



Gobierno
de Chile

Ministerio de
Obras Públicas

Ministerio de
Economía,
Fomento y
Turismo

Gobierno de Chile

Gobierno de Chile

Informe Final

REGIÓN DE TARAPACÁ

"ANÁLISIS REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO"

Diciembre 2016



INECON S.A.

PRESENTACIÓN MINISTERIAL DEL ESTUDIO

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

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

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

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

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

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

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

.

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

REGIÓN DE TARAPACÁ

	Pág.
PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO	1
1. INTRODUCCIÓN	3
2. EL TURISMO EN LA REGIÓN	9
2.1 Antecedentes generales de la Región de Tarapacá.....	9
2.1.1 <i>Antecedentes geográficos.....</i>	<i>9</i>
2.1.2 <i>Antecedentes demográficos y socioculturales.....</i>	<i>10</i>
2.1.3 <i>Antecedentes administrativos.....</i>	<i>13</i>
2.1.4 <i>Conectividad.....</i>	<i>13</i>
2.1.5 <i>Antecedentes climáticos.....</i>	<i>14</i>
2.2 Turismo.....	15
2.3 Caracterización de los Destinos.....	16
2.4 Situación de las Áreas Silvestres Protegidas del Estado.....	18
2.5 Áreas de Desarrollo Indígena	22
2.6 Caracterización económica.....	23
2.6.1 <i>Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región de Tarapacá</i>	<i>26</i>
2.6.2 <i>Pasajeros provenientes de programas sociales.....</i>	<i>26</i>
2.7 Caracterización Demanda actual	27
3. RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN	30
3.1 Instrumentos Regionales.....	30
3.1.1 <i>Estrategia Regional de Desarrollo</i>	<i>30</i>
3.1.2 <i>Estrategia Regional de Turismo.....</i>	<i>32</i>
3.1.3 <i>Política Regional de Turismo.....</i>	<i>32</i>
3.1.4 <i>Plan Regional de Ordenamiento Territorial de Tarapacá.....</i>	<i>34</i>
3.1.5 <i>Plan Regional de Desarrollo Urbano de Tarapacá.....</i>	<i>37</i>
3.1.6 <i>Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico.....</i>	<i>38</i>
3.1.7 <i>Zonificación del Borde Costero</i>	<i>39</i>
3.2 Instrumentos de planificación local y de turismo.....	40
3.2.1 <i>Planes de Desarrollo Turísticos Comunales.....</i>	<i>40</i>
3.2.2 <i>Planes de Desarrollo Comunal</i>	<i>40</i>
3.2.3 <i>Planes de Manejo del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado</i>	<i>45</i>
3.3 Planes de Infraestructura MOP.....	48
3.3.1 <i>Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021</i>	<i>48</i>
3.3.2 <i>Plan Director de Infraestructura al 2025 del Ministerio de Obras Públicas (PDI).....</i>	<i>49</i>
3.3.3 <i>Otros Planes MOP Validados y Vigentes.....</i>	<i>50</i>
3.3.4 <i>Convenios de Programación</i>	<i>55</i>
3.4 Conclusiones instrumentos de planificación regional	56
4. INFRAESTRUCTURA MOP O SITUACIÓN BASE	58
4.1 Infraestructura de conectividad vial interurbana y urbana.....	58
4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria.....	60
4.3 Infraestructura de conectividad marítima y productiva asociada a la Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal.	62
4.4 Infraestructura de riego.....	64
4.4.1 <i>Bocatomas.....</i>	<i>64</i>
4.4.2 <i>Canales.....</i>	<i>64</i>
4.5 Infraestructura de defensas fluviales.....	64
4.6 Infraestructura de control aluvional.....	65
4.7 Edificación pública y patrimonial.	65
4.8 Cobertura de Agua Potable Rural y Saneamiento Rural.	66
4.9 Infraestructura Pública Concesionada.	69
5. PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE	71
5.1 Antecedentes para la construcción del Plan Base	71
5.2 Construcción del Plan Base	72

5.3	Listado de proyectos del Plan Base de Infraestructura	75
5.4	Elaboración de la cartografía del Plan Base de Infraestructura.....	77
6.	Imagen objetiva de los destinos	78
6.1	Situación actual.....	78
6.2	Visión propuesta para la infraestructura	81
6.3	Identificación de Déficit.....	87
7.	PARTICIPACIÓN CIUDADANA	88
7.1	Metodología propuesta para el desarrollo de los Talleres de Inicio regionales	88
7.1.1	Definición de actores invitados	88
7.1.2	Contenido de los Talleres de Inicio	88
7.1.3	Registro de Ideas de proyectos identificados	90
7.2	Resumen Ejecutivo Taller de Inicio en Iquique	90
7.2.1	Participantes	90
7.2.2	Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región	91
7.2.3	Ideas de proyectos identificadas	92
7.2.4	Puntos críticos y oportunidades que se presentaron	93
7.3	Resumen Ejecutivo Taller de Inicio de Pica.....	95
7.3.1	Participantes	95
7.3.2	Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región.	95
7.3.3	Ideas de proyectos identificadas	96
7.3.4	Puntos críticos y oportunidades que se presentaron:	96
7.4	Resumen Ejecutivo Taller de Validación en Iquique	98
7.4.1	Participantes	98
7.4.2	Preguntas y observaciones.....	98
8.	PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE	100
8.1	Aspectos metodológicos para la elaboración de la propuesta de plan de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable.	100
8.1.1	Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan	100
8.1.2	Identificación de Proyectos Nuevos.....	101
8.1.3	Priorización de Proyectos Nuevos	102
8.1.4	Criterios para la priorización de Unidades de Desarrollo de Atractivos.	104
8.1.5	Criterios para la priorización de los proyectos al Interior de las Unidades de Desarrollo de Atractivos (UDA).....	106
8.1.6	Tipologías de Infraestructura	119
8.1.7	Estimación de Costos de Inversión	121
8.2	Listado de Proyectos Nuevos: Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo	125
8.3	Archivo Excel del Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo	127
9.	SINTESIS Y CARTERA PROPUESTA	129
9.1	Síntesis de la Propuesta del Plan Regional.	129
9.2	Principales Aspectos de la Propuesta de Plan de Infraestructura	130
9.3	Cartera del Plan:	131

PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AJUSTE INTERNO

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

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

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

1. INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

⁴ <http://reports.weforum.org/>

⁵ SERNATUR, 2014. Informe Cuenta Pública.

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

La figura muestra que el aporte del turismo ha sido siempre bajo (menor al 5%) en relación a total de Exportaciones de Bienes y Turismo del país entre los años 2004 y 2014, pero cuya importancia porcentual aumentó de forma tenue, incluso, observándose un importante crecimiento de su porcentaje entre 2010 y 2012, llegando a su *peak* el año 2012, para luego retornar bajo el 4% como aporte, disminuyendo su porcentaje hasta el año 2014. Esto habla que el sector turismo, a nivel país, tiene un grado de importancia menor que otros sectores económicos tales como la minería, el sector frutícola, vitivinícola, entre otros.

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

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

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

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

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

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

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

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

¹¹ Patrimonio inmaterial de la humanidad. Danza practicada en ceremonias católicas populares en Chile con casi 350 años de existencia.

No obstante lo anterior, se presenta como problema la pérdida de competitividad de Chile como destino turístico, entendida como la baja estadía y gasto promedio de los turistas. Esto se explica por la existencia de múltiples déficits detectados a partir de diagnósticos que comprenden: La Estrategia Nacional de Innovación y Competitividad 2010 – 2020 y la Estrategia Nacional de Turismo 2012-2020, déficits que se agrupan en los siguientes ámbitos:

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

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

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

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

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

Esta necesidad de generar una cartera de proyectos de infraestructura MOP de apoyo al sector turismo ha tomado cuerpo en el presente estudio, denominado "**ANÁLISIS REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO**", cuyo objetivo central es identificar y priorizar una cartera de proyectos de inversión en infraestructura MOP de apoyo para el desarrollo turístico a distintas escalas territoriales, pero con foco en destinos turísticos, con el propósito de contar con información objetiva y representativa que permita contribuir a los ejes estratégicos del MOP, la Subsecretaría de Turismo y la imagen objetivo de cada región a los escenarios 2021 y 2030. Se trata por tanto de elaborar una cartera integral de proyectos (propuesta de plan) ex/ante para apoyar el desarrollo del turismo sustentable, cada uno de los cuales, en una etapa posterior, deberá ser evaluado socialmente para recomendar su ejecución (si corresponde).

La Región de Tarapacá, desde el punto de vista geográfico se caracteriza por la presencia de tres unidades de relieve: Cordillera de los Andes o altiplano, Meseta o pampa y la Cordillera de la Costa que se presenta en este sector acantilada.

