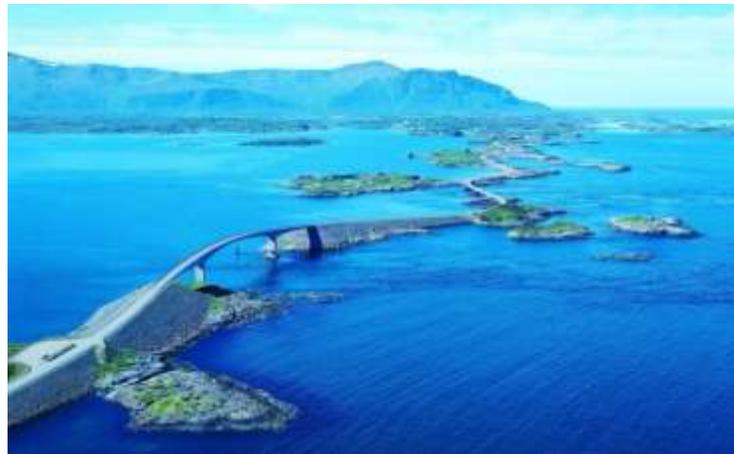
Noruega²¹ es el segundo país comparativo para esta macrozona, con atractivos naturales tan potentes como su país vecino, Suecia. Glaciares, montañas, cascadas, autoras boreales y fiordos lo identifican.

De acuerdo a la información oficial disponible entregada por el Foro Económico Mundial, Noruega se encuentra en el lugar 7, entre 136 países, en el ranking de Infraestructura de Transporte Aéreo (Chile, 64); en el lugar número 55, en el ranking de Infraestructura de Transporte Terrestre y Portuario (Chile, 61). Y en el lugar número 23 del ranking de Infraestructura de Servicios Turísticos (Chile, 56). Es decir, Noruega se encuentra sobre Chile en todos los subíndices, aunque en Infraestructura de Transporte Terrestre y Portuario está solo 6 lugares por sobre Chile, debido al subíndice de Densidad de Caminos.²²

Los principales atractivos turísticos de este país son:

Atlanterhavsveien o Camino Atlántico, es una increíble autopista noruega que conecta la isla de Averoy con la isla de Vevang en el occidente del país, en la provincia de Eide. Considerada como una de las mejores carreteras del mundo, es muy visitada por los turistas que tienen la oportunidad de observar un maravilloso paisaje. La carretera avanza en forma de zig zag por diferentes islas hasta llegar al océano Atlántico, una gran experiencia, sin duda.

Imagen 4-20
Atlantic Ocean Road



Fuente: oslomarket.com

²¹ Fuente: turismoenfotos.com

²² Fuente: <http://reports.weforum.org/travel-and-tourism-competitiveness-report-2017/country-profiles/#economy=NOR>

Glaciar Jostedalsbreen: Este maravilloso glaciar, el más grande de Europa, se encuentra ubicado al centro del Parque Nacional homónimo y da origen a los ríos que desagan en Nordfjorden y Sognefjorden. Éste es el glaciar más extenso del continente europeo.

Entre las ciudades de Bergen y Alesund se extienden algunos de los fiordos más espectaculares: Sognefjord, Nordfjord y Storfjord, con sus múltiples brazos, entre los que destacan Naoeroyfjord, Fjaerlandfjord y Geiranderfjord. Todos son asequibles por carretera, y algunos se pueden recorrer en ferries locales, que cargan el coche consigo y se deslizan callados entre paisajes de vértigo. En Balestrand, las marsopas rasgan la superficie del agua y doblan sus lomos lustrosos para deleite de los turistas navegantes.

Además de las imprescindibles excursiones en barco por los fiordo, los turistas pueden subir a la montaña de Floyen, en primer lugar por la vista que se tiene desde allí de la ciudad de Bergen y de sus alrededores y en segundo lugar, porque la subida se realiza en un funicular que sale del centro de la ciudad hasta el atalaya en la cima. El funicular se llama Foibanen y sube hasta 320 metros sobre el nivel del mar.

Imagen 4-21

Floibanen Funicular, Bergen, Noruega



Fuente: askja.nl

En Geirander, los senderos de montaña están señalizados y ayudan a sumergirse en la vida rural y el ambiente de las viejas granjas.

Son varios los centros turísticos que se han abierto recientemente a lo largo de los fiordos para informar al visitante. Todos tienen un común denominador: su talante didáctico y la calidad de su arquitectura. El más reciente es el Centro de Visitantes de la iglesia de madera de Borgund, destinado a explicar los secretos constructivos del monumento y a congregarse en sus instalaciones al numeroso turismo que se acerca hasta allí.

La ciudad de Trondheim se encuentra en el centro de Noruega junto a un lugar idílico, el delta del río Nidelva. Ocupa un lugar especial en la historia y la cultura noruega. Fue la primera capital de Noruega, y sigue siendo la ciudad donde los nuevos reyes reciben su bendición ceremonial. Posee una arquitectura agradable y funcional, conviviendo el río Nidelva con una infraestructura sencilla y útil. Trondheim es la puerta de entrada al norte de Noruega, donde se puede viajar hasta Cabo Norte, o Nordkapp en noruego, pasando primero por Tromso, Bodo o las Islas Lofoten

Hammerfest es una ciudad marítima que ocupa una isla próxima a Kvalsund. Es una de las últimas paradas del crucero Hurtigrutten en su ruta hacia el Cabo Norte, el extremo de Europa. Las auroras boreales trazan pinceladas de color en el cielo nocturno de esta localidad entre octubre y marzo.

El Norte de Noruega es el reino de la aurora boreal ²³ . Pocos lugares en la Tierra ofrecen tantas posibilidades para ser testimonio de este fenómeno como Noruega.

Imagen 4-22

Aurora Boreal en Tromso, Noruega



Fuente: visitnorway.com

Al profundizar en la infraestructura instalada y habilitada para el turista, se debe mencionar que Noruega es un país alargado y con paisajes abruptos, sin embargo posee una conectividad desarrollada que permite fácilmente llegar a los puntos aparentemente inaccesibles. Actualmente, hay trenes, barcos, carreteras y una red de pequeños aeropuertos que facilitan mucho los desplazamientos a cualquier lugar de país. Con sus más de 50 aeropuertos en Noruega es posible acercarse por avión incluso a las comunidades situadas más al norte.

Una red amplia de ferrocarriles enlaza Noruega con otros países escandinavos y el resto de Europa y los trenes nacionales están operados por NSB, la empresa de Ferrocarriles Estatales Noruegos.

²³ Fuente: visitnorway.es

Respecto a sus carreteras, “durante los últimos años, la arquitectura y el diseño noruegos han entrado, como se suele decir, en la primera división internacional. También se han introducido en nuestra naturaleza para entrar a formar parte de los escenarios y paisajes que se pueden contemplar a lo largo de las 18 carreteras seleccionadas. Estos elementos arquitectónicos no están presentes para obstaculizar las vistas, sino para potenciar y crear nuevas experiencias. Esta es la iniciativa de las Rutas Turísticas Nacionales, ideada para fusionar la naturaleza, la arquitectura y el diseño de Noruega y crear algo más grande que la suma de sus partes.

Las 18 rutas se encuentran en el oeste, centro y norte de Noruega, a lo largo de la costa y en las montañas. En total, cubren un total de 1.850 kilómetros (1.150 millas). El proyecto se desarrolló a lo largo de casi dos décadas y en él se invirtieron cientos de millones de coronas.”

Muchas de las rutas poseen lugares de descanso, estacionamientos y puntos de observación de vistas panorámicas.

Imagen 4-23

Fiordo Aurlandsfjord, ramal del Sognefjord, Noruega



Fuente: visitnorway.com

Imagen 4-24

Mirador en Flam, Aurland, Noruega



Fuente: visitnorway.com

Especialmente en el Oeste de Noruega, donde están los mundialmente famosos fiordos, las carreteras acaban de repente y el viaje continúa en ferry, medios de transporte que se adaptan a la geografía compleja.

Los barcos y ferris navegan arriba y abajo por la costa, en aguas resguardadas y a través de mares abiertos, hacia pueblos y aldeas, o hacia islas grandes y pequeñas.

Otro ejemplo de adaptación al medio, extremadamente accidentado, son las carreteras. Incluso las internacionales discurren a menudo entre túneles, enhebrando montañas como si fueran dobladillos. En el que conduce de Flam a Laerdal -el más largo del mundo, con sus más de 24 kilómetros-, el teléfono móvil no pierde en ningún momento su cobertura, y la radio no deja nunca de sonar. Rusticidad y sometimiento al medio, pero con tecnología de punta.

Si bien los noruegos no practican el ciclismo como lo hacen sus vecinos de otros países, las autoridades mantienen el firme propósito de incentivarlo y realizar inversiones en la infraestructura que se requiere para su ejecución. Es por eso que, entre otras iniciativas, en el año 2016 se inició un plan de construcción de carreteras para ciclistas que pretende comunicar ciudades internas y suburbios en las afueras de estas con kilómetros y kilómetros de carreteras que unirían los centros urbanos con el campo que los rodea. Serán en total 800 millones de dólares los que invertirá Noruega para contar con una red de carreteras para bicicletas, todo esto en medio de una serie de cambios que buscan fomentar transportes sustentables que ayuden al medioambiente.

El proyecto incluye 10 carreteras de alta capacidad, que serán un complemento a las ciclovías y otras rutas que usan los ciclistas de ese país. En ellas habrá dos carriles diferenciados que pasarán por 9 ciudades de noruega.

Otra intervención público-privada se dio en la ciudad de Trondheim. En esta ciudad dieron una solución a su ondulada topografía, que obliga a pedalear cuesta arriba. Para ayudar a promover el ciclismo en la ciudad y las actividades en el medio ambiente, crearon un “ascensor” para ciclistas que los trasladan a lo largo de las zonas elevadas.

Imagen 4-25

Andarivel para ciclistas en Trondheim, Noruega



Fuente: trampe.no

Principales Aspectos Comparativos y Desafíos para la Macrozona

El turismo de naturaleza en lugares de climas extremos y el turismo Antártico conforman las principales similitudes entre esta macrozona Austral y los países referentes.

Habría sido posible agregar el turismo astronómico, sin embargo, a diferencia de Noruega y Suecia, donde existe un fuerte turismo asociado a la aurora boreal, en Chile no se ha sabido difundir e instalar como atractivo las auroras australes. La observación de la Aurora Austral resulta más difícil que la Aurora Boreal, debido a que éstas se producen en las zonas polares del globo terráqueo, y no existen muchas zonas o lugares tan cercanos al Polo Sur, como en el caso del hemisferio Norte, donde las zonas y lugares son en gran cantidad más cercanas al Polo Norte. Sin embargo, la Antártida es el mejor lugar, debido a su ubicación geográfica, hallándose en plena zona Polar Sur y debajo de la Zona Auroral, desde donde se puede contemplar recurrentemente este evento desplegado en su máximo fulgor.

Luego de identificar los tipos de turismo en común, claramente marcados por la similitud en sus características geográficas y climáticas, pero con diferencias en infraestructura de apoyo al turismo, se identifican los siguientes desafíos en infraestructura para la macrozona Austral:

- Se requiere habilitar y/o mejorar la accesibilidad a los recursos y atractivos turísticos, considerando que las condiciones climáticas no son siempre favorables.

- Habilitar mayor cantidad de áreas de descanso y resguardo del clima para los turistas en los caminos habilitados.
- Se debe continuar extendiendo el sistema de rutas de belleza escénica y ciclorutas turísticas, tanto en la región de Aysén como en Magallanes y de la Antártica Chilena. A pesar del clima, la Patagonia chilena es considerada como uno de los mejores destinos a nivel mundial para recorrerla en bicicleta.²⁴
- Mejorar el estándar de las instalaciones para la conectividad marítima, lacustre y/o fluvial, así como también para el turismo y la práctica de deportes náuticos.
- Se requiere incorporar mayores elementos de seguridad vial, tanto para el tránsito de vehículos como para la prevención de los riesgos de la naturaleza.
- Mejorar la calidad de la señalización informativa turística en las diferentes rutas de la macrozona Austral.
- Mejorar los accesos y la infraestructura de apoyo al turismo en las áreas protegidas privadas y aquellas pertenecientes al SNASPE.

Como ya se ha mencionado en el resto de las macrozonas, la conectividad es un problema a resolver para lograr aprovechar al máximo todas las potencialidades que ofrece la geografía chilena y especialmente en esta macrozona, donde es igualmente importante la conectividad terrestre como marítima.

Las mejoras en infraestructura vial representan un gran desafío debido a la fragmentación insular con campos de hielos de esta macrozona, sin conexión terrestre al “Chile continental”. Conectar la macrozona Austral y sus numerosas islas con el resto del país, se transforma en uno de los principales desafíos a enfrentar. Actualmente sólo es posible vía aérea, vía marítima o, en algunos casos, atravesando por territorio argentino.

²⁴ Fuente: <http://www.cyclingabout.com/11-best-bike-touring-destinations-in-the-world/>

5. TIPOLOGÍAS DE PROYECTOS Y PROGRAMAS INVERSIÓN MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE

Definidos los más de 1.500 proyectos que conforman la propuesta de **Plan de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable**, cuya síntesis se muestra en el siguiente capítulo, se presentó la necesidad de establecer tipologías de infraestructura que permitieran agrupar los proyectos, a objeto de definir el ámbito desde el cual el Ministerio de Obras Públicas 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 a 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, entre las que hay que diferenciar las que se asocian a los programas existentes, de aquellos nuevos, que son resultado de la demanda levantada desde los actores del territorio en los talleres de diversas regiones:

Cuadro 5-1
Tipologías de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable²⁵

N°	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA	PROPÓSITO
1	Agua Potable Rural	Programa de Agua Potable Rural	Se asocia a proyectos de construcción, mejoramientos y ampliación de sistemas de agua potable que atienden localidades rurales.
2	Aguas Lluvias	Dirección de Obras Hidráulicas	Realizar acciones principalmente sobre áreas urbanas destinadas a la formulación y ejecución de planes y proyectos de obras, circunscrito a las redes primarias, necesarias para la evacuación y drenaje de aguas lluvias. Las Redes secundarias son de tuición del MINVU.
3	Borde costero	Dirección de Obras Portuarias	Contribuir al desarrollo social, de recreación y turismo, a través de la provisión de servicios de infraestructura en el borde costero, fluvial y lacustre. Contempla principalmente dos tipos de obras asociadas al mejoramiento de espacios públicos costeros: <ul style="list-style-type: none"> • Recuperación de playas: mediante la construcción de obras de protección, descontaminación de arena, rellenos y equipamientos básicos. • Paseos costeros: a través de la construcción de obras de protección y equipamientos básicos.

²⁵ Nota: en algunos casos, la definición o consideraciones respecto de una cierta tipología, coincide con la descripción del programa de inversiones existentes en el MOP.

N°	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA	PROPÓSITO
4	Caleta Pesquera y turística	Dirección de Obras Portuarias	<p>Mejorar las condiciones de operación, seguridad, higiene y turismo asociado a la actividad pesquera artesanal.</p> <p>Corresponde a un programa de inversión que contempla infraestructura básica relativa a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obras marítimas: Atracaderos tales como, muelles, rampas y/o malecones. Además contempla la construcción de rampas para varado y resguardo de embarcaciones. • Obras Terrestres: explanadas, servicios básicos (agua, luz, alcantarillado y servicios higiénicos), boxes y sombreaderos.
5	Ciclo vía - Ciclo ruta	Direcciones de: Vialidad y Obras Portuarias	Desarrollar la infraestructura emplazada sobre la faja fiscal de caminos públicos o en bordes costeros, orientada al tránsito y/o circulación de bicicletas.
6	Camino conector turístico (*)	Dirección de Vialidad	Habilitar camino público de conectividad terrestre destinado al libre tránsito, situado fuera de los límites urbanos y donde una de sus importantes funciones es conectar destinos turísticos.
7	Edificación pública	Dirección de Arquitectura	Construir, mejorar y/o ampliar la edificación destinada para el servicio de organismos públicos.
8	Infraestructura cultural (*)	Dirección de Arquitectura	Construir, conservar y restaurar la edificación de carácter público, destinada a albergar, principalmente a museos o centros de difusión y creación de la cultura y las artes.
9	Infraestructura de información y servicios turísticos (*)	Dirección de Arquitectura	<p>Construir obra pública destinada a:</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).
10	Infraestructura de transporte aéreo	Dirección de Aeropuertos	Construir obra pública que considera aquellos elementos necesarios para la operación de aeronaves y atención de pasajeros, sean éstas aviones o helicópteros.
11	Infraestructura de transporte terrestre	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública que considera aquellos elementos necesarios para la operación de buses interurbanos, rurales y atención de pasajeros.
12	Infraestructura de defensa fluvial	Dirección de Obras Hidráulicas	Construir obra pública para la defensa de terrenos y poblaciones contra inundaciones o desbordes de riberas.
13	Complejo fronterizo	Dirección de Arquitectura	Construir la infraestructura necesaria para que las personas, mercancías transportadas y vehículos puedan

N°	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA	PROPÓSITO
			atravesar los límites de dos países, cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades competentes.
14	Edificación Patrimonial	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública destinada a rescatar y poner en valor inmuebles o áreas de reconocida importancia patrimonial. De manera singular considera la acción de restauración.
15	Ruta escénica	Dirección de Vialidad	<p>Construir caminos o tramos de caminos que se emplazan en zonas de alto valor paisajístico, ambiental y o cultural, cuyo trazado y obras complementarias ayudan a preservar, proteger y poner en valor el entorno donde se insertan y favorecer el desarrollo turístico del territorio.</p> <p>Entre las obras complementarias destacan: miradores, ciclo vías o ciclo rutas, aceras, pasarelas, áreas de detención, descanso e interpretación, paraderos, refugios e iluminación.</p>
16	Sendero Interpretativo (*)	Direcciones de Vialidad, Arquitectura; Obras Portuarias	Senda habilitada para el paso de personas, cuyo trazado se desarrolla en algún 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 pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado.