Al igual que la Región de Arica y Parinacota, aquí la Cordillera de los Andes se divide en dos cordones, uno Oriental que cruza Bolivia y el Occidental que avanza por Chile, conformándose entre ambas serranías un gran plano inclinado (altiplano) con alturas aproximadas entre los 2.500 y 4.000 m.s.n.m. Es un territorio escasamente poblado, formando un espacio común con el territorio boliviano donde se localizan volcanes que se elevan por sobre los 5.000 m.s.n.m. y, lagunas y salares; destacándose los volcanes Isluga y Cariquima, con los recursos termales respectivos, también los cerros Piga, Napa y el volcán Olca.

Entre el altiplano y los relieves del litoral se encuentra la gran pampa interior conocida como Pampa del Tamarugal, por alojar el árbol tamarugo. Este espacio es cortado por una serie de quebradas profundas de más de 1.000 metros y en donde se practica la agricultura. La más conocida, por albergar una serie de poblados de origen pre hispánicos es la Quebrada de Tarapacá.

En esta región la Cordillera de la Costa consiste en un acantilado que cae al mar desde una altura aproximada de 500 a 1.000 metros, dejando desde Iquique al Sur una serie de estrechas planicies costeras, situación que ha impedido la conexión vial por el borde costero de Iquique al Norte. Frente a Iquique la altura del farellón supera los 500 metros.

A nivel regional el estudio adquiere significancia, por cuanto estamos frente a un territorio que presenta déficits en relación a la disponibilidad de infraestructura, desequilibrios referidos a desarrollo económico, dificultando con ello un desarrollo sustentable de las comunidades locales, particularmente las altiplánicas. Pero, del mismo modo, ofrece oportunidades de desarrollo relacionadas con la actividad turística, ya que el territorio combina áreas con clima que permiten desarrollar actividades durante todo el año, en la costa por ejemplo, presenta atributos de tipo histórico – cultural, naturales, arqueológicos, folclóricos y religiosos, entre otros.

En este contexto, el informe de focalización territorial turístico elaborado por la Subsecretaría de Turismo, ha definido dos destinos consolidados, que son Iquique y Pica y dos destinos potenciales, Colchane y Mamiña. Definición que, sin duda, da cuenta de los desequilibrios enunciados, pero al mismo tiempo abre una ventana donde este estudio puede realizar un aporte territorial y de planificación relevante para el desarrollo de un turismo sustentable en la región.

2. EL TURISMO EN LA REGIÓN

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

2.1 Antecedentes generales de la Región de Tarapacá

2.1.1 Antecedentes geográficos.

La Región de Tarapacá comprende los 18° 56´ y 21° 36´ de Latitud Sur y desde 68° 24´ de Longitud Oeste hasta el Océano Pacífico. Tiene una superficie de 42.225,8 km² y limita al Norte con la Región de Arica y Parinacota, al Sur con la Región de Antofagasta, al Este con la República de Bolivia y al Oeste con el Océano Pacífico. Su población para el año 2002 es 238.950.

Esta situación le ofrece una gran oportunidad para el desarrollo de una oferta turística integrada a la Macroregión Norte, logrando complementar los destinos turísticos que existen tanto en los países o regiones vecinas: el caso de la conexión con Bolivia, San Pedro de Atacama, donde existen importantes atractivos de escala mundial.

Administrativamente, la Región de Tarapacá está compuesta por las provincias de Iquique, capital Iquique, y Tamarugal, capital Pozo Almonte. La primera se subdivide en las comunas de Iquique y Alto Hospicio, y la segunda en las comunas de Pozo Almonte, Camiña, Huara, Colchane y Pica y está afectada a una nueva subdivisión de región que le favorece el acceso a una mayor presencia de los programas del Estado, entendiendo que el turismo depende de las condiciones de entorno que administra el gobierno.

La cordillera de los Andes, que se presenta como un cordón montañoso macizo, alto y volcánico, con altitudes promedios de 6.000 m.s.n.m, su vertiente Poniente está ocupada por el altiplano chileno. Se encuentra aquí el Salar del Huasco y el Salar de Coposa.

La depresión intermedia, se presenta como una meseta desértica que es interceptada por vastas quebradas, denominadas pampas. Existe una suave pendiente Poniente donde se ubican en esta formación los mayores salares del país, además de los yacimientos salitreros.

La cordillera de los Andes se divide en dos brazos: uno Oriental que recorre Bolivia y el Occidental que pasa por Chile. Aquí se encuentran algunos volcanes que se elevan sobre los 5.000 metros de altitud, como el Isluga. El altiplano, que se ubica entre los

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

cordones Oriental y Occidental, posee un promedio de 4.000 metros de altitud. Aquí se encuentra la laguna Huantija y salares como los de Huasco y Coposa, y bofedales. En ellas existe una gran biodiversidad, destacándose animales como las llamas, guanacos, vicuñas, alpacas y flamencos y flora, como la llareta. La altitud genera en muchas personas el llamado mal de altura o puna, un malestar debido a la presión atmosférica más baja de la que están acostumbradas, lo cual pudiera vincularse con la falta de centros poblados en el altiplano.

Si bien la Región de Tarapacá se encuentra a cerca de 1.800 kilómetros de la capital, tiene una posición geográfica estratégica frente al Cono Central de Sudamérica, lo cual implica contar con un potencial turístico de más de 80 millones de personas. Su red de conexiones con los países vecinos se expresa en:

- Un aeropuerto, Diego Aracena en Iquique, que conecta con: Bolivia, Paraguay, Brasil y Argentina.
- Paso y complejo fronterizo Colchane, habilitado: Iquique – Huará - Colchane.

Adicionalmente, la región cuenta en forma limitada, con infraestructura turística orientada a la realización de grandes eventos y con una ciudad como Iquique dispuesta para satisfacer todas las necesidades de los turistas. El estadio está en proceso de remodelación y no existen otros espacios con similares características.

2.1.2 Antecedentes demográficos y socioculturales

a) Demografía

La población regional es de 238.950 habitantes, según Censo 2002 y su densidad alcanza a los 5,65 habitantes por km². La ciudad que registró mayor crecimiento de población en la región fue Iquique (incluyendo a Alto Hospicio), que alcanzó los 216.419 habitantes. A nivel de ciudades, las más pobladas son: Iquique (164.396 hab.); Alto Hospicio (50.190 hab.); Pozo Almonte (6.384 hab.); Pica (2.642 hab.); Huará (956 hab.). La capital de la región es Iquique. Tarapacá está dividida administrativamente en dos provincias -Tamarugal e Iquique- y siete comunas.

La provincia de Iquique reúne la mayor densidad poblacional de la región, concentrándose fundamentalmente en la comuna de Iquique. Sin embargo, también posee pequeños centros de población que, si bien es cierto, no se consideran rurales, en la práctica sí lo son, ya que se trata de caletas de pescadores que se ubican en todo el borde costero entre Iquique y el río Loa, límite con la Región de Antofagasta. Estos centros poblados están constituidos fundamentalmente por pescadores artesanales que han migrado desde la Región de Coquimbo, transformándose en población flotante de alta movilidad.

La provincia del Tamarugal, en tanto, cuenta con una cabecera provincial y comunal, numerosas localidades rurales distribuidas en quebradas, desierto y altiplano, de muy pocos habitantes y de gran dispersión geográfica. La cabecera provincial es Pozo Almonte, cuya peculiaridad es ser un centro poblado que nace alrededor de la Ruta 5,

y que sirve de conexión entre las localidades rurales y la capital regional. Además, en su territorio yace todo el patrimonio salitrero de la región, del cual la Unesco ha declarado Patrimonio de la Humanidad a las antiguas oficinas salitreras Humberstone, Huara y Santa Laura.

b) Pueblos originarios

Aymaras

En la Región de Tarapacá, existen pueblos indígenas reconocidos por el Estado. Los aymaras son un pueblo que se ubica en esta región, además de la Región de Arica y Parinacota. Las comunidades existentes ocupan el altiplano desde Miñi Miñe, Tana o Camiña, Tarapacá y Huatacondo, algunas de las cuales llegan hasta el mar, y los oasis de Precordillera; Pica-Matilla, Mamiña y la pampa de Tamarugal, además de centros urbanos. Todos estos lugares pertenecen a las comunas de Pozo Almonte, Camiña, Huara, Pica y Colchane en la Región de Tarapacá¹⁴.

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

Cuadro 2-1
Pueblos y comunidades Aymaras según comuna. Región de Tarapacá

Comuna	Pueblos y comunidades Aymaras
Camiña	Nama, Chapiquilta, Quiasma, Camiña, Moquella
Huara	Huara Miñi Miñe, Aroma, Tarapacá, Pachica, Coscaya, Mocha, Guaviña, Sibaya, Chiapa, Chusmisa, Jaña
Pozo Almonte	Mamiña y Macaya.
Pica	Lirima, Cancosa, Guatacondo, Parca y Pica
Colchane	Parajalla, Arabilla, Enquelga, Chapicollo, Carahuano, Mauque, Pisiga, Choque, Cotasaya, Escapiña, Sitani, Achauta, Ancovinto, Chijo, Huaitane, Villablanca, Chulluncane, Ancuaque, Quebe, Isluga, Cariquima, Colchane, Berenguela.

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

Dentro del patrimonio arqueológico que poseen, se destaca, el Camino del Inca (Qhapaq Ñam), los tambos, los cementerios o gentilares, las chullpas -construcciones de piedras realizadas por los antiguos y usadas como depósitos de alimentos o sepulturas, pukaras y lugares con arte rupestre -geoglifos, petroglifos y pictografías-, los cerros tutelares, y finalmente, el patrimonio natural, formado por los paisajes, especialmente los de los valles altos, oasis y del altiplano. Existe además dentro de

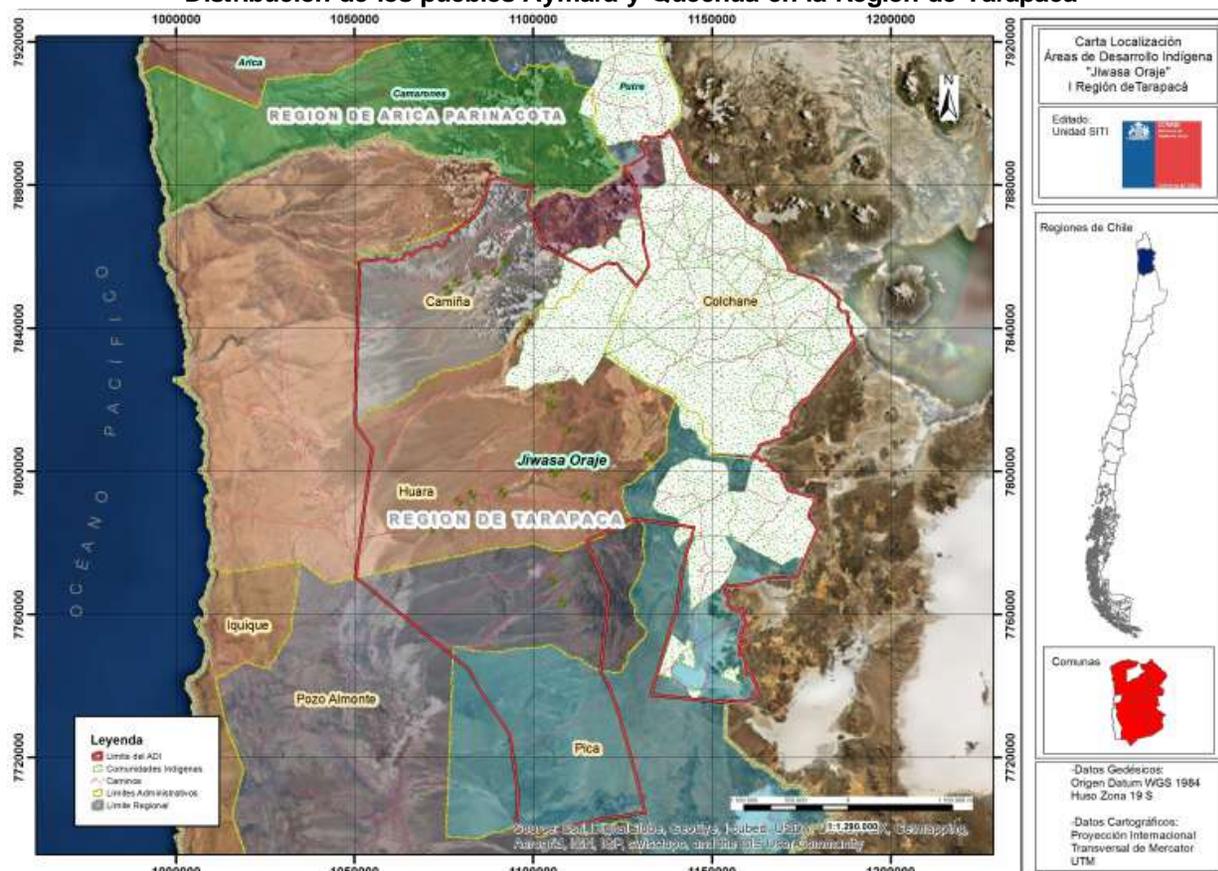
¹⁴ Guía de Antecedentes Territoriales y Culturales de los Pueblos Indígenas de Chile – MOP.
<http://www.mop.cl/asuntosindigenas/Documents/TerritorialCultural.pdf>

este territorio, el Área de Desarrollo Indígena Jiwasa Oraje (Nuestra Hora) en la que participan parte importante de las comunidades aymaras de la Región de Tarapacá.

Quechuas

Las comunidades quechuas, se extienden dentro de esta región, en las localidades de Mamiña y Miñi Miñe, en la comuna de Huara, preferentemente en las quebradas por la agricultura, en el valle de Quisma en la comuna de Pozo Almonte, preferentemente. Es por ello, que su localización territorial, está basada en la ganadería y en la agricultura, así como en la recolección. Los espacios de ocupación agrícola se localizan en las quebradas de Puquios, Cohasa, Del Inca, Caichape y Amincha, donde se localizan cultivos de papa y alfalfa, en canchones y terrazas, aprovechando los microclimas, ya que las condiciones naturales y el paisaje geográfico hacen muy difícil la habitabilidad fuera de los sectores de quebradas.

Figura 2-1
Distribución de los pueblos Aymara y Quechua en la Región de Tarapacá



La población que se reconoce como perteneciente a la etnia Quechua de acuerdo al censo de 2002, alcanza a 6.175 personas, (3.037 hombres y 3.138 mujeres), donde un 17,1% de estos, están en la Región de Tarapacá (Incluye la actual Región de Arica y Parinacota). La población Quechua representa al 0,9 % de la población indígena del país.

Los quechuas, además de los Aymaras, se localizan dentro del Área de Desarrollo Indígena Jiwasa Oraje.

La anterior figura 2-1 da cuenta de la distribución de ambas etnias la región. La localización tal como se dijo, tiende a seguir las comunas de Camiña, Pica, Huara y gran parte de la comuna de Colchane, siendo así, el patrón de distribución a lo largo del altiplano, en sentido Norte – Sur, interactuando con comunidades Quechuas y Aymaras de Bolivia y muy lejos de la costa.

2.1.3 Antecedentes administrativos.

La Región de Tarapacá se divide administrativamente en dos provincias: Iquique y El Tamarugal, las que se subdividen en siete comunas. La provincia de Iquique cuenta con dos comunas: Iquique, capital regional y provincial, y Alto Hospicio, comuna muy joven, creada el año 2004. La provincia del Tamarugal, con un perfil claramente rural, se subdivide en cinco comunas: Camiña, Colchane, Huara, Pica y Pozo Almonte, esta última es su capital provincial.

2.1.4 Conectividad

El puerto de Iquique es uno de los más importantes del Norte de Chile y, la razón, es que hace de puerto principal para mercaderías que ingresan a la zona franca; de esta manera llegan a diferente países como Perú, Bolivia, Argentina, Paraguay, Ecuador, Brasil, Colombia y Uruguay, es decir, es uno de los principales puertos del Asia-Pacífico en América del Sur por el Pacífico, a diferencia de Valparaíso, principal puerto de entrada de automóviles solo de Chile. Las cargas que mueve el puerto local están directamente relacionadas a la Zona Franca de Iquique (ZOFRI) (electrodomésticos, automóviles nuevos y usados, mercaderías en general, insumos mineros). A su vez, buena parte de las importaciones bolivianas se hacen a través de este puerto, generando un intenso tráfico entre Iquique y la ciudad boliviana de Oruro. A nivel de cruceros, Iquique no le ha sido un puerto atractivo ya que si se hubiese considerado por ejemplo las condiciones de Batimetría, en el caso de seguridad, ya que posee una mejor fosa de navegación en el puerto interior, además la plaza hotelera, y opciones eventuales, es superior ya que el nivel de actividades es mayor. Iquique posee 150 kilómetros de playas con muy buena pesca y parajes muy interesantes, de esta forma hubiese sido descartado de plano el pequeño puerto de Arica, lo que le habría afectado a la economía ariqueña. Por otro lado el puerto de Iquique es uno de los tres puertos en la región, existe el puerto de Patillos y el puerto de Patache, los cuales tiene una fuerte actividad en la minería a granel de material Cuprífero y sal, esta última del Salar grande.