(*) Nota: Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.

5.1 Programas de Inversión Existentes en el MOP²⁶

Varias de las iniciativas que son parte de la propuesta de Plan de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable, puedan ser incorporadas a los Programas de Inversión que lleva adelante en la actualidad el Ministerio de Obras Públicas. Por esta razón, es de suma importancia conocer cuáles son esos programas, lo que se revisará en las próximas páginas.

El Ministerio de Obras Públicas realiza su labor a través de una Subsecretaría y dos Direcciones Generales. La Dirección General de Aguas tiene la función primordial de aplicar el Código de Aguas y la Dirección General de Obras Públicas articula la gestión técnica de los Servicios de Infraestructura.

La Dirección General de Obras Públicas comprende seis unidades ejecutoras:

- Dirección de Aeropuertos
- Dirección de Arquitectura
- Dirección de Obras Hidráulicas
- Dirección de Obras Portuarias
- Dirección de Vialidad
- Coordinación de Concesiones de Obras Públicas

En la actualidad, cada una de las unidades ejecutoras cuenta con un conjunto de programas de inversiones a su cargo, los que se indican a continuación:

5.1.1 Dirección de Aeropuertos

La Dirección de Aeropuertos es el área del MOP encargada de dotar al país de servicios de infraestructura aeroportuaria asegurando estándares de calidad, seguridad y eficiencia, para la satisfacción de las necesidades de los diversos actores del sistema de transporte aéreo, contribuyendo al desarrollo económico sustentable y competitividad del país, la conectividad, la integración territorial, la equidad y calidad de vida de las personas.

Los programas considerados por esta Dirección son:

- a) Helipuertos/puntos de posada
- b) Multired
- c) Red pequeños aeródromos
- d) Red primaria aeroportuaria
- e) Red secundaria aeroportuaria
- f) Conservación del patrimonio

²⁶ Fuente: Dirección de Planeamiento, Ministerio de Obras Públicas, 2016.

5.1.2 Dirección de Arquitectura

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 Ministerio de Obras Públicas o por mandato de otras instituciones del Estado.

Los programas considerados por esta Dirección son:

- a) Administración y gestión
- b) Conservación edificios gubernamentales
- c) Conservación edificios MOP
- d) Edificación patrimonial
- e) Edificación patrimonial no urbana
- f) Edificios gubernamentales
- g) Edificios MOP
- h) Estudios asociados a la cultura
- i) Estudios asociados a la gestión
- j) Infraestructura cultural
- k) Obras por mandato
- l) Obras y artes

5.1.3 Dirección de Obras Hidráulicas

La Dirección de Obras Hidráulicas del MOP tiene por misión proveer de servicios de Infraestructura Hidráulica que permitan el óptimo aprovechamiento del agua y la protección del territorio y de las personas, mediante un equipo de trabajo competente, con eficiencia en el uso de los recursos y la participación de la ciudadanía en las distintas etapas de los proyectos, para contribuir al desarrollo sustentable del País.

Los programas considerados por esta Dirección son:

- a) Agua Potable Rural
- b) Administración directa de obras de riego
- c) Conservación aluvional
- d) Conservación de obras de aguas lluvias
- e) Conservación de obras de riego
- f) Conservación de riberas (defensas fluviales)
- g) Control aluvional
- h) Evacuación y drenaje de aguas lluvias
- i) Explotación de obras de riego
- j) Fortalecimiento usuarios
- k) Grandes obras de riego
- l) Manejo de cauces
- m) Obras medianas de riego y drenaje
- n) Planes maestros de obras fluviales

5.1.4 Dirección de Obras Portuarias

La Dirección de Obras Portuarias tiene como misión proveer a la ciudadanía servicios de infraestructura portuaria y costera, marítima, fluvial y lacustre necesarios para el mejoramiento de la calidad de vida, el desarrollo socioeconómico del país y su integración física nacional e internacional.

Los programas considerados por esta Dirección son:

- a) Conservación y fiscalización infraestructura portuaria
- b) Conservación y reparación de dragas y equipos
- c) Infraestructura de mejoramiento del borde costero
- d) Infraestructura portuaria de conexión
- e) Infraestructura portuaria de ribera
- f) Infraestructura portuaria para el turismo y deportes náuticos
- g) Infraestructura portuaria pesquera artesanal

5.1.5 Dirección de Vialidad

La Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas tiene por misión mejorar la conectividad entre los chilenos y entre Chile y el extranjero, planificando, proyectando, construyendo y conservando oportunamente la infraestructura vial necesaria para el desarrollo del país y su resguardando su calidad y seguridad, respetando el medio ambiente e incorporando sistemáticamente tecnologías innovadoras en el ámbito vial y de transporte.

Los programas considerados por esta Dirección son:

- a) Caminos nacionales
- b) Conservación vial
- c) Desarrollo vial áreas costeras
- d) Estudios básicos de vialidad
- e) Mejoramiento red vial regional principal
- f) Mejoramiento red vial regional secundaria
- g) Pavimentos básicos
- h) Programa transporte urbano
- i) Red austral
- j) Ruta precordillerana
- k) Rutas internacionales
- l) Rutas interregionales
- m) Seguridad vial, ciclovías y pasarelas
- n) Vialidad urbana

5.1.6 Coordinación de Concesiones de Obras Públicas

La Coordinación de Concesiones de Obras Públicas es el área encargada a nivel ministerial de Proveer, preservar y mejorar obras y servicios de infraestructura pública en el marco de la asociación público privada que favorezca el desarrollo nacional y la calidad de vida de los chilenos.

Los programas considerados por esta Coordinación son:

- a) Aeroportuario
- b) Conectividad austral
- c) Edificación pública
- d) Multisectorial
- e) Obras de riego
- f) Programa hospitalario
- g) Ruta 5
- h) Transporte público
- i) Vialidad interurbana
- j) Vialidad urbana

5.1.7 Apoyo de los programas de inversión vigentes en MOP al turismo

De acuerdo a lo que se ha revisado respecto a la inversión MOP que se está ejecutando en la actualidad por los diferentes servicios del Ministerio, es posible notar que varios, algunos directa y otros indirectamente, ya se encuentran apoyando el turismo. Entre ellos cabe destacar:

Dirección de Aeropuertos

- Helipuertos/puntos de posada
- Red pequeños aeródromos
- Red primaria aeroportuaria

Dirección de Arquitectura

- Edificación patrimonial
- Edificación patrimonial no urbana
- Infraestructura cultural

Dirección de Obras Hidráulicas

- Agua Potable Rural
- Conservación de riberas (defensas fluviales)
- Control aluvional
- Evacuación y drenaje de aguas lluvias

Dirección de Obras Portuarias

- Infraestructura de mejoramiento del borde costero
- Infraestructura portuaria de conexión
- Infraestructura portuaria de ribera
- Infraestructura portuaria para el turismo y deportes náuticos
- Infraestructura portuaria pesquera artesanal

Dirección de Vialidad

- Desarrollo vial áreas costeras
- Mejoramiento red vial regional principal
- Mejoramiento red vial regional secundaria
- Red austral
- Ruta precordillerana
- Rutas internacionales
- Rutas interregionales
- Seguridad vial, ciclovías y pasarelas

Muchas de las iniciativas presentes en el Plan Base de este estudio, la mayoría proveniente de los Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico, están ya contempladas en los programas de inversión vigentes en el MOP.

Asimismo, gran parte de los nuevos proyectos que conforman la propuesta de plan de infraestructura de apoyo al turismo sustentable, también pueden ser asociados a planes de inversión vigentes.

5.2. Relación entre Tipologías de Infraestructura y Programas de Inversión MOP

Una vez definidas las tipologías de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable y los programas de inversiones que lleva a cabo el Ministerio, corresponde, por tanto, efectuar la asociación entre ambos elementos. De esta forma, a cada tipología de infraestructura identificada, le corresponderá uno o más programas de inversiones existentes en el MOP. En algunos casos, si no existe un programa vigente que se ajuste a una determinada tipología, se sugiere la creación del mismo, tal como muestra el siguiente cuadro:

Cuadro 5-2
Relación entre Tipologías de Infraestructura y Programas de Inversión MOP

N°	TIPOLOGÍA	PROGRAMAS MOP ASOCIADOS	DIRECCION MOP
1	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Obras Hidráulicas
2	Aguas Lluvias	Evacuación y drenaje de aguas lluvias	Obras Hidráulicas
3	Borde Costero	Infraestructura de mejoramiento del borde costero	Obras Portuarias
		Infraestructura portuaria de conexión	Obras Portuarias
		Infraestructura portuaria de ribera	Obras Portuarias
		Infraestructura portuaria para el turismo y los deportes náuticos	Obras Portuarias
4	Ciclovía - Ciclorruta	Seguridad vial, ciclovías y pasarelas	Vialidad
5	Conector Turístico	Caminos nacionales	Vialidad
		Desarrollo vial áreas costeras	Vialidad
		Mejoramiento red vial regional principal	Vialidad
		Mejoramiento red vial regional secundaria	Vialidad
		Pavimentos básicos	Vialidad
		Red austral	Vialidad
		Ruta precordillerana	Vialidad
		Rutas internacionales	Vialidad
		Rutas interregionales	Vialidad
		Seguridad vial, Ciclovías y pasarelas	Vialidad
		Vialidad urbana	Vialidad
		Vialidad interurbana	Concesiones
Ruta 5	Concesiones		
6	Edificación Pública	Edificios gubernamentales	Arquitectura
		Edificios MOP	Arquitectura
7	Infraestructura Cultural	Infraestructura Cultural	Arquitectura
8	Infraestructura de Centros de Información Turística	Infraestructura de información y servicios turísticos	Arquitectura
9	Infraestructura de Centros de Servicios Turísticos	Infraestructura de información y servicios turísticos	Arquitectura
10	Infraestructura de Transporte Aéreo	Helipuertos – Puntos de posada	Aeropuertos
		Multired	Aeropuertos
		Red de pequeños aeródromos	Aeropuertos
		Red primaria aeroportuaria	Aeropuertos
		Red secundaria aeroportuaria	Aeropuertos
11	Infraestructura de Servicios asociados a Transporte Terrestre	Obras por mandato	Arquitectura

N°	TIPOLOGÍA	PROGRAMAS MOP ASOCIADOS	DIRECCION MOP
12	Infraestructura Fluvial	Conservación de riberas (defensas fluviales)	Obras Hidráulicas
		Manejo de cauces	Obras Hidráulicas
		Obras medianas de riego y drenaje	Obras Hidráulicas
		Planes maestros de obras fluviales	Obras Hidráulicas
13	Paso Fronterizo	Obras por mandato	Arquitectura
14	Patrimonio	Edificación patrimonial	Arquitectura
		Edificación patrimonial no urbana	Arquitectura
15	Ruta Escénica	Rutas escénicas	Vialidad
16	Sendero Interpretativo	Sendero interpretativo	Arquitectura
17	Ciclorutas Turísticas	Ciclorutas turísticas	Vialidad

Nota: las filas que aparecen con color verde corresponden a propuestas de nuevos programas de inversión MOP, junto al nombre del servicio ejecutor del Ministerio que se propone para su gestión.

5.3. Propuesta de Nuevos Programas de Inversión MOP

Del análisis de la información proporcionada en el cuadro anterior, se desprende que existen algunas tipologías de infraestructura nuevas, surgidas de los talleres de participación o del análisis del consultor, que no tienen cabida en un programa específico vigente en el MOP, por lo cual se hace necesario proponer la creación de nuevos programas de inversiones:

- a. **Infraestructura de Información y Servicios Turísticos:** programa que podría ser administrado por el Ministerio de Obras Públicas, que comprende las obras públicas referidas a la construcción de:
 - Centros de interpretación, paneles informativos y en general, a todo aquel elemento destinado a entregar información al turista, que le permita tener un mayor conocimiento de la zona donde se encuentra.
 - Espacios para el descanso y resguardo de los turistas, donde además puedan tener acceso a servicios de orientación turística y facilidades varias, como por ejemplo, servicios higiénicos, internet, contacto con operadores locales, entre otros.

La Dirección de Arquitectura podría actuar como Unidad Técnica en el diseño y construcción de este tipo de obras, la administración de las mismas sería posteriormente materia de gobernanza del sector turismo, mediante sus instancias regionales.

- b. **Ruta Escénica:** nuevo programa de inversiones que podría ser administrado por el MOP y que comprendería la construcción o habilitación de las vías 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 y poner en valor para uso y disfrute de los usuarios, tales cualidades.

De igual forma que para el caso de la definición de la tipología, para los proyectos que componen este programa, deberá 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 ciclorutas o sendas peatonales, que se adentran en zonas prístinas y no alteradas.

La administración de este programa podría recaer en la Dirección de Vialidad, con apoyo de la Dirección de Arquitectura.

- c. **Sendero Interpretativo:** programa de inversiones cuya administración podría recaer en el MOP y que comprendería la construcción de senderos no motorizados, cuyo trazado se desarrolla en alguna área de interés turístico (generalmente áreas protegidas pertenecientes al SNASPE), que cuenta con información asociada a su trazado, así como también con equipamiento de apoyo.

La administración de este programa podría recaer en la Dirección de Vialidad, con apoyo de la Dirección de Arquitectura.

- d. **Ciclorutas Turísticas:** se propone este nuevo programa que podría ser administrado por el MOP y que comprendería la construcción de vías destinadas al tránsito de bicicletas, situadas fuera de los límites urbanos, cuyo trazado une dos o más destinos turísticos y no se encuentra asociado a rutas escénicas, pero puede ser complementario a los conectores turísticos. Se diferencia del programa “Seguridad vial, Ciclovías y pasarelas” en el sentido que este tipo de obras tiene una orientación marcada hacia el apoyo al turismo en bicicleta, con zonas de descanso e información turística. La administración de este programa podría recaer en la Dirección de Vialidad.

Dado que los proyectos que han dado origen a estos nuevos programas de inversiones que se proponen están presentes en todas las regiones de Chile, se tratará de programas con escala nacional, que podrán tener su bajada a través de subprogramas macrozonales o regionales.

6. SÍNTESIS DE LA PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE

El presente estudio ha comprendido la elaboración de 15 propuestas de planes regionales de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable, las que han dado origen a más de 1.500 proyectos. Cada una de estas propuestas de planes regionales ha sido presentada en un informe independiente, con toda la información concerniente a cada región. A continuación se presenta una síntesis de la **Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable**, realizando un análisis escalar, a nivel país y macrozonas. Esta síntesis, si bien no da cuenta detallada de los proyectos, realiza una agrupación en función de la procedencia de la iniciativa de inversión (Plan Base y Proyectos Nuevos) y la tipología resultante, donde esta última agrupación permite definir o canalizar la acción del MOP a través de sus programas de inversión vigentes y dónde fue necesario crear nuevos programas.

Se puede apreciar en esta síntesis de la propuesta de plan que las principales tipologías de proyectos presentes en cada macrozona, en términos de la cantidad de proyectos que se propone, están apuntando precisamente a resolver los desafíos planteados anteriormente en este informe, en términos de la infraestructura habilitante para el turismo para cada macrozona. Asimismo, se puede apreciar el peso relativo que tienen las nuevas tipologías de infraestructura planteadas respecto de las tradicionales.

6.1. Síntesis de la Propuesta de Plan Nacional

El siguiente cuadro muestra un resumen a nivel nacional y por macrozona de la propuesta de Plan, desagregado por Plan Base y Proyectos Nuevos. Se observa que la propuesta reúne un total de 1.663 proyectos, de los cuales 946 corresponden a iniciativas levantadas, tanto en el desarrollo del proceso participativo, como aquellas propuestas por el consultor a partir de los déficits detectados en cada una de las regiones. Los 717 proyectos que forman parte del Plan Base corresponden a iniciativas de inversión que el MOP ya tiene programadas.

Cuadro 6-1

Síntesis de la Propuesta de Plan de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable Nivel Nacional

Propuesta de Plan	N° de iniciativas por Macrozona				Total Nacional
	Norte	Centro	Sur	Austral	
Plan Base	222	120	275	100	717
Proyectos Nuevos	319	238	296	93	946
Total	541	358	571	193	1.663

Fuente: elaboración propia.

El cuadro anterior, permite realizar una primera segmentación territorial a nivel nacional, esto es, la mayor concentración de proyectos de la **Propuesta de Plan** se asocia a la Macrozona Sur, con 571 proyectos, equivalente a un 34,3% del total nacional, en tanto la Macrozona Austral es la que presenta la menor cantidad, con 193 proyectos, representando un 11,6%. Las macrozonas Centro y Norte presentan concentraciones de 21,5% y 32,5%, respectivamente.