A nivel aeronáutico, el Aeropuerto Internacional Diego Aracena (o Chucumata) sirve a la ciudad de Iquique. Distante a unos 40 km aproximadamente al Sur de la ciudad, tiene una pista de aterrizaje de 3.350 metros de largo y una losa de 60 metros de ancho. Es el cuarto aeropuerto en cuanto a pasajeros transportados, y el segundo aeropuerto en cuanto a llegadas nacionales y transporte de carga de Chile, según datos de la Junta de Aeronáutica Civil. Atiende vuelos comerciales de LAN Airlines, Sky Airline y Amazonas, las cuales prestan servicios de transporte regular de pasajeros tanto a nivel nacional (conectando a la ciudad con el Norte de Chile y Santiago) e internacional (a través de vuelos hacia Bolivia, Perú y Argentina). Para los próximos años se prevé la ampliación del terminal aéreo, para satisfacer esta alta demanda.

A nivel de carreteras, la conectividad de la ciudad es relativamente buena. Si bien las vías que la conectan con las cercanas ciudades de Arica y Antofagasta están pavimentadas, la infraestructura asociada a ellas sigue siendo mínima. Actualmente existen 2 autopistas concesionadas con un total de 87 km que unen la ciudad con la Ruta 5 (47 km) y con el aeropuerto (40 km), reduciendo en un promedio de 10 a 15 minutos los tiempos de viaje, respectivamente.

El actual terminal rodoviario de la ciudad es un ejemplo de la urgencia de inversión que requiere Iquique en este aspecto. La precaria infraestructura tiene un carácter provisorio y no es capaz de absorber el intenso tráfico, principalmente internacional.

2.1.5 Antecedentes climáticos.

En la Región de Tarapacá se presentan cuatro unidades de subtipos climáticos desérticos que desde el Poniente al Oriente, son los siguientes:

Clima desértico costero nuboso; este subtipo climático se localiza en toda la costa de la región. Se caracteriza por presentar abundantes nieblas matinales, fenómeno denominado "camanchaca", producto de la corriente fría de Humboldt; este subtipo climático se presenta al Sur de Iquique con una temperatura media anual de 18,1° C. Las máximas precipitaciones anuales, registradas en la costa, han sido de 2,6 mm, siendo lo normal 0 mm.

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

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

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

Pese a que estos territorios se encuentran en una latitud tropical, la barrera orográfica que representa la Cordillera de los Andes actúa como un biombo climático que evita que las nubes cargadas de humedad provenientes del Oriente, crucen hacia el Poniente.

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

Los 300 mm de agua (aprox.) que caen anualmente, lo hacen en un corto lapso, algunos días o a lo más un par de semanas (varía de año en año), sumado a una fuerte oscilación térmica que va entre los -20° y 30° C entre el día y la noche. Esto hace prácticamente intransitables los caminos del sector, impidiendo el acceso hacia algunos de los principales atractivos turísticos localizados en esa altura.

2.2 Turismo

La Región de Tarapacá se destaca por concentrar en más de un 95%, atractivos naturales y de tipo histórico-cultural, siendo casi nada importante los atractivos más contemporáneos.

Cuadro 2-2
Categoría de los Atractivos Turísticos 2014

Categoría	Total	Porcentaje
Sitios Naturales	9	33.33
Museos y Manifestaciones culturales	8	29.62
Folklore	9	33.33
Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas	1	3.70
Acontecimientos Programados	0	0
Centros o lugares de esparcimiento	0	0
Total	27	100%

Fuente: Servicio Nacional de Turismo, Tarapacá

La región se destaca evidentemente, en poseer atractivos a nivel nacional en gran medida, lo que hace que vayan a la región turistas de todas partes de Chile. También se destaca un número no menor de atractivos con jerarquía internacional.

Cuadro 2-3
Jerarquía de los Atractivos Turísticos 2014

Jerarquía	Total	Porcentaje
Jerarquía Local	1	3.70
Jerarquía Regional	6	22.22
Jerarquía Nacional	14	51.85
Jerarquía Internacional	6	22.22
Total	27	100%

Fuente: Servicio Nacional de Turismo, Tarapacá

2.3 Caracterización de los Destinos.

Destinos Turísticos

La Región de Tarapacá se destaca por poseer destinos repartidos en casi todo su territorio, siendo en su mayoría, destinos de tipo natural, seguidos por los destinos de tipo patrimonial.

Cuadro 2-4
Caracterización de los Destinos Priorizados 2014-2018

Destinos	Comunas	Vocación Turística	Circuitos Turísticos
IQUIQUE	IQUIQUE	Corresponde a un destino en fase de consolidación para el turismo sol y playa y entretención con una imagen de Iquique como destino para la práctica del <i>surf</i> y <i>bodyboard</i> , además con un alto potencial para el turismo de intereses especiales asociado al turismo aventura, al patrimonio y rutas históricas y Convention Bureau.	Ruta Patrimonial Ruta Borde Costero
MAMIÑA	MAMIÑA	Corresponde a un destino emergente con alto potencial para el turismo de intereses especiales. Inserto en la Precordillera, es conocido por sus aguas termales. Destaca en sus alrededores las localidades de Parca, Valle Noasa y Macaya para el turismo aventura y cultural.	Ruta Termal
PICA	PICA	Corresponde a un destino en fase de consolidación, comercializado en el circuito turístico Salitreras - Oasis de Pica, sin incorporar la variable alojamiento en la oferta turística. Incluye las localidades de Pica y Matilla.	Ruta de los Salares
COLCHANE	COLCHANE	Corresponde a un destino emergente con alto potencial para el turismo de intereses especiales. Forma parte del P.N. Volcán Isluga y comprende las localidades de Isluga, Enquelga, Mauque, Puchuldiza, Cariquima, Ancovinto, Ancuaque y Villa Blanca, con estación de aclimatación para el turista en el poblado de Chumiza. Destaca por su alta potencialidad para desarrollar actividades de turismo aventura, patrimonial y cultural.	Ruta de las Quebradas

Fuente: Servicio Nacional de Turismo, Tarapacá

Por otro lado, el destino que más lleva beneficios en cuanto a las personas de tercera edad y, también para los estudiantes de enseñanza media, es Iquique. El resto de los destinos no poseen este beneficio, por ello, llegan a ser menos conocidos en comparación.

Cuadro 2-5
Destinos / Programas

Destinos	Vacaciones Tercera Edad	Giras de Estudio	Vacaciones Familiares	Programas Intrarregionales
Destino Iquique	x	x	No aplica	x
Destino Colchane			No aplica	
Destino Mamiña			No aplica	x
Destino Pica			No aplica	x

Fuente: Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014.

Zonas de Interés Turístico (ZOIT)

- ZOIT Área de Pica – Salar del Huasco:

La ZOIT se ubica en la comuna de Pica. Donde la Municipalidad y el Departamento de Turismo están evaluando el área propuesta, es decir volver a declarar el mismo territorio o parte de él, además la forma jurídica con la cual realizarán la repostulación.

El área propuesta comprende un territorio de alto valor paisajístico donde destacan ecosistemas de desierto y altiplano andino que constituyen actualmente atractivos de categoría internacional susceptibles de incorporarse a circuitos turísticos de interés especial otorgándole una clara vocación y potencial turístico a la Comuna de Pica.

- ZOIT Área de la comuna de Colchane:

En esta ZOIT, ha sido más difícil poder conocer la propuesta de la Municipalidad, es decir si volverán a repostular su zona de interés turístico ZOIT debido a que a la fecha no cuenta con coordinador municipal de turismo y en las oportunidades que hemos podido contactarnos con funcionarios municipales estos nos derivan y tramitan sin tener a la fecha claridad en su propuesta.

Riqueza paleontológica en quebradas. Patrimonio arqueológico, histórico y cultural
Presencia de recursos y fuentes termales Alto valor paisajístico del Desierto, Oasis, Salares, Quebradas y Altiplano Alto Andino Presencia del Salar del Huasco y Humedal incorporado en Listado Mundial de Sitios Ramsar. Presencia de variada biodiversidad asociada a los ecosistemas de desierto y altiplano. Que es necesario desarrollar un proceso de planificación basado en una visión integral que cautele el uso sustentable de los recursos del citado espacio territorial.

Cuadro 2-6
Caracterización de las Zonas de Interés Turístico (ZOIT)

ZOIT	Comunas	Vocación Turística	Estado de declaratoria
ÁREA DE PICA-SALAR DEL HUASCO	PICA	El área comprende un territorio de alto valor paisajístico donde destacan ecosistemas de desierto y altiplano andino que constituyen actualmente atractivos de categoría internacional susceptibles de incorporarse a circuitos turísticos de interés especial otorgándole una clara vocación y potencial turístico a la Comuna de Pica.	Declarada-Anterior a la Ley 20.423/2010 Debe Actualizarse
ÁREA DE LA COMUNA DE COLCHANE	COLCHANE	La zona de interés turístico propuesta destaca por sus atractivos paisajísticos y variada geografía, en una zona del altiplano chileno junto a comunidades étnicas ancestrales. Que la zona de interés turístico propuesta es un destino emergente y concurrido para turistas nacionales e internacionales por presentar alternativas variadas para el desarrollo del ecoturismo.	Declarada-Anterior a la Ley 20.423/2010 Debe Actualizarse

Fuente: SERNATUR Tarapacá

2.4 Situación de las Áreas Silvestres Protegidas del Estado.

El Parque Nacional Volcán Isluga y la Reserva Nacional Pampa del Tamarugal se encuentran protegidos por la Corporación Nacional Forestal (CONAF). Ellos cuentan con servicios e infraestructura además de un costo para el ingreso de los visitantes, por lo que es posible saber y medir la cantidad de visitantes a estos sitios.

Parques Nacionales:

- Parque Nacional Volcán Isluga

Creado el 07 de febrero de 1967 por medio del Decreto Supremo 4 del Ministerio de Agricultura. Se encuentra localizado en las comunas de Huara, Camiña y Colchane, correspondiente a la Provincia del Tamarugal. Cuenta con una superficie de 174.744 ha. Y su administración está a cargo de CONAF. Considerados a la vez Sitios Prioritarios para la Conservación.

- Parque Nacional Salar del Huasco

Creado mediante Decreto Supremo N° 7 del 02 de febrero de 2010, del Ministerio de Bienes Nacionales. Dicho decreto fue publicado en el Diario Oficial el día 05 de junio de 2010, pasando a integrar la unidad número 100 del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas (SNASPE). Este territorio posee además categoría de Sitio RAMSAR y de Santuario de la Naturaleza.

El P.N. Salar del Huasco se ubica específicamente en la comuna de Pica Provincia del Tamarugal, posee una extensión de 110.962,66 ha.

Cabe señalar que con fecha diciembre 2014 se derogó el Decreto Supremo N° 7 del Ministerio de Bienes Nacionales, lo que implica, en la práctica, la desafectación del

Parque Nacional Salar del Huasco, mientras se lleva adelante una consulta indígena, dado que miembros de la Asociación Indígena Aymara Laguna del Huasco, solicitaron la invalidación de dicho Decreto por estimar que aquella medida no se dictó respetando lo ordenado por el artículo 6° del Convenio N° 169, sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes de la Organización Internacional del Trabajo, ante lo cual la Contraloría General de la República ordenó, en enero 2014, regularizar el Decreto N° 7 de 2010, por cuanto adolecía de vicios que afectaban su legalidad.

Áreas de protección internacional o sitios Ramsar

- Salar del Huasco

El Salar del Huasco se designó como sitio RAMSAR el 02 de diciembre de 1996, está situado a 55 km, al Este de Pica, Provincia del Tamarugal, a 3.700 m.s.n.m.

El área total del humedad altoandino es de 9.950 ha, incluyendo lagunas que varían estacionalmente su tamaño. La administración está a cargo de CONAF. Cuenta con la categoría de Parque Nacional, Sitio Ramsar, Santuario de la Naturaleza, Área de Preservación ecológica y sitio prioritario para la Conservación.

Reserva nacional

- Reserva Nacional Pampa del Tamarugal

Protegido por SNASPE debido a su importancia histórica y ecológica; sus 100.650 hectáreas albergan plantaciones de tamarugos y bosques de tamarugos nativos y de algarrobos.

Santuarios de la Naturaleza

- Cerro Dragón

Ubicado en la comuna y provincia de Iquique, Núm. 419 exento.- Santiago, 18 de abril de 2005.

El Cerro Dragón (cuyo origen se remonta a finales del último período frío del Cuaternario 18.000 A.P.) radica sus méritos en sus valores geomorfológicos y su importancia científico-cultural, natural-turística y sociocultural-territorial, que se refleja en las características generales que le otorgan gran singularidad.

Es un ejemplo notable de reliquia geomorfológica con formas heredadas de condiciones paleoclimáticas con largos procesos de evolución y constituye un registro del paisaje costero, notable por el tipo de dinámica y acción geomorfológica del viento, única en el litoral del Norte Grande, tanto en su forma como en dimensiones.

El Cerro Dragón es un elemento escénico notable, cuyas dunas representan un elemento escaso en una costa extremadamente larga, pero eminentemente rocosa, y constituye un hito geográfico y urbano que le otorga identidad a la ciudad de Iquique por tratarse de una "ventana de paisaje abierto, imponente y original" entre el asentamiento urbano de Iquique en la terraza marina baja y la creciente urbanización de Alto Hospicio en la pampa. Su naturaleza y belleza paisajística ofrecen un espacio para la recreación, que a futuro puede cumplir una función socioeconómica, dado que por su carácter relicto no tiene fuente activa de abastecimiento de arena y debido a que los procesos que lo originaron ya no ocurren.

- Quebrada de Chacarillas

Ubicado en la comuna de Pica, Provincia del Tamarugal, Núm. 664 exento.- Santiago, 23 de agosto de 2004.

La Quebrada Chacarilla posee un alto valor paleontológico debido a la abundancia de huellas de dinosaurios ubicados temporalmente entre el Jurásico Superior y Cretácico Inferior (150 - 100 millones de años) y su importancia científica, educativa y turística se refleja en las siguientes características generales:

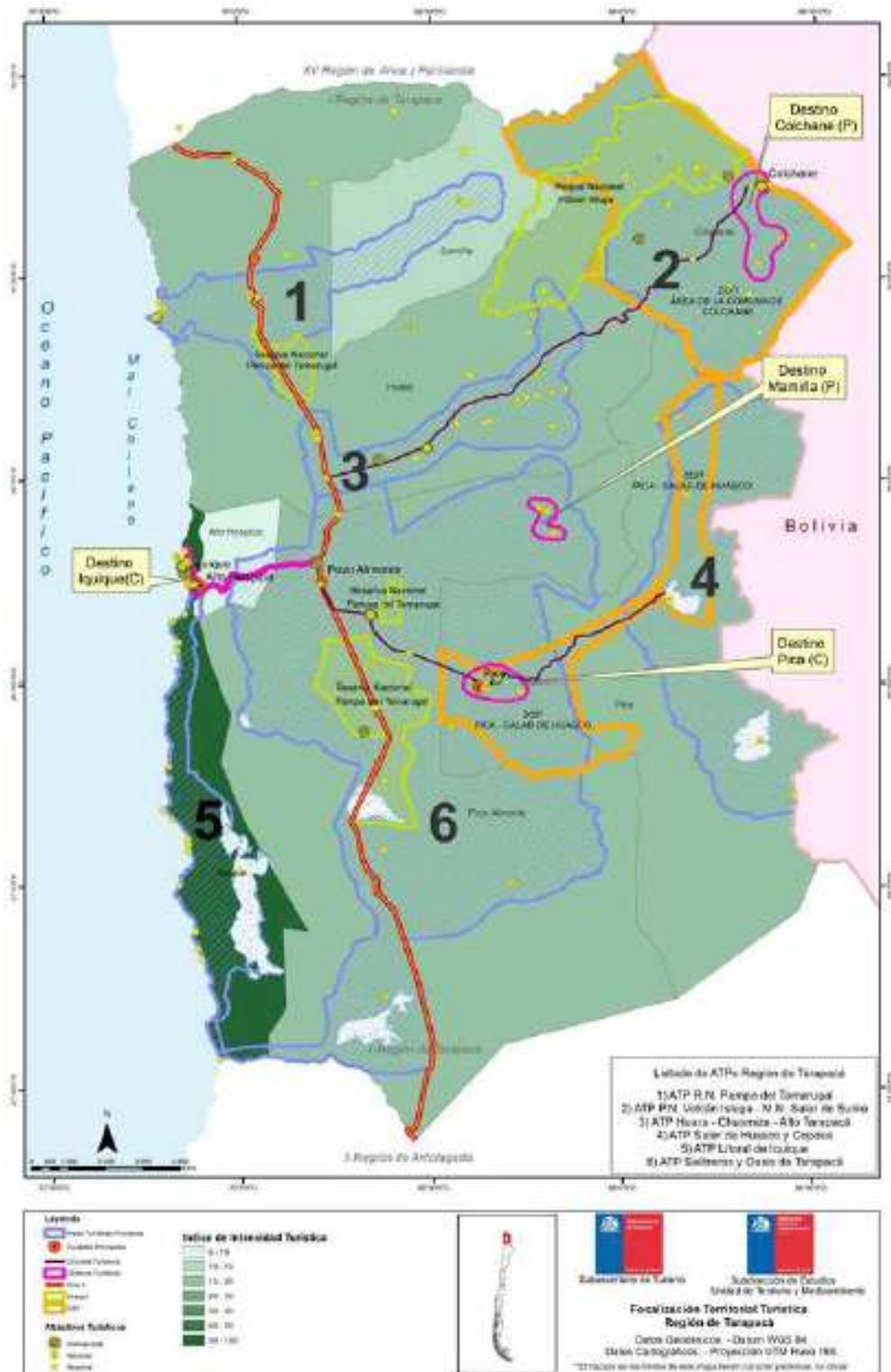
Aflora la formación rocosa Chacarilla que contiene abundantes huellas de dinosaurios del Jurásico Superior - Cretácico Inferior (150 - 100 millones de años).