Tal como se indicó en el capítulo anterior, cada proyecto contenido en la **Propuesta de Plan** se asoció a una determinada tipología. La distribución a nivel nacional es la que se muestra en el siguiente cuadro, donde se observa un **primer grupo** de tipologías, donde la concentración de proyectos se produce en Borde Costero, Conector Vial Turístico, Ruta Escénica e Infraestructura de Información y Servicios Turísticos, cuya participación sumada alcanza al **61,8%** (2/3) del conjunto de proyectos que forman parte de la **Propuesta de Plan**.

Las restantes tipologías presentan una alta dispersión, sin embargo, es posible identificar un **segundo grupo** de tipologías, asociado a Agua Potable Rural, Sendero Interpretativo, Patrimonio e Infraestructura Fluvial, los que en conjunto reúnen un **25,3%** del total de proyectos, los que sumados al primer grupo, constituyen un **87,1%** de los proyectos de la propuesta de plan.

El primer grupo de tipologías da cuenta, de alguna forma, de las particularidades del territorio nacional en relación al turismo. Por una parte, no sorprende que la tipología de Borde Costero se ubique en primer lugar, lo que se justifica de alguna forma con el extenso litoral y la concentración de lagos, lagunas y ríos navegables particularmente en las macrozonas Sur y Austral. Además, al contrastar este hecho con el número de atractivos definidos por SERNATUR, asociados a algún borde costero, sea marítimo, lacustre o fluvial, se observa que este tipo de atractivos concentran cerca del 16% del catastro nacional de atractivos.

Las tipologías de Conector Turístico y Ruta Escénica dan cuenta de la necesidad otorgar conectividad a los diversos destinos turísticos definidos a nivel nacional. No obstante, la diferencia, se establece en la existencia de territorios, donde el rescate de sus atributos paisajísticos y/o incorporación eficiente de atractivos a la ruta, le otorgan un carácter escénico; situación transversal a nivel nacional. En este sentido, algunas regiones, pertenecientes a las macrozonas Sur y Austral, ya presentan algunos avances en relación a esta tipología, por ejemplo, en los destinos: Siete Lagos (región de Los Ríos), Lagos Llanquihue y Todos Los Santos (región de Los Lagos) y Parque Nacional Torres del Paine (región de Magallanes); todos destinos consolidados.

Cuadro 6-2
Síntesis de la Propuesta de Plan, Nivel Nacional, por Tipología de Proyectos

Tipología	Base	Nuevo	Total general	% del Total
Borde Costero	183	139	322	19,4%
Conector vial turístico	224	59	283	17,0%
Ruta Escénica	2	240	242	14,6%
Agua Potable Rural	106	76	182	10,9%
Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1	180	181	10,9%
Sendero Interpretativo	1	109	110	6,6%
Patrimonio	64	39	103	6,2%
Caleta pesquera y turística	39	34	73	4,4%
Infraestructura de Transporte Aéreo	13	14	27	1,6%
Infraestructura Fluvial	17	9	26	1,6%
Infraestructura Cultural	14	7	21	1,3%
Aguas Lluvias	19		19	1,1%
Infraestructura de Transporte Terrestre	1	15	16	1,0%
Ciclovía - Ciclorruta	2	11	13	0,8%
Turismo y deportes náuticos	5	7	12	0,7%
Manejo de cauces	11		11	0,7%
Edificación Pública	8		8	0,5%
Paso y complejo fronterizo	1	7	8	0,5%
Infraestructura de riego	6		6	0,4%
Total general	717	946	1.663	100%

Fuente: elaboración propia.

La tipología de Infraestructura de Información y Servicios Turísticos, ubicada en el quinto lugar de las tipologías con mayor recurrencia, da cuenta de una real necesidad, a nivel nacional, no sólo en relación a lo que ocurre en las rutas de conexión, sino también en áreas urbanas y áreas silvestres protegidas, entre otros. Las intervenciones llevadas adelante por el Ministerio de Bienes Nacionales, en su programa de Rutas Patrimoniales constituyen un ejemplo, pero en sectores muy focalizados del territorio nacional.

Al observar los programas de inversión existentes en el MOP, se constata que la tipología de Borde Costero cuenta con un programa existente claramente definido. En tanto la tipología de Conector Turístico, es posible asociarla a distintos programas existentes en la Dirección de Vialidad. Constituyendo esto una ventaja, ya que parte importante de dichas tipologías son absorbidas por el Plan Base, lo que se traduce en inversiones ya programadas relacionadas a PRIGRH, al menos hasta el año 2021. En conjunto representan un **36,4%** del total de proyectos del plan propuesto, constatando con ello el aporte que hoy en día el MOP está realizando al desarrollo del turismo a nivel nacional.

Para las tipologías de Rutas Escénicas e Infraestructura de Información y Servicios Turísticos, cuya procedencia radica principalmente del proceso participativo desarrollado en el estudio, donde **420** iniciativas provienen de este proceso, de un total de **423** para ambas tipologías. Al respecto, el MOP no tiene en la actualidad programas existentes, es decir, no presenta respuesta operativa ni institucional,

formalizados a través de programas específicos, para un 25% del total de proyectos del Plan Propuesto.

Se observa, por otra parte, que la tipología de Senderos Interpretativos no se encuentra tampoco asociada a un programa de inversión MOP vigente, no obstante es un tipo de inversión que ha sido realizada en algunas ocasiones²⁷.

6.2. Síntesis de la Propuesta de Plan para la Macrozona Norte

6.2.1. Principales tipologías surgidas

El siguiente cuadro muestra un resumen para la Macrozona Norte de la **Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable**, desagregado por Plan Base y Proyectos Nuevos.

Se observa que la Propuesta reúne un total de 525 proyectos, de los cuales 330 corresponden a iniciativas levantadas, tanto en el desarrollo del proceso participativo como aquellas propuestas por el consultor a partir de los déficits detectados en cada una de las regiones. Los 195 proyectos que forman parte del Plan Base corresponden a proyectos de inversión que el MOP ya tiene programados.

Cuadro 6-3
Síntesis de la Propuesta de Plan para la Macrozona Norte

Tipología	Base	Nuevo	Total	% del total
Agua Potable Rural	28	14	42	7,8%
Borde Costero	27	28	55	10,2%
Caleta pesquera y turística	17	10	27	5,0%
Ciclovía - Ciclorruta		3	3	0,6%
Conector vial turístico	91	34	125	23,1%
Edificación Pública	5		5	0,9%
Infraestructura Cultural	4	1	5	0,9%
Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	1	76	77	14,2%
Infraestructura de riego	5		5	0,9%
Infraestructura de Transporte Aéreo	3	6	9	1,7%
Infraestructura de Transporte Terrestre	1	8	9	1,7%
Infraestructura Fluvial	4	4	8	1,5%
Manejo de cauces	10		10	1,8%
Patrimonio	26	22	48	8,9%
Ruta Escénica		70	70	12,9%
Sendero Interpretativo		43	43	7,9%
Total general	222	319	541	100%

Fuente: elaboración propia.

En este contexto, las primeras 4 tipologías, Conector Vial Turístico, Infraestructura de Información y Servicios Turísticos, Borde Costero y Ruta Escénica, presentan un gran número de proyectos en la propuesta de plan, con lo observado a nivel nacional. Sin embargo, se presenta una diferencia en número de proyectos que cada tipología

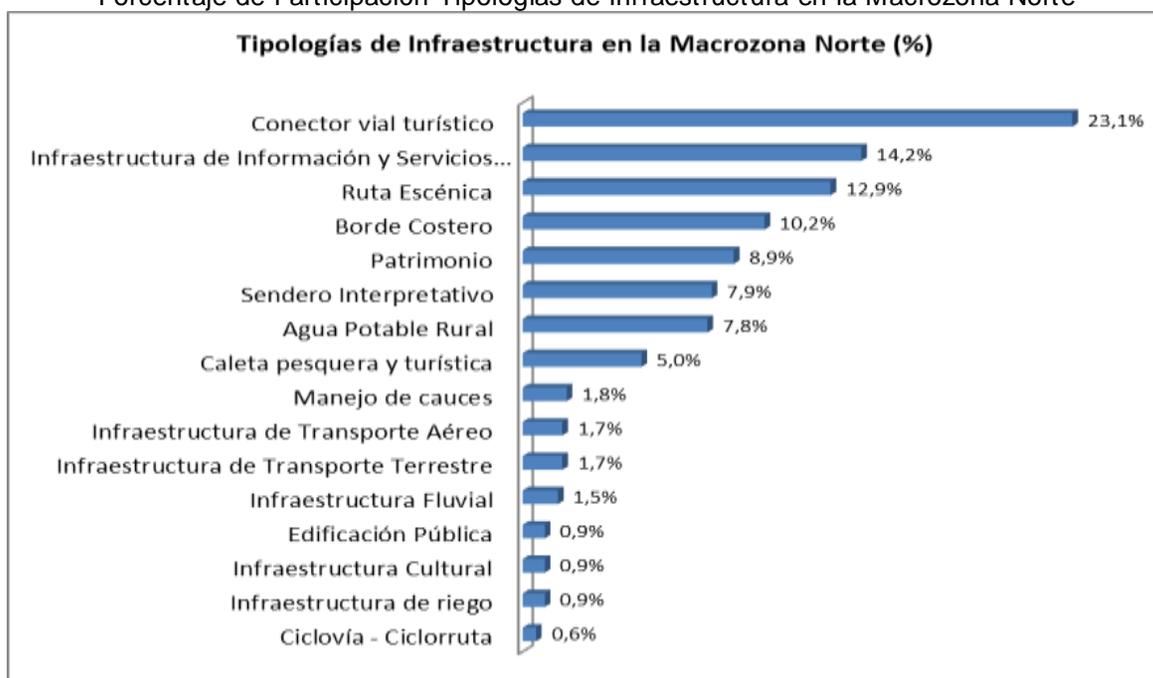
²⁷ <http://www.gorearicayparinacota.cl/index.php/noticias/235-presidenta-bachelet-inauguro-nuevo-paseo-costero-de-cuevas-de-anzota>

alcanza en esta Macrozona. Así, en este caso es la tipología de Conector Turístico la que llega al primer lugar con una participación del 23,1%, en tanto, los tres restantes alcanzan una participación, entre el 10% y el 14% y un acumulado de 60,4%.

El panorama que ofrece el grupo de estas cuatro primeras tipologías del cuadro, enfocado básicamente en aspectos de conectividad, carencia de información a disposición del turista y puesta en valor del borde costero, permite ratificar uno de los principales atributos por los cuales es relevada esta macrozona en la promoción del turismo, como es disfrutar de las playas y aguas más cálidas de nuestro mar territorial, donde además se realizan un conjunto de actividades deportivas y de aventura, que en las regiones de Arica y Parinacota y Tarapacá pierden la estacionalidad que se observa en todo el resto del territorio nacional.

El segundo segmento de tipologías de infraestructura, está compuesto por Patrimonio, Sendero Interpretativo y Agua Potable Rural. Es aquí, donde la tipología de Patrimonio con un 24,6% de participación en los proyectos de esta macrozona adquiere relevancia, pues está centrada en aspectos como restauración de iglesias, puesta en valor de sitios arqueológicos, antiguas oficinas salitreras y recuperación de edificios patrimoniales de diferentes localidades de la macrozona, entre otras. Hecho que, sin duda, es un elemento colaborativo a la hora de diseñar la temática de las rutas escénicas propuestas para esta macrozona y de potenciar el turismo cultural.

Figura 6-1
Porcentaje de Participación Tipologías de Infraestructura en la Macrozona Norte



La tipología Sendero Interpretativo, que se ubica en el sexto lugar, también actúa como elemento coadyuvante en el diseño de rutas escénicas, pues una parte

importante de ellos se asocian al realizar una exploración o acercamiento sobre áreas silvestres protegidas, humedales y áreas de valor ambiental, entre otros.

6.2.2. Participación de categorías de los atractivos de jerarquía internacional de la macrozona

De acuerdo con la información contenida en el catastro de atractivos turísticos de SERNATUR, la macrozona Norte tiene un total de 1.291 atractivos, los que se desglosan según su jerarquía en 97 internacionales (7,51%), 323 nacionales (25,02%), 530 regionales (41,05%) y 341 locales (26,41%). Si se consideran solo aquellos de jerarquía internacional, se observa que las categorías de atractivos más destacados corresponden a sitio natural con un 39,18%, acontecimiento programado con un 23,71% y museo o manifestación cultural con un 19,59%, la diferencia se distribuye en otros.

Los antecedentes señalados entregan la posibilidad de realizar una segunda mirada sobre las tipologías de proyectos de la Propuesta de Plan. Así, por ejemplo, dentro de la categoría sitio natural de atractivos, asoman con fuerza (solo jerarquía internacional), playas de las regiones de Coquimbo y Atacama, áreas silvestres protegidas como PN Lauca, RN Las Vicuñas, PN Pan de Azúcar, PN Llanos de Challe, PN Nevado Tres Cruces, entre otros. Además de sitios que presentan intereses especiales como el desierto florido en diversos sectores, el Salar de Atacama, volcanes y géiseres.

Elementos como éstos, permitirían, en conjunto con los elementos de la tipología de Patrimonio, realizar una identificación y singularización de rutas escénicas. Por ejemplo, asociarlas a las que se plantean en el anexo 5 del Informe de Focalización Turística²⁸; por mencionar algunas: Ruta de los Salares, Ruta de Desierto y Arqueología.

Respecto de los atractivos turísticos denominados “acontecimientos programados”, éstos se encuentran directamente relacionados con una parte importante de la tipología Patrimonio, particularmente en lo que a iglesias se refiere. Esta categoría adquiere relevancia por la cantidad de fiestas y/o carnavales que reúnen a comunidades altiplánicas de la macrozona Norte.

6.2.3. Plano esquemático Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable para la Macrozona Norte

A continuación se presenta el plano esquemático del Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable para la Macrozona Norte.

²⁸ Fuente: Informe de Focalización Turística, Informe Metodológico. Subsecretaría de Turismo y SERNATUR. 2015.

Figura 6-2
 Plano esquemático del Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable para la Macrozona Norte



6.3. Síntesis de la Propuesta de Plan para la Macrozona Centro.

6..3.1 Principales tipologías surgidas

El siguiente cuadro muestra un resumen para la Macrozona Centro de la **Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable**, desagregado por Plan Base y Proyectos Nuevos.

Se observa que la propuesta reúne un total de 358 proyectos, de los cuales 238 corresponden a iniciativas levantadas, tanto en el desarrollo del proceso participativo como aquellas propuestas por el consultor a partir de los déficits detectados en cada una de las regiones. Los 120 proyectos que forman parte del Plan Base corresponden a proyectos de inversión que el MOP ya tiene programados.

Cuadro 6-4
Síntesis de la Propuesta de Plan para la Macrozona Centro

TIPOLOGIA	Base	Nuevo	Total general	% del total
Agua Potable Rural	24	30	54	15,1%
Aguas Lluvias	10		10	2,8%
Borde Costero	15	19	34	9,5%
Caleta pesquera y turística	6	19	25	7,0%
Ciclovia - Ciclorruta	1	5	6	1,7%
Conector vial turístico	40	11	51	14,2%
Edificación Pública	1		1	0,3%
Infraestructura Cultural	5	4	9	2,5%
Infraestructura de Información y Servicios Turísticos		34	34	9,5%
Infraestructura de Transporte Aéreo	2	4	6	1,7%
Infraestructura Fluvial	4	1	5	1,4%
Paso y complejo fronterizo	1	1	2	0,6%
Patrimonio	8	10	18	5,0%
Ruta Escénica	1	68	69	19,3%
Sendero Interpretativo	1	29	30	8,4%
Turismo y deportes náuticos	1	3	4	1,1%
Total general	120	238	358	100%

Fuente: elaboración propia.

En este contexto, el primer grupo de tipologías, compuesto por Ruta Escénica, Agua Potable Rural, Conector Turístico y Borde Costero, presentan una diferencia con lo revisado a nivel nacional y en particular con la macrozona Norte, incorporándose la tipología de Agua Potable Rural como una necesidad importante en esta macrozona. A su vez, los porcentajes alcanzados por cada tipología en este primer grupo van entre 19% y 9% y en conjunto alcanzan un acumulado de 58,1%.

El panorama que ofrece este primer grupo de tipologías, devela la necesidad de poner en valor territorios interiores y aumentar la dotación y disponibilidad de agua potable en localidades de menor tamaño, con el propósito de incorporarlas a la cadena productiva del turismo.

Por otra parte, las Rutas Escénicas se vuelcan hacia el borde costero y hacia los valles transversales, con elementos patrimoniales y productivos. Resaltan, en este caso, aspectos asociados a caletas y viñedos en la región del Maule, y en la región de Valparaíso, áreas con embalses, por ejemplo.

Un segundo grupo de tipologías de infraestructura, está compuesto por Infraestructura de Información y Servicios Turísticos, Sendero Interpretativo y Caletas Pesqueras y Turísticas. Es aquí, donde la tipología de Infraestructura de Información y Servicios Turísticos, con un 9,5% de participación en los proyectos de esta macrozona adquiere relevancia, pues corresponde a la zona más poblada del territorio nacional, generando con ello una demanda de carácter nacional, interregional e intrarregional durante fines de semanas largos y festivos, la que requiere de estos servicios, ya que de esta forma es posible entregar una oportunidad a un segmento poblacional que realiza mayoritariamente viajes autoguiados, no solo en largos desplazamientos, sino también al interior de localidades urbanas de variados tamaños como Santiago, San José de Maipo, Isla de Maipo, Valparaíso, San Esteban, Putaendo, La Ligua, Rancagua, Peumo, San Vicente, Navidad, Curicó, Talca, Panimavida, Linares, San Javier, Constitución, Yerbas Buenas y Chillán, entre otras.

Figura 6-3

Participación de Proyectos por Tipología de Infraestructura para la Macrozona Centro



La tipología Sendero Interpretativo, que se ubica en el sexto lugar, también actúa como elemento coadyuvante en el diseño de rutas escénicas, pues una parte importante de ellos se asocian a realizar una exploración o acercamiento sobre áreas costeras, productivas, humedales y áreas de valor histórico, entre otras.

6..3.2 Participación de categorías de los atractivos de jerarquía internacional de la macrozona

De acuerdo con la información contenida en el catastro de atractivos turísticos de SERNATUR, la macrozona Centro tiene un total de 1.635 atractivos, los que se desglosan según su jerarquía en 138 internacionales (8,44%), 538 nacionales (31,91%), 539 regionales (32,97) y 420 locales (25,69%). Si se consideran solo aquellos de jerarquía internacional, se observa que las categorías de atractivos más destacados corresponden a museos o manifestaciones culturales, con un 44,20%, acontecimientos programados con un 23,19%, sitio natural con un 15,95% y realización técnica, científica o artística contemporánea con un 15,94%.

Los antecedentes señalados, otorgan la posibilidad de realizar una segunda mirada sobre las tipologías de proyectos de la propuesta de Plan. Así, por ejemplo, dentro de la categoría museo o manifestación cultural, no se observa una concentración de proyectos, los cuales podrían estar representados por Patrimonio y Edificación Pública (ambos mayoritariamente no incorporados dentro de un programa MOP existente), misma situación para la categoría de realización técnica, científica o artística contemporánea, que tiene su expresión más reconocida en la red de ascensores de Valparaíso, en la cual la Dirección de Arquitectura del MOP actúa como unidad técnica del Gobierno Regional de Valparaíso.

Respecto de la categoría sitio natural, éstos se centran en atractivos de montaña, playa o balneario y áreas silvestres protegidas. En este sentido, además de las ya relevadas rutas escénicas y senderos asociados a la costa, se da la posibilidad de incorporar la montaña con rutas escénicas, donde se pueda poner en valor los atributos paisajísticos y deportes de montaña (no solo esquí, también escaladas o senderismo). Surgen, por ejemplo, rutas hacia el Embalse El Yeso, las Termas del Flaco, Parque Inglés, Paso Pehuenche, Nevados de Longaví, Paso las Damas, Río Olivares, entre otras.

6..3.3 Plano esquemático Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable para la Macrozona Centro

A continuación se presenta el plano esquemático del Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable para la Macrozona Centro.

Figura 6-4
 Plano esquemático del Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable para la Macrozona Centro



6.4. Síntesis de la Propuesta de Plan para la Macrozona Sur

6.4.1. Principales tipologías para esta macrozona

El siguiente cuadro muestra un resumen para la macrozona Sur de la **Propuesta de Plan**, desagregado por Plan Base y Proyectos Nuevos. Se observa que la propuesta reúne un total de 571 proyectos, de los cuales 296 corresponden a iniciativas levantadas, tanto en el desarrollo del proceso participativo como aquellas propuestas por el consultor a partir de los déficits detectados en cada una de las regiones. Los 275 proyectos que forman parte del Plan Base corresponden a proyectos de inversión que el MOP ya tiene programados.

Cuadro 6-5
Síntesis de la Propuesta de Plan para la Macrozona Sur

Tipología	Base	Nuevo	Total general	% del total
Agua Potable Rural	42	21	63	11,0%
Aguas Lluvias	8		8	1,4%
Borde Costero	104	77	181	31,7%
Caleta pesquera y turística	13	2	15	2,6%
Ciclovia - Ciclorruta	1	3	4	0,7%
Conector vial turístico	63	10	73	12,8%
Edificación Pública	1		1	0,2%
Infraestructura Cultural	4	1	5	0,9%
Infraestructura de Información y Servicios Turísticos		53	53	9,3%
Infraestructura de riego	1		1	0,2%
Infraestructura de Transporte Aéreo	3	3	6	1,1%
Infraestructura de Transporte Terrestre		6	6	1,1%
Infraestructura Fluvial	8	4	12	2,1%
Manejo de cauces	1		1	0,2%
Paso y complejo fronterizo		3	3	0,5%
Patrimonio	24	5	29	5,1%
Ruta Escénica	1	78	79	13,8%
Sendero Interpretativo		26	26	4,6%
Turismo y deportes náuticos	1	4	5	0,9%
Total general	275	296	571	100%

Fuente: elaboración propia.

Las primeras 4 tipologías del Cuadro 6-5: Borde Costero, Ruta Escénica, Conector Vial Turístico e Infraestructura de Información y Servicios Turísticos, si bien presentan similitud en el comportamiento de participación sobre el total general con lo observado a nivel nacional, a partir de esta macrozona la tipología de Borde Costero modifica de alguna manera su accionar, pues un importante número de proyectos asociados a ella se centra en la incorporación de bordes lacustres y fluviales a través de la intervención de la Dirección de Obras Portuarias en sus distintos programas. Es imperioso integrar los cuerpos y cursos de agua de esta macrozona al desarrollo turístico, no solo en los referido a sus costaneras y playas, sino también a través de la ejecución de proyectos asociados a embarcaderos y muelles de uso público, que permitan al turista extender los recorridos más allá de los límites terrestres. Embarcaderos y muelles públicos abren nuevas rutas a los turistas y por consiguiente, no solo pueden ser utilizados en dicha función, sino que pueden tener también una

función de conexión y por sobre todo, entregan valor asociado a localidades ribereñas (cuando se ejecutan en ellas), como es el caso de Nehuentué en la región de La Araucanía o la red que está trabajando la Dirección de Obras Portuarias en el Lago Ranco, en la región de Los Ríos.

La tipología de Conector Turístico, aquí también adquiere relevancia, debido a las condiciones climáticas de la zona, que producto de las lluvias requiere permanente mantención la red vial existente, situación que se observa en la isla de Chiloé y en los sectores de la cordillera de la costa de Osorno.

En términos de participación, estas tipologías dominantes en la macrozona Sur se ordenan con los siguientes porcentajes: Borde Costero 31,7%, Conector Vial Turístico 12,8%, Ruta Escénica 13,8% y Agua Potable Rural un 11%. En conjunto alcanzan al 69,4% de los proyectos propuesto por el Plan para esta macrozona.

Figura 6-5
Participación de Proyectos por Tipología de Infraestructura para la Macrozona Sur



Como se indicó precedentemente, el panorama que ofrece este primer grupo de tipologías de la macrozona Sur, se enfoca en Borde Costero. Pero no se puede dejar de lado la relevancia que adquiere la tipología de Rutas Escénicas, más aún cuando las regiones de Los Ríos y Los Lagos son pioneras en el diseño de este tipo de rutas, a través de la Red Interlagos, en los sectores de Panguipulli - Choshuenco y Puerto Varas – Ensenada – Cascadas, respectivamente. Sin olvidar por supuesto, un trabajo primario desarrollado en la región de La Araucanía, donde se trabajó la Ruta de los Volcanes por parte del Programa Araucanía Andina, en su momento; iniciativa que incorporó un mirador de alto estándar en la ruta S-31 que une las localidades de Curacautín y Vilcún.

En este sentido, las rutas escénicas de esta macrozona adquieren singular atención en función de los atributos paisajísticos de ella. Se suma todo un proceso ocupación del territorio, tanto por parte de pueblos originarios en el sector norte de la macrozona, como de colonización alemana en el sector de la región de Los Lagos, elementos ambos de valor Patrimonial para el conjunto de la sociedad chilena. Algunas de las temáticas posibles de asociar a las rutas escénicas están también contenidas en el Anexo 5 del Informe de Focalización Turística²⁹; entre ellas, Ruta de las Islas, donde sobresalen las iglesias de Chiloé, Rutas Originarias, que puede iniciarse en Cañete y con algunas interrupciones alcanzar hasta Caremapu, en la región de los Lagos, a modo de ejemplo.

6.4.2. Participación de categorías de los atractivos de jerarquía internacional de la macrozona

De acuerdo con la información contenida en el catastro de atractivos turísticos de SERNATUR, la macrozona Sur tiene un total de 917 atractivos, los que se desglosan según su jerarquía en 61 internacionales (6,65%), 321 nacionales (35,01%), 327 regionales (35,66%) y 208 locales (22,68%). Si se consideran sólo aquellos de jerarquía internacional, se observa que las categorías de atractivos más destacados corresponden a sitio natural con un 45,90%, museo o manifestación cultural con un 26,23%, acontecimiento programado con un 16,39% y realización técnica, científica o artística contemporánea con un 11,48%.

En cuanto a los atractivos propiamente tales, éstos son áreas silvestres protegidas, montaña (particularmente áreas de volcanes), lagunas, humedales y una importante red termal asociada a la presencia de volcanes, entre los que destacan de norte a sur, Antuco, Tolhuaca, Lonquimay, Llaima, Villarrica, el Complejo Mocho-Choshuenco, Osorno, Puntigudo y Yates.

Respectos de las Obras de Arte o Técnica, destacan, tanto las iglesias de Chiloé como aquellas que forman parte del paisaje de la colonización alemana. En cuanto a los eventos artísticos destaca el Festival Internacional de Cine de Valdivia, la Noche Valdiviana y las Semanas Musicales de Frutillar, los Temporales internacionales de Teatro (TIT) de Puerto Montt y finalmente un importante patrimonio en expresado en las zonas típicas y edificaciones de carácter histórico de esta macrozona.

A partir de los antecedentes mencionados, es posible realizar una mirada prospectiva respecto de las tipologías de la propuesta de Plan. En este sentido, reafirmar la necesidad de contar con infraestructura de conectividad terrestre y fluvial que otorgue facilidades al desarrollo de la actividad turística, expresado en red vial (escénica y conectores) y borde costero, además de la infraestructura de información y servicios turísticos, no sólo asociados a rutas, sino también a áreas silvestres protegidas, tal como se plantea, por ejemplo, para el sector del Cordón Caulle y el Parque Nacional Puyehue.

²⁹ Fuente: Informe de Focalización Turística, Informe Metodológico. Subsecretaría de Turismo y SERNATUR. 2015.

6.4.3. Plano esquemático Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable para la Macrozona Sur

A continuación se presenta el plano esquemático del Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable para la Macrozona Sur.

Figura 6-6
 Plano esquemático del Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable para la Macrozona Sur



6.5. Síntesis de la Propuesta de Plan para la Macrozona Austral

6.5.1. Principales tipologías surgidas

El siguiente cuadro muestra un resumen para la macrozona Austral de la **Propuesta de Plan**, desagregado por Plan Base y Proyectos Nuevos. Se observa que la propuesta reúne un total de 193 proyectos, de los cuales 93 corresponden a iniciativas levantadas, tanto en el desarrollo del proceso participativo como aquellas propuestas por el consultor a partir de los déficits detectados en cada una de las regiones. Los 100 proyectos que forman parte del Plan Base corresponden a proyectos de inversión que el MOP ya tiene programados.

Cuadro 6-6
Síntesis de la Propuesta de Plan para la Macrozona Austral

TIPOLOGIA	Base	Nuevo	Total general	% del total
Agua Potable Rural	12	11	23	11,9%
Aguas Lluvias	1		1	0,5%
Borde Costero	37	15	52	26,9%
Caleta pesquera y turística	3	3	6	3,1%
Conector vial turístico	30	4	34	17,6%
Edificación Pública	1		1	0,5%
Infraestructura Cultural	1	1	2	1,0%
Infraestructura de Información y Servicios Turísticos		17	17	8,8%
Infraestructura de Transporte Aéreo	5	1	6	3,1%
Infraestructura de Transporte Terrestre		1	1	0,5%
Infraestructura Fluvial	1		1	0,5%
Paso y complejo fronterizo		3	3	1,6%
Patrimonio	6	2	8	4,1%
Ruta Escénica		24	24	12,4%
Sendero Interpretativo		11	11	5,7%
Turismo y deportes náuticos	3		3	1,6%
Total general	100	93	193	100%

Fuente: elaboración propia.

Las primeras 4 tipologías con mayor participación en la macrozona Austral son Borde Costero, Conector Vial Turístico, Ruta Escénica y Agua Potable Rural. Si bien presentan un comportamiento similar al resto de las macrozonas, aquí aparece en sexto lugar la tipología de Sendero Interpretativo, lo que se explica por la gran cantidad de zonas con potencial para actividades de trekking presentes en toda la región.

Se observa un número significativo de proyectos existentes en el Plan Base y Proyectos Nuevos asociados a Borde Costero, en términos relativos, el porcentaje más alto de las cuatro macrozonas, que comprende iniciativas en bordes costeros y lacustres a través de la intervención de la Dirección de Obras Portuarias en sus distintos programas.

La tipología de conector turístico, aquí también adquiere relevancia, debido a las grandes distancias y a las condiciones climáticas de la zona, que producto de las lluvias, nieve y heladas, se requiere permanente mantención la red vial existente, situación que se observa especialmente en la Isla de Tierra del Fuego y en los sectores entre Punta Arenas y Puerto Natales, así como desde Punta Arenas hacia Cabo Froward, cuya parte final de este tramo aún se encuentra en construcción.

En términos de participación, estas tipologías dominantes en la macrozona Austral se ordenan con los siguientes porcentajes: Borde Costero 26,9%, Conector Vial Turístico 17,6%, Ruta Escénica 12,4% y Agua Potable Rural 11,9%. En conjunto alcanzan al 68,9,62% de los proyectos propuestos por el Plan para la macrozona.

Figura 6-7

Participación de Proyectos por Tipología de Infraestructura para la Macrozona Austral



De manera similar a la macrozona Sur, si bien la tipología Borde Costero adquiere especial relevancia en la macrozona Austral, no se puede dejar de lado la importancia que adquiere la tipología de Rutas Escénicas, más aún cuando las regiones de Aysén y Magallanes, que cuentan con zonas de belleza paisajística extraordinaria, tienen aún mucho territorio con potencial turístico que desarrollar.

6.5.2. Participación de categorías de los atractivos de jerarquía internacional de la macrozona

De acuerdo con la información contenida en el catastro de atractivos turísticos de SERNATUR, la macrozona Sur tiene un total de 570 atractivos, los que se desglosan según su jerarquía en 87 internacionales (15,26%), 243 nacionales (42,63%), 192 regionales (33,68%) y 48 locales (8,42%).

Si se consideran solo aquellos de jerarquía internacional, se observa que las categorías de atractivos más destacados corresponden a sitio natural con un 68,97%, acontecimiento programado con un 20,69% y realización técnica, científica o artística contemporánea con un 4,60%. Es decir, la preponderancia de los atractivos turísticos de categoría internacional, denominados “sitio natural”, es realmente notable.

En cuanto a los atractivos propiamente tales, éstos son del tipo Lago, Laguna o Humedal, Montaña, Costa, Río o estero y Áreas Silvestres, Fiestas costumbristas y Eventos deportivos.

Respectos de las Obras de Arte o Técnica, destacan las estancias de Magallanes, algunas de las cuales aún se mantienen en buenas condiciones. En cuanto a los eventos artísticos destaca el Carnaval de Invierno en Punta Arenas, que se realiza todos los años en el mes de julio.

A partir de los antecedentes mencionados, es posible realizar una mirada prospectiva respecto de las tipologías de la propuesta de Plan. En este sentido, se reafirma la necesidad de contar con infraestructura de conectividad terrestre y marítima, que otorgue facilidades al desarrollo de la actividad turística, expresado en red vial (escénica y conectores) y borde costero, además de la infraestructura de información y servicios turísticos, no solo asociados a rutas, sino también a áreas silvestres protegidas, tal como se plantea, por ejemplo, en el Parque Nacional Torres del Paine.

6.5.3. Plano esquemático Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable para la Macrozona Austral

A continuación se presenta el plano esquemático del Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable para la Macrozona Austral.

Figura 6-8
 Plano esquemático del Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable para la Macrozona Austral



7. SÍNTESIS DE ESTIMACIÓN DE COSTOS DE INVERSIÓN PARA INICIATIVAS NUEVAS EN LA CARTERA DEL PLAN

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.

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.

Así se conformó la estimación del costo de inversión para las 15 carteras regionales de proyectos, haciendo la diferencia en aquellos casos en que el MOP actuaría como unidad técnica y el financiamiento del proyecto sería aportado por fondos externos al ministerio, casos denominados "Extra MOP".

Las estimaciones fueron realizadas en base a supuestos y a la experiencia del consultor, lo cual se muestran en el cuadro 6-7 a continuación, con el resumen para las 15 regiones:

Cuadro 6-7

Estimación de Costos de Inversión de la Propuesta de Plan de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable (Iniciativas Nuevas)
(Considera horizonte 2017-2030)

Región	Inversión M\$		
	Total	Extra MOP (*)	MOP
Arica y Parinacota	61.502.631	2.761.291	58.741.340
Tarapacá	148.238.597	14.096.585	134.142.012
Antofagasta	573.500.341	14.596.135	558.904.206
Atacama	175.676.168	5.190.597	170.485.571
Coquimbo	171.684.476	17.807.819	153.876.657
Valparaíso	71.507.666	8.295.967	63.211.698
Metropolitana	33.074.605	5.409.965	27.664.640
O'Higgins	133.204.244	2.988.873	130.215.371
Maule	83.192.872	10.355.539	82.971.333
Biobío	169.955.136	16.199.563	153.755.573
Araucanía	151.131.973	4.677.175	146.454.798
Los Ríos	99.522.782	15.132.438	84.390.344
Los Lagos	150.035.383	6.638.341	143.397.042
Aysén	157.244.667	15.775.912	141.468.755
Magallanes	78.884.860	4.027.554	74.857.306
Total Nacional	2.258.356.401	143.953.753	2.124.536.648

Fuente: Elaboración propia.