Identificación de 5 sitios con presencia de rastros en los niveles superiores de las paredes que conforman la Quebrada Chacarilla que permiten reconocer la presencia de 4 grandes grupos de dinosaurios (saurópodos, ornitópodos -ambos herbívoros; terópodos grandes y terópodos chicos -ambos carnívoros).

Huellas de terópodos que son las más antiguas registradas para el antiguo continente Gondwana (África, Sudamérica, Antártica, Australia e India).

La figura 2-2 muestra la distribución territorial de los destinos turísticos, las ZOIT, las áreas protegidas y los atractivos turísticos expuestos en estos apartados, donde se puede ver la conectividad que existe entre algunos de estos elementos y, también, la falta de la misma, entre otros elementos de la región.

Figura 2-2
Focalización turística hecha de la región



Fuente: Subsecretaría de Turismo, 2014

2.5 Áreas de Desarrollo Indígena

La Región de Tarapacá, es una de las regiones que posee Áreas de Desarrollo Indígena (ADI) establecidas por la Corporación Nacional de Desarrollo Indígena (CONADI), las cuales se definen como espacios territoriales determinados en los cuales los órganos de la Administración del Estado y deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios, bajo la Ley 19.253¹⁵. Se busca la acción preferente del Estado y de la sociedad toda, en territorios geográficos delimitados para incentivar y potenciar las capacidades propias y autogestionarias de los indígenas, para el uso racional de sus propios recursos naturales, humanos, económicos y culturales y dotarse así de procesos sustentables conducentes a un desarrollo con identidad tal como lo definan las propias comunidades involucradas.

La CONADI posee objetivos específicos, los cuales son:

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

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

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

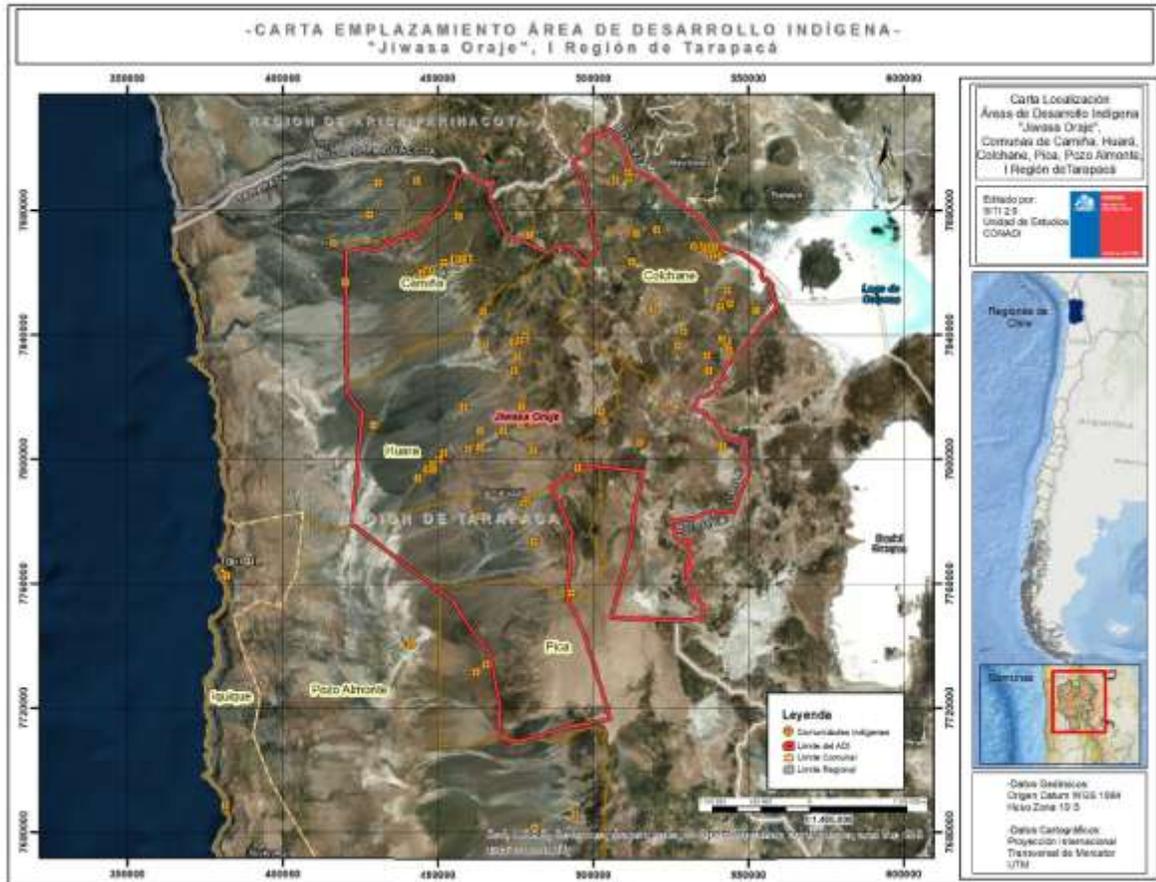
Con respecto a la situación regional de Tarapacá, este posee un solo ADI llamada Jiwasa Oraje¹⁶ el cual fue promulgado el año 2001 bajo el decreto n° 67. Está área posee 25.000 km² aproximadamente, el cual abarca más de la mitad de la superficie regional (59,2%) distribuyéndose de Norte a Sur en altitudes elevadas (Figura 2-1).

La localización del ADI, concuerda con la localización también de las ASPE, en algunos puntos. Esta coincidencia hace pensar en cómo abordar el dinamismo del turismo en cuanto a la planificación territorial de las áreas protegidas y de otros sitios

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

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

turísticos a través de los planes de manejo u otros instrumentos. Se debe pensar por tanto, en un turismo no intensivo, es decir, que no represente una capacidad de carga importante para ese territorio y, que no perjudique a las comunidades y por lo tanto, sea un turismo más armónico con el área de acogida y con las comunidades en su interior.



Fuente: http://www.conadi.gob.cl/images/adi/Jiwasa_Oraje/ADI_Jiwasa%20Oraje_B.pdf

2.6 Caracterización económica

La economía de la región históricamente se basa principalmente en la extracción de recursos naturales, especialmente minería y pesca comercial. Sin embargo estos últimos cinco años existe una contracción en el sector minero.

A fines del siglo XX, la principal riqueza de esta región era el salitre, siendo a la vez el principal producto exportador de la nación. Actualmente, la extracción de cobre es la que lidera este sector tras la puesta en marcha de los proyectos mineros, Quebrada Blanca y Cerro Colorado.

También destacan la extracción de otro tipo de minerales, como la sal en el yacimiento de Punta de Lobos (el más importante de Chile) y la diatomita.

La abundancia de recursos pesqueros (especialmente anchoveta y jurel) ha convertido a este rubro en uno de las principales fuentes de ingresos. Sin embargo, el efecto de la Fenómeno del Niño ha producido grandes pérdidas en este ámbito.

La agricultura y ganadería presentan un nivel de actividad muy bajo, debido a la aridez de las tierras. Sin embargo, existen ciertos cultivos en las zonas de quebradas, especialmente cítricos y mangos, además de la ganadería de auquénidos. No obstante, la actividad agropecuaria tiene una fuerte relevancia para la ruralidad de la región y la fundamentalmente de la provincia del Tamarugal.