(*): La denominación Extra MOP se refiere al origen del financiamiento de los proyectos. Se indica Extra MOP cuando el financiamiento del proyecto corresponde a fondos ajenos al presupuesto del Ministerio. Generalmente corresponden a casos donde el MOP actúa por mandato de un tercero.

En todo caso, hay que tener presente que se trata de valores referenciales promedio y que en los estudios específicos, deberían realizarse los análisis detallados de los costos, los que variarán según el territorio y características del proyecto.

Respecto a los volúmenes de inversión en infraestructura pública de apoyo al acondicionamiento de los territorios para uso en actividades relacionadas con el turismo que ejecuta el MOP, los antecedentes que se aportaron en el capítulo 1.3 indican que desde el 2014 a septiembre de 2017 se identifica un promedio anual de 46% del total de los recursos de la ley de presupuesto MOP abocados al desarrollo de este sector.

Con relación a este Plan, cuyo foco territorial son los destinos turísticos priorizados y su estructuración temporal en 3 periodos -corto, mediano y largo plazo-, el costo de su implementación se presenta como relación porcentual respecto de la ley de presupuesto MOP del año 2017, y respecto del proyecto de ley de presupuesto de inversiones del año 2018 y su proyección a partir del año señalado y para cada uno de los años siguientes. Dicha proyección considera una tasa de crecimiento anual basada en el análisis estadístico de la ejecución de la inversión MOP, desde el año 2010 al presente, obteniéndose un promedio del 1%. Esta última consideración permite establecer una relación entre el costo del Plan por periodo respecto de la proyección presupuestaria normal del MOP, lo que se refleja en la siguiente tabla:

Plazo	Corto, 2017-2021	Mediano, 2022-2026	Largo, 2027-2030
Costo del Plan, respecto de ley de presupuesto MOP y proyección	53,9%	18,7%	9,2%

8. RESUMEN DEL PROCESO PARTICIPATIVO EN TALLERES

El levantamiento de requerimientos de infraestructura de apoyo al turismo se abordó a partir de una estrategia participativa, que involucró la ejecución de diversas actividades (talleres de trabajo, entrevistas, habilitación de un formulario web para el registro directo de propuestas de iniciativas, revisión de instrumentos de planificación y estratégicos nacionales, regionales y locales), realizando en una primera fase 41 Talleres de Inicio a nivel nacional, 15 en capitales regionales y 24 en otras ciudades, distribuidos como se presenta en el siguiente cuadro:

Cuadro 7-1
Resumen Talleres de Inicio Realizados

Región	Talleres Realizados	Ciudad	Asistentes	Hombres	Mujeres	Ideas Levantadas
Arica y Parinacota	3	Arica (2)	46	14	32	31
		Putre	21	6	15	13
Tarapacá	3	Iquique (2)	59	34	25	24
		Pica	17	10	7	14
Antofagasta	2	Antofagasta	42	19	23	31
		San Pedro de Atacama	61	41	20	33
Atacama	3	Copiapó	24	15	9	20
		Vallenar	29	13	16	19
		Caldera	20	13	7	23
Coquimbo	4	La Serena	46	32	14	36
		Vicuña	39	18	21	36
		Ovalle	31	15	16	26
		Los Vilos	22	12	10	16
Macrozona Norte	15		457	242	183	322
Valparaíso	3	Valparaíso	53	30	23	36
		El Quisco	23	7	16	33
		San Felipe	41	25	16	19
Metropolitana	1	Santiago	50	34	16	43
O'Higgins	2	Rancagua	64	34	30	43
		Santa Cruz	32	16	16	21
Maule	2	Curicó	47	26	21	24
		Linares	34	15	19	35
Macrozona Centro	8		344	187	157	254
Biobío	4	Concepción	29	19	10	36
		Chillan	36	16	20	26
		Los Ángeles	46	26	20	29
		Cañete	25	14	11	18
La Araucanía	3	Temuco	64	37	27	48
		Curacautín	30	21	9	21
		Pucón	33	28	5	33
Los Ríos	3	Valdivia	49	22	27	27
		Futrono	28	22	6	23
		Panguipulli	33	21	12	25
Macrozona Sur	10		373	226	147	286
Los Lagos	4	Puerto Montt	56	28	28	24
		Osorno	54	33	21	31
		Castro	67	31	36	30

Región	Talleres Realizados	Ciudad	Asistentes	Hombres	Mujeres	Ideas Levantadas
		Chaitén	23	11	12	6
Aysén	2	Coyhaique	46			11
		Villa Cerro Castillo	17			15
Magallanes	2	Punta Arenas	31	21	10	21
		Puerto Natales	21	16	5	3
Macrozona Austral	8		315	140	112	141
Total Nacional	41		1.489	795	599	1.003

Fuente: Elaboración propia.

Dicho proceso, convocó un total de 1.489 participantes registrados (se estima un aproximado de un 5% de asistentes no registrados), distribuidos entre actores representantes del sector público y privados, Así como también, organizaciones sociales, gremiales y diversas comunidades indígenas y locales. El trabajo realizado a nivel nacional, permitió levantar un total de 1.003 iniciativas o ideas de inversión en infraestructura.

El universo de ideas de inversiones que se levantó en los Talleres de Inicio resultó en extremo variado. Algunas iniciativas sugeridas fueron de baja complejidad, como la construcción de un mirador o la habilitación del acceso a algún atractivo turístico. Otras resultaron de mayor dificultad de implementación, como la infraestructura de conectividad, por ejemplo, que responde a necesidades de nuevos aeropuertos, puertos y vialidad, entre otros. Tal situación, obligó a elaborar una tipología que permitiera preliminarmente clasificar las iniciativas o requerimientos planteados, a objeto de vincularlas a las acciones que el Ministerio de Obras Públicas desarrolla en su quehacer, las definiciones de dichas tipologías se entregan más adelante.

Consecuencia de lo anterior, se revela que, del universo de iniciativas levantadas, existe un subconjunto de ellas no necesariamente atribuible a las competencias del Ministerio de Obras Públicas para su ejecución o que la iniciativa identificada ya se encuentra programada y/o contenida en otra iniciativa de inversión ministerial. Por tanto, se sustrajeron de la propuesta de plan 121 iniciativas levantadas en el proceso participativo. Considerando finalmente un total de 882 iniciativas a nivel nacional relacionadas con los talleres de participación ciudadana.

En términos generales, las iniciativas o ideas de inversión que fueron sustraídas de la propuesta de Plan, obedecen a razones como:

- Iniciativas contempladas ya en Plan Base (PRIGRH), por ejemplo, la puesta en valor de la Isla de los Muertos, en Aysén.
- Uso de espacios de trochas y estaciones de ferrocarriles para otros fines o bien la restauración de vías férreas y servicios de trenes, por no ser competencia directa del MOP.
- Construcción de señalización informativa turística, por estar consideradas en los proyectos de construcción o mejoramiento de rutas escénicas y también en otro estudio que lleva adelante el MOP (Vialidad) con la Subsecretaría de Turismo, como se verá más adelante en este capítulo.

- Proyectos en áreas urbanas, por ser de competencia de otros Ministerios (MINVU, por ejemplo) o municipal.
- Necesidades de comunicación telefónica, internet, otras, que corresponderían al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- Obras de urbanización, en particular sistemas de alcantarillados, por no ser competencia del MOP mientras no existan cambios a la legislación vigente.
- Adquisición de bienes inmuebles, medios de transporte, derechos de agua o embarcaciones, etc.
- Iniciativas que se consideran parte de otro proyecto, por ejemplo, miradores o ciclorutas, posibles de asociar a rutas escénicas.
- Iniciativas exógenas a la focalización territorial establecida para el estudio (83 destinos turísticos en todo Chile).

8.1 Iniciativas NO MOP no Consideradas en la Propuesta de Plan de Infraestructura

El cuadro que se presenta a continuación entrega una síntesis del número de iniciativas que no fueron consideradas, en definitiva, en la construcción de la propuesta de plan y cuyo origen es, exclusivamente, los Talleres de Inicio realizados en la primera fase del estudio. Se observa que a nivel nacional no se consideraron 121 iniciativas.

Cuadro 7-2

Cantidad de Iniciativas No Considerados en la Propuesta de Plan, por Macrozona y Región

Macrozona	Región	Iniciativas
Norte	Arica Parinacota	4
	Tarapacá	8
	Antofagasta	8
	Atacama	7
	Coquimbo	3
	Subtotal Macrozona	30
Centro	Valparaíso	27
	Metropolitana	13
	O'Higgins	14
	Maule	2
	Subtotal Macrozona	56
Sur	Biobío	13
	La Araucanía	2
	Los Ríos	7
	Subtotal Macrozona	22
Austral	Los Lagos	3
	Aysén	5
	Magallanes y La Antártica Chilena	5
	Subtotal Macrozona	13
	Total Nacional	121

Fuente: Elaboración propia.

En la macrozona Norte, no fueron consideradas 30 iniciativas levantadas:

De las 30 iniciativas levantadas en la macro zona norte, 5 no eran competencia directa del Ministerio. Entre ellas, habilitación de un tren turístico en la región de

Atacama, Construcción de un terminal de buses en la región de Arica y Parinacota, Mejoramiento de localidades pobladas en la región de Atacama y Habilitación de servicios de salud en la región de Coquimbo.

En la macrozona Centro, no se consideraron 56 iniciativas levantadas, de ellas, 20 no son competencia directa del Ministerio, entre ellas destacan principalmente iniciativas asociadas a la recuperación del ferrocarril, el ramal a Pichilemu y el tren a San Antonio en las regiones de O'Higgins y Valparaíso, respectivamente; Mejoramiento y saneamiento de espacios públicos en áreas urbanas de la región Metropolitana y algunas iniciativas de Conservación de ambientes naturales en la región de Valparaíso, las Dunas de Ritoque.

En la macrozona Sur, no se consideraron 22 iniciativas levantadas, de ellas, tres no son competencia directa del Ministerio, entre ellas destacan la adquisición por parte del Estado de una embarcación para pasajeros en la zona de Tirúa – Isla Mocha en la región del Biobío y el mejoramiento de la cobertura de señal para telefonía celular en áreas pre cordilleranas y cordilleranas de la región de Los Ríos.

Finalmente, en la macrozona Austral, de las 13 iniciativas no consideradas, solo dos de ellas no corresponderían a competencia directa del Ministerio, las cuales se asocian a habilitación de ferrocarriles con características turísticas en las región de Los Lagos y en la zona urbana de Punta Arenas, en la región de Magallanes.

Si bien la cantidad de proyectos que no son competencia directa del Ministerio parece menor en relación al total de iniciativas levantadas, es útil recordar que un número importante de iniciativas levantadas y clasificadas conforme a la tipología entregada anteriormente, requieren de la convergencia de algún proyecto que pueda realizar directamente el Ministerio y/o que dicha iniciativa sea mandatada por algún otro servicio público, como son los Gobiernos Regionales o los Municipios.

8.2 Solicitudes de proyectos posibles de desarrollar por el MOP

A objeto de tener una visión global de las iniciativas nuevas consideradas en la Propuesta de Plan, se realiza una revisión del conjunto de éstas, clasificadas por tipología y asignadas a algún ámbito o Servicio del Ministerio.

El siguiente cuadro, muestra el total de iniciativas nuevas consideradas en el Plan Preliminar:

Cuadro 7-3
Cantidad de Iniciativas Nuevas de la Propuesta de Plan y Ámbito de Ejecución MOP

TIPOLOGIA	UNIDAD TECNICA MOP	FINANCIAMIENTO	TOTAL
Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	76
Borde Costero	Obras Portuarias	Extrasectorial	4
		Sectorial	135
Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Sectorial	34
Ciclovía - Ciclorruta	Arquitectura	Extrasectorial	1
	Vialidad	Sectorial	10
Conector vial turístico	Concesiones	Extrasectorial	4
	Vialidad	Sectorial	55
Infraestructura Cultural	Arquitectura	Extrasectorial	5
		Sectorial	2
Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	162
		Sectorial	9
	Concesiones	Extrasectorial	1
	Obras Portuarias	Sectorial	3
	Vialidad	Sectorial	5
Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	14
Infraestructura de Apoyo al Transporte Terrestre (terminal)	Arquitectura	Extrasectorial	14
	Concesiones	Extrasectorial	1
Infraestructura Fluvial	Concesiones	Extrasectorial	1
	Obras Hidráulicas	Sectorial	6
	Obras Portuarias	Sectorial	2
Paso y complejo fronterizo	Arquitectura	Extrasectorial	7
Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	39
Ruta Escénica	Concesiones	Extrasectorial	1
	Vialidad	Sectorial	239
Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	107
	Vialidad	Sectorial	2
Turismo y deportes náuticos	Obras Portuarias	Sectorial	7
Total general			946

Nota: Este recuento incluye iniciativas propuestas por consultor.

8.2.1 Ámbito de Ejecución directa

En primer lugar, se observa del cuadro que entre aquellas iniciativas de directa ejecución ministerial, mayoritariamente se asocian a la tipología de Rutas Escénicas, la cual concentra el 25%, destacando a continuación aquellas relacionadas con Infraestructura de Borde Costero con un 18,2 %, Agua Potable Rural 8,2% y Conectores Turísticos, con un 6,6%.

Si bien la ejecución de Rutas Escénicas forma parte de lo que el Ministerio de Obras Públicas podría ejecutar de manera directa, no es menor que esta tipología nueva y en proceso de definición por parte del ministerio, requiere del concurso de diversos actores, principalmente porque se deben articular distintos espacios y elementos que han de ponerse en valor en el diseño y ejecución de la ruta.

En conjunto, los proyectos susceptibles de ejecutar directamente por parte del Ministerio llegan a 619, cifra que representa el 63,1% de los proyectos propuestos.

8.2.2 Ámbito de Ejecución Indirecta

Sin perjuicio de lo expuesto en la propuesta de Plan, se consideró un conjunto de proyectos que no son del ámbito MOP exclusivamente, sino más bien corresponden a iniciativas donde el ministerio podría actuar como contraparte técnica, asociado a alguna otra institución pública.

De este modo, las iniciativas que requieren concurso de otras entidades, alcanzan al 36,9%, cifra no menor ya que se trata justamente de infraestructura que pone en valor o releva los diversos atractivos existentes a nivel nacional, de manera especial aquellos relacionados con áreas silvestres.

Aparecen entonces algunas instituciones ligadas al desarrollo de proyectos de infraestructura de apoyo al turismo sustentable, que tendrán que interactuar con el MOP, tales como:

Corporación Nacional Forestal (CONAF)³⁰: vinculación posible de establecer para dotar de infraestructura las áreas silvestres protegidas del estado; implica dar una mirada integral de las iniciativas planteadas en la propuesta de Plan. Así, por ejemplo, es posible pensar en un Sub programa que incluya la infraestructura necesaria para la puesta en valor en conjunto de un área silvestre en particular.

Ministerio de Bienes Nacionales: donde la puesta en valor de áreas con valor geo patrimonial y que se encuentren fuera de territorios administrados por CONAF, son posibles de llevar adelante. En este sentido, áreas con campos de dunas y/o humedales cuya propiedad sea del Estado.

En ambos casos, los requerimientos comunes surgidos son construcción de senderos interpretativos, infraestructura de servicios turísticos e infraestructura de información turística. En definitiva, infraestructura que de manera individual no mejora la experiencia turística, pero que de manera conjunta, eleva los estándares, ya que al agrupar las tres tipologías se llega al 30% de las iniciativas levantadas en las distintas instancias de participación.

8.2.3 Proyectos relacionados con señalización para el turismo

³⁰ Nota: se refiere a CONAF o a la institución que pudiera reemplazarla en el futuro.

En la mayoría de los Talleres de Inicio que comprendió este estudio, realizados en las capitales regionales y en algunos destinos turísticos priorizados, se hizo manifiesta la inquietud, por parte de las comunidades locales, de contar con señalización informativa en caminos que conducen hacia los atractivos turísticos o de mejorarla, en caso que existiese. En cada oportunidad donde fue mencionado el tema, se indicó a los participantes que el MOP estaba trabajando, en conjunto con la Subsecretaría de Turismo, en un proyecto paralelo relativo a señalización, inicialmente tipo pórticos que buscan facilitar el acceso hacia destinos priorizados. No obstante lo anterior, es conveniente reiterar la necesidad de contar con un Programa de alcance Nacional de Conservación de Señalización Informativa Turística.

De acuerdo a información entregada por la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, la estimación del déficit de señalización informativa turística en cada región es el siguiente:

Cuadro 7-4
Estimación Déficit de Metros Cuadrados de Señalización Informativa Turística (SIT)

Región	Déficit (#)	Necesidad SIT (m2)	Déficit (m2)	Déficit valorizado (MM\$)
Región Metropolitana	174	1.369	958	192
XV Arica y Parinacota	135	1.060	742	148
I Tarapacá	200	1.463	1.098	220
II Antofagasta	269	1.975	1.481	296
III Atacama	384	2.641	2.113	423
IV Coquimbo	378	3.469	2.081	416
V Valparaíso	470	4.305	2.583	517
VI O'Higgins	199	1.824	1.095	219
VII Maule	1.220	9.582	6.707	1.341
VIII Biobío	2.460	16.911	13.529	2.706
IX La Araucanía	2.271	14.693	12.489	2.498
XIV Los Ríos	848	5.827	4.662	932
X Los Lagos	1.783	13.077	9.808	1.962
XI Aysén	282	2.588	1.553	311
XII Magallanes y Antártica	341	2.680	1.876	375
Totales	11.414	83.466	62.776	12.555

Fuente: Dirección de Vialidad, diciembre 2016.

Lo anterior, considerando montos de inversión anual del orden de MM\$1.000, implicaría cubrir los déficits regionales en el horizonte del Plan, es decir, hasta el año 2030.

La coordinación de este programa podría recaer en una gestión conjunta de la Subsecretaría de Turismo o el Servicio Nacional de Turismo, con la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, quien actuaría por mandato.

8.3 Taller Nacional de Difusión y Análisis de Resultados Preliminares del Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable 2030.

Aparte de los 41 Talleres de Inicio realizados en las 15 regiones de Chile, se realizó un Taller Nacional, que tuvo como propósito dar a conocer los resultados preliminares del estudio, las principales conclusiones de los Talleres de Inicio y principalmente, recoger de los asistentes sus opiniones acerca de los desafíos que, en materia de infraestructura, presenta el sector turismo, con el fin de contribuir a mejorar y potenciar el conjunto de actividades económicas que dependen de su desarrollo; todo ello con una mirada al año 2030.

Este taller contó con la presencia del Ministro de Obras Públicas, Sr. Alberto Undurraga y la Subsecretaria de Turismo, Sra. Javiera Montes, además de otras autoridades y destacados profesionales del sector infraestructura y turismo. Asimismo, se contó con la presencia del sector privado, representado por directivos de asociaciones gremiales y empresarios del sector.

Se definieron cinco temas de análisis que ordenaron el trabajo a realizar:

- a. Infraestructura como herramienta de conectividad turística (terrestre/aérea/marítima-lacustre y fluvial).
- b. Infraestructura para la creación, conservación y aprovechamiento de atractivos turísticos (naturales y culturales).
- c. Infraestructura de servicios básicos (agua, alcantarillado, energía, internet, etc.) para facilitar el emprendimiento turístico y la atracción de inversiones.
- d. Planificación integrada de infraestructura para potenciar destinos emergentes.
- e. Infraestructura como aporte a la sustentabilidad del desarrollo turístico en destinos consolidados.

Se organizó a los participantes en grupos, quienes desarrollaron su trabajo en torno a los cinco grandes temas planteados.

8.3.1 Programa del Taller Nacional

El propósito de este taller era presentar a los actores de nivel nacional, tanto públicos, como privados, de la academia y la comunidad, los resultados intermedios del proceso realizado en las regiones y recoger sus propuestas para esta escala del estudio y su elaboración.

Taller: “Taller nacional de difusión y análisis de resultados preliminares del Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo 2030”

Lugar: Salón Prieto del Hotel Crowne Plaza, Santiago

Fecha: Martes 18 de Octubre de 2016

Hora Actividad
08:45 Registro e inscripción de asistentes
09:00 Bienvenida
Palabras Ministro de Obras Públicas, Sr. Alberto Undurraga Vicuña
Palabras Subsecretaria de Turismo, Sra. Javiera Montes Cruz
09:30 Presentación resultados preliminares del estudio
10:00 Trabajo de taller en grupos, según los siguientes tópicos:
1. Infraestructura como herramienta de conectividad turística.
2. Infraestructura para la creación, conservación y aprovechamiento de atractivos turísticos.
3. Infraestructura de servicios básicos para facilitar el emprendimiento turístico y la atracción de inversiones.
4. Planificación integrada de infraestructura para potenciar destinos emergentes.
5. Infraestructura como aporte a la sustentabilidad del desarrollo turístico en destinos consolidados.
11:15 Presentación iniciativas y programas por ámbito de análisis.
11:30 Cierre

En la presentación de los resultados preliminares del estudio se resaltó la relación del mismo con el Plan Chile 30/30 “Obras Públicas y Agua Para el Desarrollo” que lleva adelante el MOP.

Por otra parte, se resaltó la gran relevancia que ha tenido la participación ciudadana tanto en las capitales regionales como en los destinos turísticos a lo largo de todo Chile, destacando la participación de más de 1.500 personas en 41 Talleres de Inicio, donde se levantaron más de 1.000 ideas acerca de nuevas iniciativas de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable. Se destacó también que el estudio contemplaba la realización de una ronda de talleres finales de validación de la propuesta de plan, uno por cada región, los que sumados a este taller nacional, comprenderían un total de 57 instancias de participación ciudadana.

Finalmente fueron presentados los resultados agregados de proyectos, por tipología de infraestructura y por macrozona (Norte, Centro, Sur y Austral).

8.3.2 Principales conclusiones del Taller Nacional

Una vez concluido el trabajo en grupos, los participantes expusieron las conclusiones de la discusión efectuada en cada una de las áreas temáticas que se planteó, resaltándose los siguientes aspectos.

a) Infraestructura como herramienta de conectividad turística.

- Generar una nueva metodología de formulación y evaluación de proyectos de infraestructura turística, ya que las actuales metodologías impiden que se hagan obras en zonas con baja densidad de población.
- Necesidad de una instancia que coordine a los diferentes servicios públicos en torno a soluciones integrales de infraestructura para el turismo (por ejemplo, en áreas protegidas).

- Es necesario contar con más de un aeropuerto internacional del estándar de AMB; debieran existir por lo menos dos más, localizados en macrozona norte y macrozona sur.
 - La eficiencia en los servicios de complejos en pasos fronterizos debe mejorar. En períodos de alta demanda, las esperas pueden ser de muchas horas.
- b) Infraestructura para la creación, conservación y aprovechamiento de atractivos turísticos (naturales y culturales).
- Fortalecimiento en la infraestructura costera para la atención de naves menores en bordes costeros marítimos, fluviales y lacustres.
 - Existe una carencia de liderazgo en la gestión de destinos turísticos. Se debiera generar una gobernanza local con líderes que le den continuidad a los destinos en el largo plazo; se debe generar un capital social.
 - Carencia de manuales o protocolos validados para el diseño y construcción de rutas escénicas. Se deben diseñar estos protocolos con grupos interdisciplinarios de profesionales (ingenieros, arquitectos, ecólogos, paisajistas, etc.), considerando a la cultura y la memoria locales.
 - Faltan Modelos de Gestión para la conservación del patrimonio natural y cultural, que permitan su sustentabilidad.
 - Falta mejorar la institucionalidad para mejorar la generación de infraestructura turística liviana (gobiernos locales).
 - El concepto de accesibilidad universal debiera estar presente en todas las obras nuevas (y antiguas) de infraestructura de apoyo al turismo.
 - Impulsar con mayor fuerza los programas de turismo social, con el fin de hacer uso de la infraestructura de apoyo al turismo (y los servicios correspondientes) en temporada baja.
- c) Infraestructura de servicios básicos para facilitar el emprendimiento turístico y la atracción de inversiones (agua, alcantarillado, energía, internet, etc.).
- Falta planificación integrada de proyectos nuevos.
 - Se debe generar incentivos para encontrar formas innovadoras de manejo eficiente del recurso agua para zonas rurales.

- Se debiera pensar en un subsidio para la generación “distrital” de energía en localidades con pequeñas redes de distribución y con generadores de energía de escala local.
- Generar subsidios del Estado para proveer electricidad y servicios de internet en zonas aisladas, pero de alto interés turístico.

d) Planificación integrada de infraestructura para potenciar destinos emergentes.

- No existe coordinación entre los planes sectoriales y los planes reguladores comunales.
- Falta integración de las organizaciones comunitarias a los procesos de planificación y diseño de infraestructura.
- Falta infraestructura multipropósito que sirva a turistas y habitantes de los destinos emergentes.
- Al momento de diseñar la infraestructura turística, se debe incluir un diseño y materialidad armónicos con el entorno.
- Faltan normas y estándares para el diseño y construcción de infraestructura de apoyo al turismo.
- Existen problemas metodológicos de evaluación social para incorporar los beneficios turísticos en el desarrollo económico local.
- No existe una visión estratégica compartida (multisectorial) para desarrollar destinos emergentes.
- Falta coordinación entre el sector público a cargo de la infraestructura turística y los territorios (comunidades). El Programa Nacional Transforma Turismo podría ayudar a mejorar este aspecto.
- No hay un diseño armónico con el destino en las rutas escénicas, respecto del paisaje y la materialidad empleada.

e) Infraestructura como aporte a la sustentabilidad del desarrollo turístico en destinos consolidados.

- Se debe mantener y conservar la infraestructura de apoyo al turismo en los destinos consolidados, como por ejemplo en pasos fronterizos (mejorar también la gestión para minimizar tiempos de espera), muelles marítimos, fluviales y lacustres, baños inclusivos en rutas escénicas, centros de información turística que funcionen en horarios turísticos, entre otros.

- Se debe poner en práctica Modelos de Gestión para el uso efectivo y eficiente de la infraestructura de apoyo al turismo, de tal forma que se facilite el flujo de turistas. Por ejemplo, habilitar y/o mejorar zonas de estacionamiento para buses de turismo, tanto en atractivos turísticos urbanos como rurales y por otra parte, mejorar la gestión de tránsito de la Ruta G-21 (camino de Santiago a los centros de ski de la región Metropolitana).

9. MODELO DE GESTIÓN DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE

A continuación se entregan propuestas de lineamientos generales que se establecen para conformar un Modelo de Gestión que acompañe la ejecución del Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable, la que considera la nueva institucionalidad del turismo.

9.1. Identificación de Actores y Responsables de la Implementación del Plan y sus Relaciones

9.1.1 Actores de la implementación del Plan

A continuación se presenta a los actores que se relacionan, directa o indirectamente, con la implementación del plan de infraestructura de apoyo al turismo sustentable:

a) Comité de Ministros del Turismo

El artículo 7° de la Ley N° 20.423 del Sistema Institucional para el Desarrollo del Turismo, crea el Comité de Ministros del Turismo, cuya función es asesorar al Presidente de la República en la fijación de los lineamientos de la política gubernamental para el desarrollo de la actividad turística.

El Comité está integrado por el (la) Ministro(a) de Economía, Fomento y Turismo, quien lo preside, por el (la) Ministro(a) de Obras Públicas, el (la) Ministro(a) de Vivienda y Urbanismo, el (la) Ministro(a) de Agricultura, el (la) Ministro(a) de Bienes Nacionales, el (la) Ministro (a) de Medio Ambiente y el (la) Ministro(a) Presidente del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes.

Corresponde al Comité de Ministros del Turismo:

- Proponer al Presidente de la República, por intermedio del Ministro Presidente del Comité, los lineamientos generales de la Política Nacional de Turismo y de la Política Nacional de Promoción del Turismo; así como velar por su cumplimiento.
- **Aprobar los planes y programas nacionales que deberán seguir los órganos de la administración de Estado para el fomento y desarrollo del turismo.**
- Proponer el presupuesto anual de la Subsecretaría de Turismo y del Servicio Nacional de Turismo.
- Informar periódicamente al Presidente de la República sobre el cumplimiento y aplicación de la legislación vigente en materia turística.
- Declarar las Zonas de Interés Turístico.
- Determinar las áreas silvestres protegidas del Estado que, de acuerdo a su potencial, serán priorizadas para ser sometidas al procedimiento de desarrollo turístico.

- Pronunciarse sobre los proyectos de ley y actos administrativos que se propongan a la Presidenta de la República, relativos a materias que estén dentro del ámbito de su competencia.
- Recabar periódicamente la opinión de los actores del sector sobre asuntos de su competencia.
- Adoptar todos los acuerdos que sean necesarios para su buen funcionamiento.
- Cumplir las demás funciones y tareas que ésta u otras leyes o el Presidente de la República le encomienden concernientes al desarrollo del turismo.

b) Ministerio de Obras Públicas

El actor principal de la implementación del plan es el propio Ministerio de Obras Públicas, quien a través de sus servicios de infraestructura, tanto a nivel nacional como regional, se encargará de coordinar la ejecución de los proyectos y todas las actividades de soporte que la acompañan.

c) Subsecretaría de Turismo y SERNATUR

Por el hecho de haber participado activamente en la elaboración de la presente propuesta de plan, tanto la Subsecretaría de Turismo como SERNATUR, en todas las regiones del país, deberían tener un papel protagónico en el monitoreo de su avance, mediante la participación en mesas de trabajo interinstitucionales.

d) Gobiernos Regionales

Generar convenios de programación entre los Gobiernos Regionales y el MOP, constituye una oportunidad de inversión para fortalecer la infraestructura turística a nivel regional. Ello por cuanto otorga la posibilidad de implementar iniciativas estratégicas para cada territorio, cubriendo, entre otros, aspectos definidos en instrumentos de planificación locales o sectoriales (en este caso turismo), correspondiendo al MOP actuar como unidad técnica y ejecutora.

e) Comité de Secretarios Regionales Ministeriales del Turismo

El Artículo 2° del Decreto 30 del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, de fecha 8 de marzo de 2016, que contiene el REGLAMENTO QUE FIJA EL PROCEDIMIENTO PARA LA DECLARACIÓN DE ZONAS DE INTERÉS TURÍSTICO, crea, para cada región, un Comité de Secretarios Regionales Ministeriales del Turismo, el que estará integrado por los Secretarios Regionales Ministeriales de los Ministerios que forman parte del Comité de Ministros del Turismo, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 7° de la ley N° 20.423.

Corresponderá a los Secretarios Regionales Ministeriales de Economía, Fomento y Turismo, en su calidad de presidente, convocar al menos dos veces al año, al Comité de Secretarios Regionales Ministeriales del Turismo de su respectiva región, con la finalidad de realizar un análisis de las Zonas de Interés Turístico que hubieren sido declaradas y aquellas que se encuentren en tramitación.

El Director Regional del Servicio Nacional de Turismo integrará el Comité, como secretario técnico, contando únicamente con derecho a voz.

Las comunicaciones de los acuerdos del Comité de Secretarios Regionales Ministeriales que ordene el presente reglamento se realizarán por medio de oficios expedidos por la Secretaría Regional Ministerial de Economía, Fomento y Turismo respectivo.

El Comité podrá formular opiniones, observaciones y recomendaciones a los contenidos del Plan de Acción de las Zonas de Interés Turístico propuestas y, o declaradas. Para el cumplimiento de estos objetivos, el Comité podrá invitar tanto a la respectiva Mesa Público - Privada encargada de la gestión del Plan de Acción, como a los órganos de la Administración del Estado con competencias sectoriales en materia de desarrollo del turismo.

De esta forma, en aquellos aspectos del Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable que se refieran a Zonas de Interés Turístico, el Comité de Secretarios Regionales Ministeriales del Turismo, tendrá un papel activo.

f) Municipalidades

Algunas áreas de desarrollo del turismo en las comunas están representadas por la ejecución del Programa de Agua Potable Rural en localidades rurales no cubiertas por las empresas sanitarias regionales, el mejoramiento de la conectividad entre las localidades de la comuna y la puesta en valor de su patrimonio local. Todas estas son actividades en que el MOP tiene un rol protagónico y puede contribuir de manera efectiva, ya sea mediante la ejecución directa de los proyectos o como unidad técnica de apoyo al municipio, especialmente cuando este aporta al financiamiento.

g) Ministerio de Vivienda y Urbanismo

La recuperación de espacios urbanos que entregan valor al desarrollo de la actividad turística, particularmente aquellos relacionadas con patrimonio, abre una ventana de cooperación, interacción y coordinación entre el MINVU y el MOP. Mientras el MINVU invierte en espacios públicos, el MOP puede realizar intervenciones de restauración y recuperación y puesta en valor de edificación pública de carácter patrimonial, todo asociado a la conformación de unidades urbanas patrimoniales.

h) CONAF

Si bien la Corporación Nacional Forestal (CONAF) fue creada en el año 1973 como una corporación privada, aunque dependiente del Ministerio de Agricultura y financiada con recursos estatales, producto de los gigantescos incendios acontecidos a principios de 2017 en la zona centro sur del país, el gobierno anunció que se comenzará a estudiar la posibilidad de reestructurar al organismo y transformarlo en un servicio completamente público.³¹ Independiente de la estructura institucional que adopte en definitiva este organismo, deberá trabajar en conjunto con el MOP en la definición de los proyectos relacionados con habilitación o mejoramiento de accesos, así como construcción de senderos al interior de las áreas silvestres protegidas pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Protegidas del Estado (SNASPE)³².

i) Consejo de Monumentos Nacionales

El Consejo de Monumentos Nacionales (CMN) es un organismo técnico del Estado que depende del Ministerio de Educación y desde su creación, en el año 1925, se encarga de la protección y tuición del patrimonio de carácter monumental. Realiza su labor en el marco de la Ley N° 17.288 de Monumentos Nacionales del año 1970 y del Reglamento sobre Excavaciones y Prospecciones Arqueológicas, Antropológicas y Paleontológicas dictado mediante Decreto Supremo N° 484 de 1970. El Consejo es una entidad colegiada, integrada por 20 representantes de instituciones públicas y privadas.