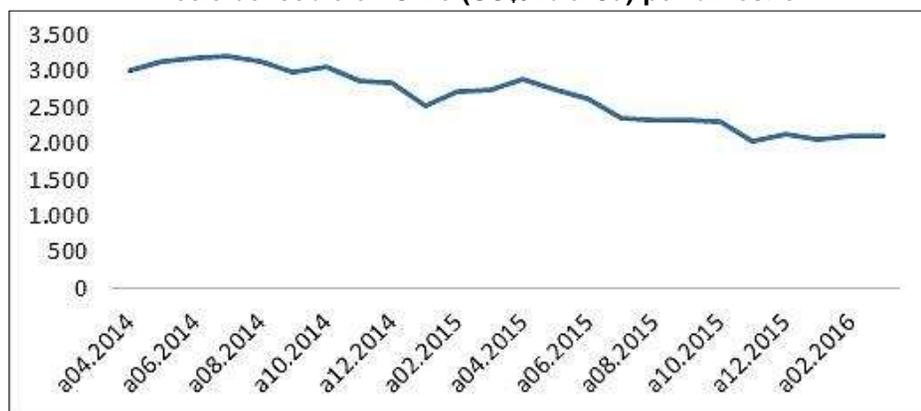
La ZOFRI ha provocado el progreso del desarrollo comercial, especialmente en la venta de automóviles y productos tecnológicos, algo muy atrayente para gran cantidad de chilenos. La actividad turística es muy importante, debido a poseer algunas de las mejores playas del país, la temperatura de sus aguas, la belleza del altiplano andino. Posee uno de los mejores desarrollos turísticos a nivel nacional. La ZOFRI, es un centro de negocios con cerca de 95 hectáreas útiles, en las que se realiza una fuerte actividad comercial e industrial al por mayor, además de un mall para ventas al detalle.

Destacan el casino de Iquique, la playa Cavanha en la costa de la ciudad y las antiguas oficinas salitreras de Humberstone y Santa Laura, en las cercanías de la capital regional, declaradas recientemente Patrimonio de la Humanidad.

El sector minero vive un proceso de contracción que ha impactado con fuerza a la economía desde el 2013. Según el Banco Central, la mayor incidencia negativa en el crecimiento del tercer trimestre (2,2%) se explicó por esa actividad económica.

Esto, porque a la menor inversión que se ha registrado en el sector se suman las persistentes caídas en la producción minera -en el tercer trimestre de 2015 se contrajo 4,8%- y la fuerte baja que ha tenido el precio del cobre como se señala en el siguiente gráfico:

Figura 2-3
Precio del cobre en Chile (US\$/libra Cu) por bimestre



Fuente: elaboración propia en base a Ministerio de Minería 2016

Si bien en un primer momento, el decrecimiento de la minería afectó a la zona Norte, en el tercer trimestre del año el impacto se extendió a ocho regiones del país, según el Indicador de Actividad Económica Regional (Inacer).

Se señala que en la zona Norte, el crecimiento de la Región de Tarapacá retrocedió 5,3% en el 2015 y debido a una menor producción de cobre, asociadas a menores leyes del mineral y también por mantenciones en importantes faenas.

Respecto de la minería no metálica, los principales recursos que se explotan son el cloruro de sodio, la ulexita, el yodo y el salitre. Destaca la explotación de la sal común en los salares de la cordillera de la Costa, tal como ocurre en el Salar Grande que, con 280 km² de extensión, es el mayor depósito de sal común del mundo.

El turismo enfocado al ámbito de los instrumentos de planificación y de los déficits existentes en términos de infraestructura turística emanadas en los distintos diagnósticos que se han hecho en la región. Los siguientes son los destinos turísticos de Tarapacá oficializados en el “El Plan Nacional de Turismo Sustentable”.

Desde el punto de vista de la relación con la oferta turística y sus productos asociados, los destinos regionales muestran una variada gama de oportunidades en las cuales centrar una estrategia de desarrollo turístico que efectivamente permita aprovechar el valioso potencial de atractivos naturales y culturales que caracteriza a la región.

2.6.1 Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región de Tarapacá¹⁷

Los prestadores de servicios dentro de la región, son muy heterogéneos en cuanto a cantidad de prestadores de servicios por comuna. Concentrando Iquique, más del 77% de la oferta, mientras que Huara posee poco menos del 1% de la oferta (ver cuadro).

Cuadro 2-7
Prestadores de Servicios Turísticos, registrados en SERNATUR, según comunas
Año 2014

Comunas	Servicios													Total general		
	Agencias de Viaje y Tour operadores	Alojamiento Turístico	Arriendo de Vehículo	Artesanía	Guías de Turismo	Restaurantes y Similares	Servicios Culturales	Servicios de Esparcimiento	Servicios Deportivos	Taxis y Buses de Turismo	Transporte de Pasajeros al Aeropuerto	Transporte de Pasajeros por Carretera Interurbana	Transporte de Pasajeros por Vía Aérea		Transporte de Pasajeros por Vía Marítima	Turismo Aventura
ALTO HOSPICIO					1	1										2
CAMIÑA		3		1												4
COLCHANE		4														4
HUARA		2				1										3
IQUIQUE	20	131	7	1	32	13	2	1	2	4	1	1			18	233
PICA		21				6	2									29
P. ALMONTE		20		2	2	2										26
Total	20	181	7	4	35	23	4	1	2	4	1	1			18	301

Fuente: Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014.

2.6.2 Pasajeros provenientes de programas sociales

Las siguientes son estadísticas de llegadas de programas de Turismo Social – Vacaciones Tercera Edad - Tradicional / Cupos sociales (Últimos 5 años):

Cuadro 2-8
Llegadas de programas de Turismo Social – Vacaciones Tercera Edad - Tradicional

Lugar de Residencia	Destinos	2010	2011	2012	2013	2014
Todo Chile	Destino Iquique	4.720	3.427	3.546	2.857	1.207
	Destino Colchane	0	0	0	0	0
	Destino Mamiña	0	0	0	0	0
	Destino Pica	0	0	0	0	0

Fuente: Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014.

¹⁷ Fuente: Plan de Acción Región de Tarapacá, Sector Turismo (2014-2018)

Si bien en el Cuadro 2-8 aparece como destino Iquique, cabe señalar que los turistas de estos programas se movilizan también a Mamiña y a Pica en busca de baños termales. Generalmente son visitas por el día.

Estadísticas de llegadas de programas de Turismo Social – Gira de Estudios (Últimos 5 años):

Cuadro 2-9
Llegadas de programas de Turismo Social – Gira de Estudios

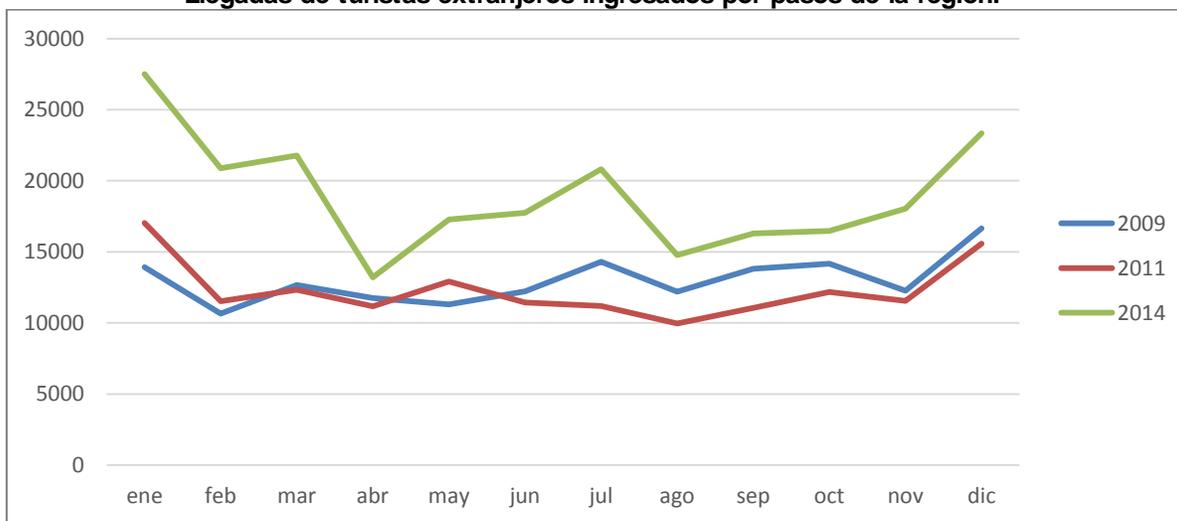
Lugar de Residencia	Destinos	2010	2011	2012	2013	2014
Arica	Destino Iquique	0	0	0	439	1.188
Antofagasta		0	0	0	570	968
	Destino Colchane	0	0	0	0	0
	Destino Mamiña	0	0	0	0	0
	Destino Pica	0	0	0	0	0

Fuente: Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014.

2.7 Caracterización Demanda actual

Las siguientes figuras, exponen las tendencias de la demanda de los turistas en términos de su composición, si son extranjeros, si han ingresado a las Áreas Silvestres Protegidas y sus pernoctaciones.