Dentro de las atribuciones del Consejo de Monumentos Nacionales está autorizar las intervenciones en los Monumentos Nacionales. En este contexto, tiene participación directa en los procesos de puesta en valor del patrimonio, donde es responsable por la autorización de los anteproyectos y proyectos de restauración referidos a monumentos nacionales. Durante esta etapa de revisión de proyectos, el CMN se relaciona con la Dirección de Arquitectura del MOP, quien actúa como Unidad Técnica.

j) COMICIVYT

Mediante el Decreto 34, promulgado el 5 de junio de 2015, se creó la “COMISIÓN INTERMINISTERIAL DE CIUDAD, VIVIENDA Y TERRITORIO” (COMICIVYT), cuya misión es servir de instancia de coordinación en materia de políticas, planes y programas relacionados con el desarrollo y ordenamiento del territorio, tanto urbano como rural, incluyendo la infraestructura necesaria para ello, con el objeto de obtener incrementos significativos en los estándares de calidad de vida y reducir las brechas en materia de equidad urbana y territorial en el país³³.

³¹ Fuente: emol.com - <http://www.emol.com/noticias/Nacional/2017/01/27/842243/Sindicatos-de-Conaf-aseguran-que-urge-legislar-la-transformacion-del-organismo-en-un-servicio-publico.html>

³² El SNASPE es administrado por CONAF y tiene, en la actualidad, 100 unidades, distribuidas en 36 Parques Nacionales, 49 Reservas Nacionales y 15 Monumentos Naturales. Estas unidades cubren una superficie aproximada de 14,5 millones de hectáreas, el 19,2% del territorio continental de Chile.

³³ Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional.

La Comisión Interministerial está integrada por el/la Ministro/a de Vivienda y Urbanismo, quien la presidirá, y los/as Ministros/as de Obras Públicas; de Transportes y Telecomunicaciones; de Bienes Nacionales; de Medio Ambiente; de Agricultura; de Economía, Fomento y Turismo; de Minería; de Desarrollo Social; de Energía; Secretario/a General de la Presidencia; y por el/la Subsecretario/a de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

Entre las tareas asignadas a esta Comisión, se encuentran:

- Aportar una visión intersectorial para la coordinación de las inversiones en infraestructura pública, promoviendo planes de inversión multisectoriales, organizados sobre la base de una visión común del desarrollo urbano y territorial, donde confluyan de manera ordenada y priorizada los recursos provenientes de diferentes Ministerios y Servicios Públicos, así como los de los Gobiernos Regionales y Municipios, buscando maximizar la eficacia y el impacto social de la inversión pública y privada.
- Apoyar la ejecución de programas sectoriales, a través de la coordinación del trabajo de organismos públicos que intervienen en los mismos ámbitos y territorios de estos programas.
- Contribuir a la incorporación de una mirada intersectorial en el diseño y ejecución de grandes obras de inversión pública, atendido su impacto en el ordenamiento territorial y en el desarrollo urbano de nuestras ciudades, facilitando la coordinación y los acuerdos entre los órganos que intervengan en ellas y la agilización de los procedimientos asociados.
- Promover la coordinación de la gestión de los órganos que la integran, tanto en la elaboración de políticas, planes y programas como en la ejecución de la inversión en materias de ciudad, infraestructura, vivienda y territorio.

Existen Comisiones Regionales de Ciudad, Vivienda y Territorio, con el objeto de trabajar coordinadamente en el desarrollo de las materias y definiciones que afectan al desarrollo urbano y territorial de las regiones del país. Estas Comisiones Regionales replican la estructura de la Comisión Interministerial y están integradas por los Gobiernos Regionales a través del respectivo Intendente, quien las preside, los Secretarios Regionales de los Ministerios que integran la Comisión Interministerial y los demás Jefes de Servicio o de Unidad que sean convocados por el Intendente.

Por la naturaleza de esta COMICIVYT y las funciones que desempeña, se establece una relación directa entre el MOP y el resto de las instituciones que componen dicha Comisión Interministerial, que se materializa a través de la coordinación de la gestión de los órganos que la componen.

k) La Comunidad

La necesidad de incluir procesos de participación ciudadana de manera temprana en la ejecución de infraestructura de apoyo al turismo, se valida desde la etapa de preinversión, es decir, desde la gestación de la idea y su factibilidad de ejecución.

Permitiendo con ello, descubrir sinergias con otros proyectos o según sea la tipología del proyecto, anticipar oportunidades y/o conflictos que éste puede atraer. Por ejemplo, intervenciones en áreas de conservación natural y/o cultural.

Durante la etapa inversión, si bien es en el diseño donde el proceso de participación adquiere significado, particularmente en la definición de elementos constitutivos de la iniciativa, hay también oportunidad de tomar decisiones respecto del modelo de gestión posible de llevar adelante para la etapa posterior de operación de la infraestructura. Al respecto, existen algunas experiencias a nivel nacional donde la explotación de la misma ha sido traspasada a comunidades locales, por ejemplo, la laguna cejar en la comuna de San Pedro de Atacama, donde se han construido entre otros, un centro de atención al visitante y un sendero interpretativo.

9.1.2 Responsables al interior del MOP

Los responsables al interior del MOP tienen básicamente dos roles: aquellos encargados de la ejecución de los proyectos del plan y otros, a cargo de las acciones de soporte a la ejecución.³⁴

a) Directorio

En primer lugar, pudiera generarse una instancia superior a cargo de la dirección del plan, que de acuerdo a la estructura organizacional del Ministerio, debiera corresponder a un **Directorio**. Este Directorio, a nivel nacional, debiera estar conformado por los Directores las unidades ejecutoras MOP y debiera ser presidido por el Ministro de Obras Públicas.

Las funciones de este Directorio del Plan serán:

- Establecer orientaciones estratégicas para al implantación del Modelo de Gestión del Plan.
- Aprobar el Modelo de Gestión del Plan.
- Establecer las prioridades inmediatas.
- Decidir las acciones correctivas que sean necesarias para la ejecución correcta del Plan.
- Revisión de los informes periódicos de seguimiento e informe anual de ejecución del Plan.

En regiones, el Directorio está conformado por las Direcciones Regionales MOP y es liderado por el SEREMI MOP.

³⁴ Fuente: GUÍA PARA LA ELABORACION DE PLANES. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. Dirección de Planeamiento.

b) Mesa de Coordinación del Plan

Las Mesas de Coordinación son instancias técnicas de discusión donde los coordinadores asignados a los proyectos dan cuenta de los avances en la ejecución. La principal función de estas mesas de coordinación es el seguimiento periódico del plan.

La Mesa de Coordinación del Plan es liderada por los SEREMI, coordinada técnicamente por DIRPLAN Regional y cuenta con la participación de los Servicios Ejecutores, además del apoyo técnico del Nivel Nacional.

c) Coordinador Técnico del Plan

El Coordinador Técnico del Plan tiene asignadas las siguientes funciones:

- Convocar a las Mesas de Coordinación y al Directorio del Plan e impulsar los procesos que se requieran en todos los niveles, a fin de llevar a cabo su desarrollo y dar cumplimiento a las metas y objetivos propuestos.
- Recabar, en cualquier momento, de los coordinadores asignados, información sobre la situación de los proyectos del Plan.
- Preparar informes de seguimiento e informe anual de Monitoreo del Plan.
- Difundir los avances del Plan.

d) DIRPLAN Nivel Nacional, Servicios Ejecutores Nivel Nacional y Nivel Regional, DGOP Nivel Nacional, Dirección de Contabilidad y Finanzas.

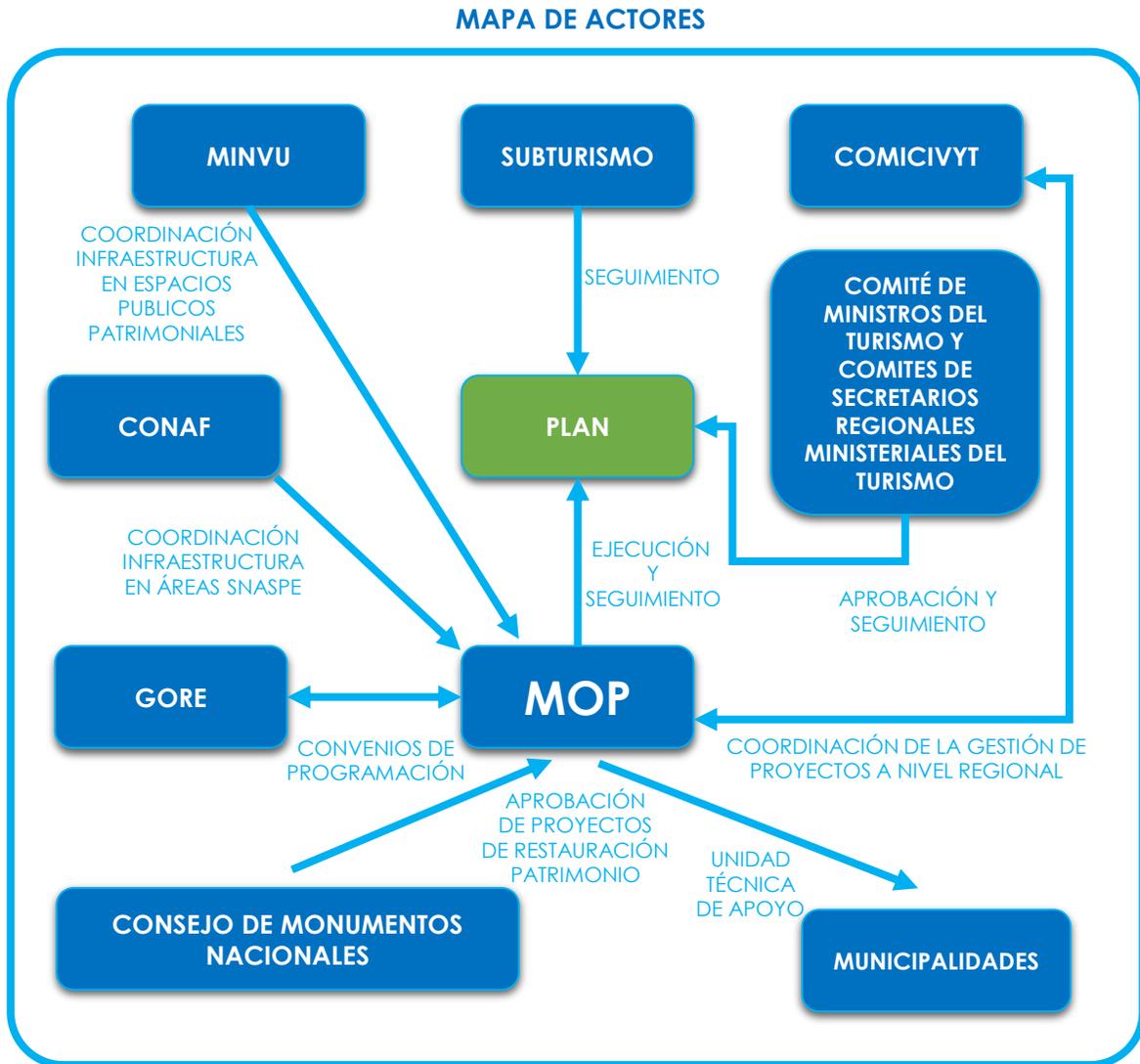
Para dar seguimiento al Plan, cada entidad indicada en este punto deberá ser responsable por registrar la información y emitir los informes pertinentes, que correspondan a su ámbito de acción, en los respectivos sistemas de información que maneja el MOP, como por ejemplo:

- Sistema Exploratorio: Sistema de Programación de Proyectos.
- Sistema SAFI: Sistema de Administración Financiera de Contratos.
- Sistema SICOF: Sistema de Control Contable de Gastos.
- Sistema SIT: Sistema de Información Territorial.
- Sistema GIP: Gestión Integrada de Proyectos (Plazos e Indicadores).

9.1.3 Mapa de actores y relaciones

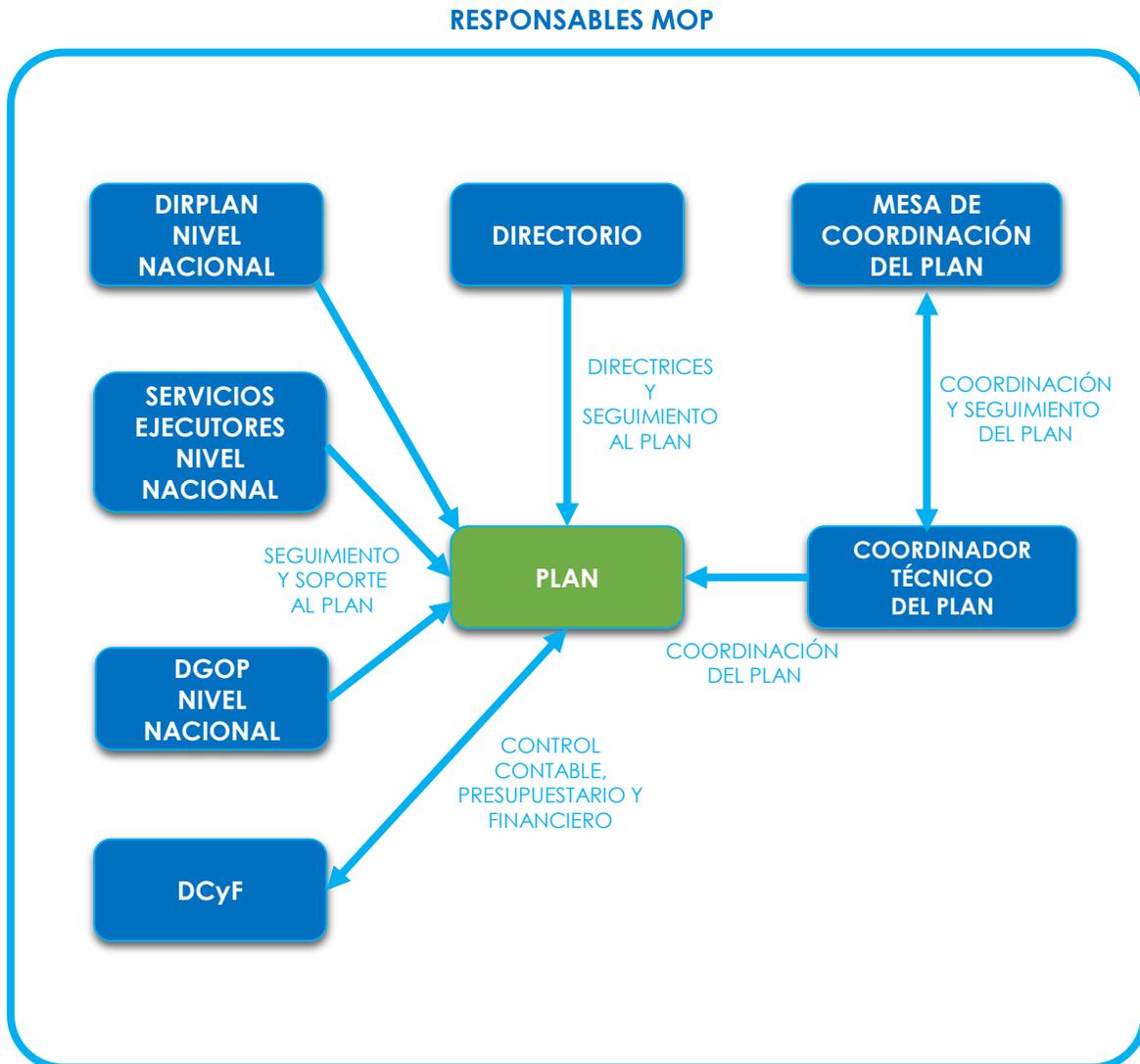
Luego de identificados los actores nacionales, regionales y los responsables al interior del Ministerio de Obras Públicas de la ejecución y seguimiento del Plan, es posible visualizar las relaciones entre éstos, las que se representan en las siguientes figuras:

Figura 8-1
 Mapa de Actores del Plan de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable



Fuente: Elaboración propia

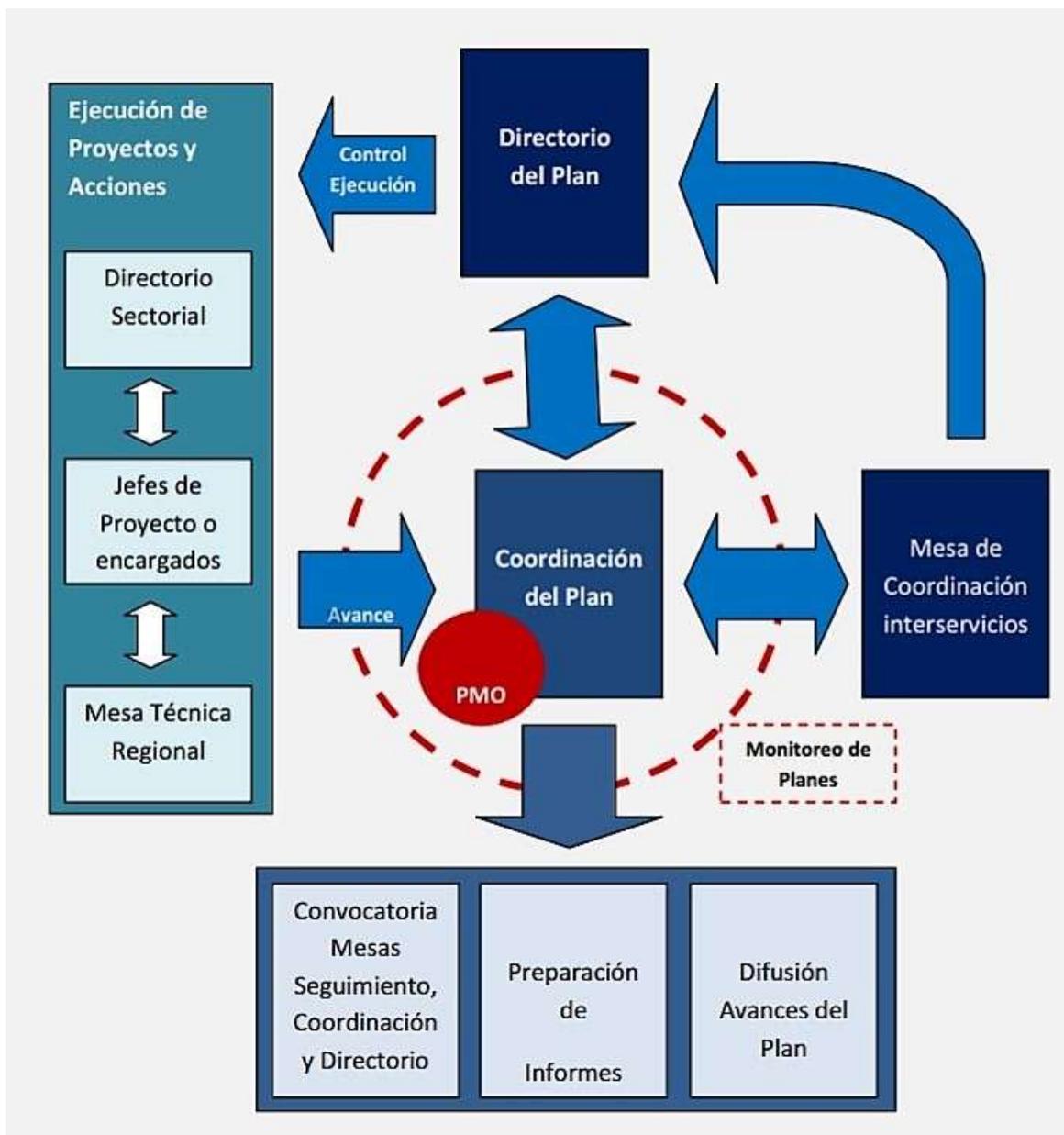
Figura 8-2
 Mapa de Responsables al Interior del MOP de la Ejecución y Seguimiento del Plan de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable



Fuente: Elaboración propia

Figura 8-3

Diagrama de Proceso de Ejecución y Seguimiento del Plan de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable al interior del MOP



Fuente: Guía para la elaboración de planes. Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Planeamiento.³⁵

³⁵ PMO (del inglés Project Management Office), es un departamento o grupo que define y mantiene estándares de procesos, generalmente relacionados a la gestión de proyectos, en este caso planes, dentro de una organización. Las PMO en el caso de planes, tal como se concibe dentro del MOP debiera proporcionar las funciones de respaldo para la Coordinación del Plan bajo la forma de formación, software, políticas estandarizadas y procedimientos.

9.2. Definición, Formulación y Evaluación de Proyectos de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable

Una vez identificadas las iniciativas que conforman el Plan de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable, corresponde efectuar elaborar los perfiles de proyectos y la formulación de los mismos, para ser presentados al Ministerio de Desarrollo Social para su evaluación socioeconómica.

Al respecto cabe señalar que los requerimientos de infraestructura de apoyo al turismo planteados en la propuesta de plan presentada en este estudio, son parte integrante del soporte requerido para habilitar algún atractivo o dotar de mejores condiciones a un destino turístico en relación a su oferta y demanda. Sin embargo, la particularidad de una parte de los atractivos que posee el país y por las cuales es también reconocido en el extranjero, se localizan en sectores con baja densidad de habitantes y donde las metodologías de evaluación costo – beneficio de proyectos (MIDESO) no incorporan variables relacionadas al turismo.

La actividad turística requiere de infraestructura para desarrollarse, es más, su desarrollo trae asociado beneficios sociales que, se traducen en acceso a empleo, mejorías en condiciones de accesibilidad, integración de la comunidad local en la generación de productos turísticos, etc. Todo ello, trasciende debido a que no se trata de una inversión aislada, sino que involucra un conjunto de actores (población residente, operadores turísticos, visitantes, etc.) y sobre todo impacta espacios geográficos locales y regionales; ello por cuanto la actividad turística supone entre otros aspectos la movilidad de quien la desarrolla, sea este un pequeño espacio u otro mayor. No obstante, medir el impacto en variables como: aumento de ingresos per cápita en la población, aumento de emprendimientos, aumento de actividades desarrolladas entorno a los atractivos, entre otras, no resultan de fácil medición. De este modo, realizar un análisis de costo – eficiencia parece ser conveniente cuando se trata de una inversión que, tiene como propósito primario generar infraestructura exclusivamente con fines turísticos.

Por lo anterior, resulta de suma importancia trabajar en el desarrollo de una nueva metodología de formulación y evaluación de proyectos de infraestructura turística, a ser aplicada por MIDESO, con el fin de dar viabilidad a estas iniciativas.

9.3. Modelos de Gestión para la Operación posterior de la Infraestructura

Igualmente importante que el Modelo de Gestión para la implementación del Plan, resulta la formulación de Modelos de Gestión para la operación posterior de la infraestructura que se construye.

De esta manera, se hace necesario pensar en la implantación, como requisito indispensable, de un esquema que defina a los responsables de la operación y mantenimiento de ciertas infraestructuras. Tal es el caso de todos aquellos inmuebles patrimoniales que son restaurados, para los cuales deben definirse sus usos o bien toda la infraestructura de borde costero o asociadas a rutas escénicas y áreas protegidas pertenecientes al SNASPE.

Respecto de los bienes patrimoniales, la Dirección de Arquitectura ha incluido dentro de las tareas de los Términos de Referencia de sus licitaciones de diseño, la confección de un Modelo de Gestión. Para ello se ha basado en la guía metodológica que publicó hace algunos años la SUBDERE en el marco del desarrollo del Programa de Puesta en Valor del Patrimonio. Esta guía establece las directrices y componentes de estos Modelos de Gestión, de acuerdo a la siguiente estructura³⁶:

- 1 MARCO DE GESTIÓN
 - 1.1 Resultados Participación Ciudadana consultiva.
 - 1.2 Antecedentes del bien cultural material.
 - 1.3 Identificar los valores culturales del inmueble.
 - 1.4 Identificación de los actores relevantes para el edificio y sus expectativas.
 - 1.5 Área de influencia del edificio, comunidad afectada y caracterización del entorno.
 - 1.6 Capacidad de acogida de bien.
 - 1.7 Identificación de toda la normativa legal.
 - 1.8 Cuadro con destinaciones actuales y futuras optimizado.
 - 1.9 Estudio de Mercado Comercial
 - 1.10 Programas con metros cuadrados de cada planta.
 - 1.11 Análisis de las alternativas para la gestión del bien.
 - 1.12 Evaluación de la capacidad de sustento económico y social del inmueble.
 - 1.13 Presentar los beneficiarios.
 - 1.14 Beneficios esperados.

³⁶ NOTA: La estructura de Modelo de Gestión presentada corresponde a una adaptación por parte del consultor a partir de la "Guía Metodológica Para la Elaboración de Modelos de Gestión del Patrimonio Cultural Inmueble". Autor: CLAUDIO CABEZAS CAPETILLO. 2010.

2 PLAN DE GESTIÓN

- 2.1 Visión y plazo.
- 2.2 Beneficios esperados (ámbito social, económico y cultural).
- 2.3 Objetivos.
- 2.4 Metas e Indicadores.
- 2.5 Actividades.
- 2.6 Responsables.

3 INSTITUCIONALIDAD

- 3.1 Estructura organizacional.
- 3.2 Descripción de funciones.
- 3.3 Descripción de cargos.

4 PLANES DE MANTENIMIENTO Y SEGURIDAD Y GESTIÓN FINANCIERA

- 4.1 Plan de Mantenimiento: incorporación del Plan de Mantenimiento al Modelo de Gestión.
- 4.2 Plan de Seguridad: incorporación del Plan de Seguridad al Modelo de Gestión.

5 GESTIÓN FINANCIERA

- 5.1 Estimación de ingresos por concepto de uso del edificio.
- 5.2 Estimación de ingresos por aportes directos de la administración.
- 5.3 Estimación de ingresos por concepto de donaciones.
- 5.4 Estimación de ingresos por concepto de transferencias.
- 5.5 Estimación de ingresos indirectos.
- 5.6 Costos de operación.
- 5.7 Costos de mantención.
- 5.8 Costos de protección.
- 5.9 Costos de administración y promoción.
- 5.10 Cuadro flujo de fondos.
- 5.11 Productos Análisis de Riesgos.
- 5.12 Análisis de Escenario Optimista.
- 5.13 Situación esperada.
- 5.14 Análisis Escenario Pesimista.

6 FORMALIZACIÓN DEL MODELO DE GESTIÓN

- 6.1 Cartas de compromiso firmadas y/o actas de acuerdo del administrador o su representante.
- 6.2 Programación de la puesta en marcha del Modelo de Gestión.

7 VALIDACIÓN Y ENTREGA DEL MODELO DE GESTIÓN

- 7.1 Armado y entrega Modelo de Gestión, con todos sus Anexos, a la SUBDERE, para su validación.
- 7.2 Entrega Modelo de Gestión al MOP, con todos sus Anexos, validado por la SUBDERE.

Como se puede apreciar, la mayor parte de las tareas que comprende la estructura del Modelo de Gestión presentada, es aplicable también a otras obras de infraestructura. De hecho, la Dirección de Obras Portuarias también ha aplicado esquemas similares al momento de entregar infraestructura portuaria y/o de borde costero a las comunidades.

De esta forma, es posible aplicar esquemas similares, con adaptaciones según el tipo de infraestructura que se trate, con el fin de poder asignar responsables de la operación y mantenimiento de las obras que vaya entregando el Plan de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable.

Se puede pensar también en asociaciones público-privadas, donde puedan asumir la responsabilidad por la operación y mantenimiento algunos entes privados, actuando como mandatarios de municipios o gobiernos regionales, ya sea por la vía de concesiones, arrendamientos u otros esquemas de administración compartida.

10. CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS

La propuesta de Plan de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable elaborada en el presente estudio, requirió de un trabajo intensivo en terreno, puesto que, a diferencia de otros procesos de planificación de infraestructura, se comenzó por consultar a la comunidad cuáles eran las necesidades de infraestructura que visualizaba en relación al desarrollo del turismo en cada uno de los 83 destinos turísticos priorizados y definidos por el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable, a lo largo de Chile. En total se realizaron 57 talleres desde Putre a Punta Arenas, donde asistieron más de 1.800 personas y se logró identificar alrededor de 1.600 iniciativas de inversión, las que fueron validadas por la misma comunidad. De estas iniciativas, alrededor de un 43% corresponden a proyectos que provenían de otros programas de inversiones que lleva adelante el MOP, mientras que un 57% corresponde a proyectos nuevos.

Fue posible constatar que, a través de sus programas de inversión vigentes, el Ministerio de Obras Públicas está apoyando fuertemente el desarrollo de la actividad turística. Ejemplo de ello es la Red Interlagos, que se está constituyendo poco a poco en un atractivo turístico per se. También existe un trabajo importante de parte de la Dirección de Obras Portuarias, en todo lo referente a infraestructura portuaria y de borde costero. Sin embargo, se requiere dar una mirada país al tema, con plena sintonía con los lineamientos estratégicos establecidos para sector turismo. Fue así que este trabajo tuvo como principio de desarrollo la focalización territorial turística, elaborada por la Subsecretaría de Turismo, del Ministerio de Economía, a través del Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

Esa focalización territorial fue el punto de partida para el análisis en las regiones. Sin embargo, producto del trabajo en terreno, fueron apareciendo otros atractivos que la comunidad consideraba importantes y para los cuales también se propuso iniciativas de inversión. Probablemente en una posterior actualización de los 83 destinos priorizados, se incluirán más atractivos asociados a esta lista y con ello, el Plan deberá ajustarse a los nuevos escenarios.

Cabe destacar que las tipologías de proyectos que se proponen en el plan para cada macrozona de Chile, tienen plena consistencia con los desafíos planteados para estos territorios, en función del análisis comparativo que se hizo con países referentes de la OCDE. Así, la infraestructura propuesta viene a cubrir los déficits detectados.

Si bien la mayoría de las tipologías de infraestructura de apoyo al turismo tienen su correspondencia con programas vigentes del MOP, aparecieron algunas nuevas tipologías que también están dando origen a una propuesta de nuevos programas de inversión. Los nuevos programas de inversiones que se están proponiendo son:

- a. **Infraestructura de Información y Servicios Turísticos:** programa que podría ser administrado por el MOP que comprende las obras públicas referidas a la construcción de:
 - Centros de interpretación, paneles informativos y en general, a todo aquel elemento destinado a entregar información al turista, que le permita tener un mayor conocimiento de la zona donde se encuentra.
 - Espacios para el descanso y resguardo de los turistas, donde además puedan tener acceso a servicios de orientación turística y facilidades de servicios higiénicos, internet y otros.
- b. **Ruta Escénica:** programa que podría ser administrado por el MOP que comprende la construcción o habilitación de las vías 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 y poner en valor para uso y disfrute de los usuarios, tales cualidades. De igual forma que para el caso de la definición de la tipología, para los proyectos que componen este programa, deberá 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 ciclorutas o sendas peatonales, que se adentran en zonas prístinas y no alteradas.
- c. **Sendero Interpretativo:** programa que podría ser administrado por el MOP que comprende la construcción de senderos no motorizados, cuyo trazado se desarrolla en alguna área de interés turístico (generalmente áreas protegidas pertenecientes al SNASPE), que cuenta con información asociada a su trazado, así como también con equipamiento de apoyo.
- d. **Ciclorutas Turísticas:** programa que podría ser administrado por el MOP que comprende la construcción de vías destinadas al tránsito de bicicletas, situadas fuera de los límites urbanos, cuyo trazado une dos o más destinos turísticos y no se encuentra asociado a rutas escénicas, pero puede ser complementario a los conectores turísticos.

Es importante reiterar también que dado que los proyectos que han dado origen a estos nuevos programas de inversiones están presentes en todas las regiones de Chile, se tratará de programas con escala nacional, que podrán tener su bajada a través de subprogramas regionales y en casos muy específicos, subprogramas mesorregionales, como la continuación de la Red Interlagos, la puesta en valor del Qhapaq Ñan, la Red Austral, entre otros. En particular, se considera conveniente la creación de algunos subprogramas de inversión alineados con las rutas definidas por Servicio Nacional de Turismo, a través de Rutas Chile, cada una con sus correspondientes circuitos:

- Ruta del Desierto
- Ruta de las Estrellas
- Ruta Capital
- Ruta del Mar
- Ruta de las Islas
- Ruta Originaria
- Ruta Carretera Austral
- Ruta Fin del Mundo

Este es un enfoque complementario al de destinos priorizados y unidades de desarrollo de atractivos, que fue el que se trabajó durante el estudio.

Todos los proyectos identificados fueron sometidos a un proceso de priorización de su ejecución, para lo que se usó una matriz multicriterio, que utilizó como fundamento para la priorización, los principios del Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable. Así, las variables utilizadas respondieron a criterios de Sustentabilidad, Focalización Territorial, Inclusión y Equidad.

La aplicación de la matriz multicriterio permitió ordenar los proyectos en el tiempo, asignando el tiempo de inicio al corto, mediano y largo plazo, con un horizonte hasta el año 2030.

Todos los proyectos que conforman la propuesta de Plan fueron georreferenciados y presentados en la cartografía incluida en cada uno de los 15 planes regionales. Asimismo, se entregó al Ministerio una base de datos con la propuesta de Plan, la que puede ser consultada y administrada por los sistemas de información geográfica que maneja el MOP.

Un producto interesante de los talleres de participación ciudadana, dice relación con la aparición de iniciativas que no están directamente relacionadas con el ámbito de la gestión del MOP. Por ejemplo, fueron demandas reiteradas en varias regiones las siguientes:

- Reposición de servicios ferroviarios longitudinales y en ramales.
- En caso de ser imposible la reposición, utilizar las fajas ferroviarias para construir vías verdes, para tránsito de vehículos no motorizados.
- Mejorar la cobertura de telefonía celular e internet en zonas aisladas.
- Mejoramientos de espacios públicos y construcción de ciclovías en ciudades con flujo de turistas.
- Demandas por la puesta en valor del patrimonio material e inmaterial (fiestas costumbristas).
- Apoyo en gestión y capacitación a emprendedores turísticos.

Estas inquietudes, todas en beneficio del desarrollo del turismo a nivel nacional, debieran ser consideradas, analizadas y canalizadas por la Subsecretaría de Turismo hacia los organismos pertinentes.

Es necesario recordar en estas líneas finales que la gestión inicial de los proyectos, en términos de su formulación y evaluación socioeconómica, se verá favorecida en la medida que exista una nueva metodología aplicada por MIDESO para esta etapa del ciclo de vida de los proyectos. Mientras persista la evaluación costo-beneficio de los proyectos de infraestructura MOP de apoyo al turismo, la que considera como beneficiarios directos del uso de la infraestructura a los habitantes de la zona, no será posible avanzar con la rapidez que el país requiere.