Figura 2-4
Llegadas de turistas extranjeros ingresados por pasos de la región.

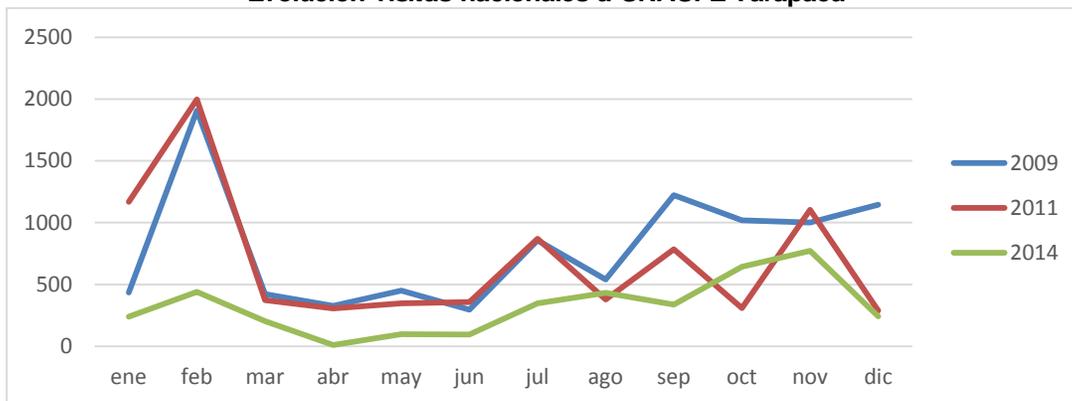


Fuente: Policía Internacional

En la figura 2-4, se puede apreciar que la cantidad de turistas extranjeros a Chile, se ha mantenido en los años 2009 y 2011, siendo números similares, es a partir del 2014 que el volumen a lo largo de este último año aumentó. Respecto al flujo intranual de cada año, se ha mantenido constante los años 2009 y 2011; solo el año 2014 esta tendencia ha marcado un tenue comportamiento estacional, siendo el

mayor flujo, los meses de verano en Chile y de la región (diciembre, enero, febrero, marzo).

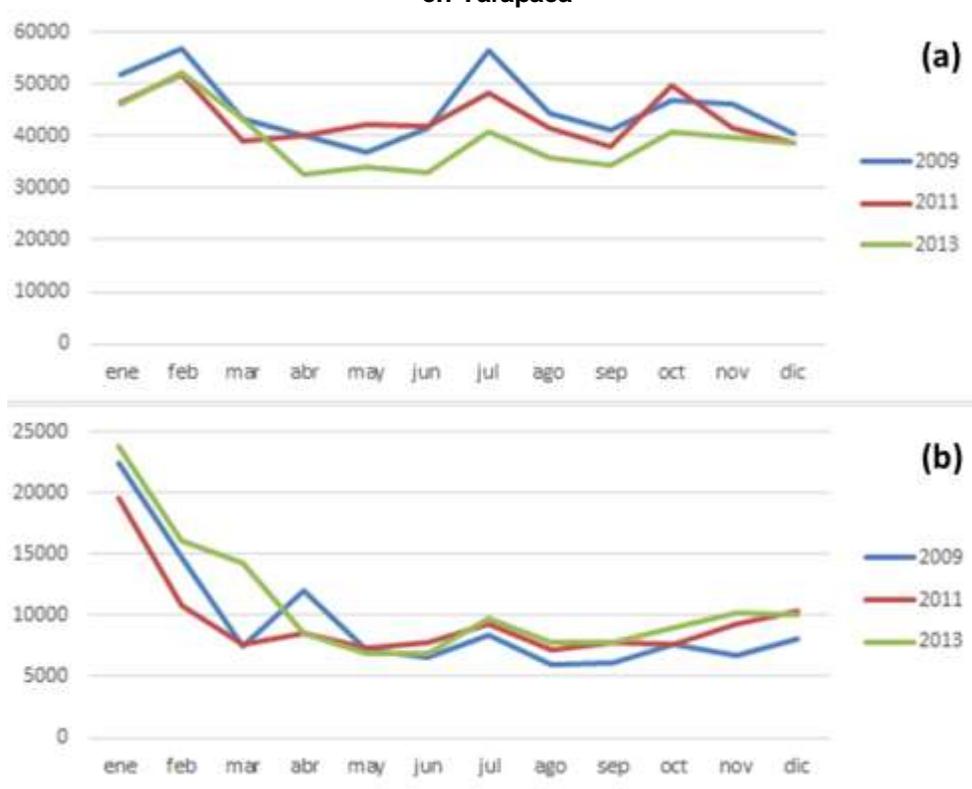
Figura 2-5
Evolución visitas nacionales a SNASPE Tarapacá



Fuente: CONAF

La figura 2-5 muestra el incremento de llegada de turistas nacionales a las SNASPE durante el mes de febrero (explicado posiblemente por época de vacaciones) y siendo más bajo pero constante durante el resto del año.

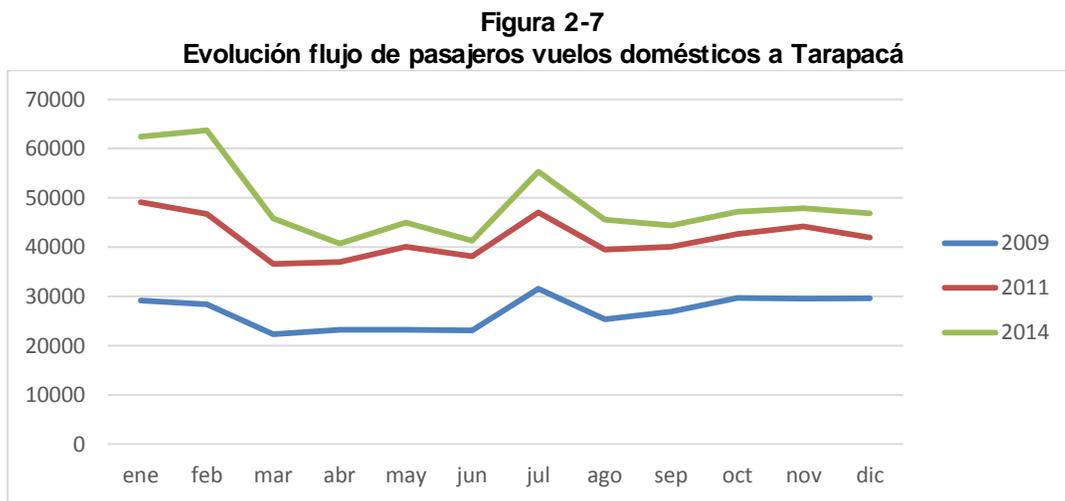
Figura 2-6
Comparación de la evolución de las pernотaciones de turistas nacionales (a) y extranjeros (b) en Tarapacá



Fuente: INE

La figura 2-6, muestra una comparación entre el comportamiento de turistas nacionales y extranjeros. En este sentido, tantos turistas nacionales y extranjeros muestran individualmente, tendencias similares a lo largo dentro de cada año y entre años. Ahora, es interesante destacar que la cantidad de pernoctaciones en los turistas nacionales es mayor y constante durante el año, a diferencia de los extranjeros, que después de febrero, cae abruptamente para mantenerse constante y bajo durante el año.

Lo mismo se puede decir de la figura 2-7, donde el flujo tiende a ser mayor en época estival y más baja y constante durante el año. Solo se puede ver un repunte en el mes de vacaciones de invierno (julio).



Fuente: JAC

Lo anterior expone por tanto, la estacionalidad marcada en los meses de verano del turismo de intereses especiales (en época de vacaciones) llegando a su *peak* más alto de todo los años y, a su vez, la estabilidad en términos de la demanda que se mantiene y que incluso, crece con los años.

3. RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

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

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

Instrumentos Regionales

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

Instrumentos Locales

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

3.1 Instrumentos Regionales

3.1.1 Estrategia Regional de Desarrollo¹⁸

La **Estrategia Regional de Desarrollo de Tarapacá 2011-2020** destaca que para su formulación se desarrollaron talleres participativos en los cuales la ciudadanía definió como una de las imágenes objetivos para la región la actividad turística, como polo de atracción y motor de desarrollo y capacidad para articular y orientar a los diversos actores y sectores sociales, productivos, culturales y económicos en función de sus objetivos y metas. En este ámbito destaca la riqueza cultural y el legado histórico y patrimonial que posee la región. De lo anterior, la estrategia concluyó que la región posee el siguiente sueño:

¹⁸ Este documento se encuentra en proceso de actualización desde el año 2015.

“Soñamos con una región que asume un papel protagónico a fin de posicionarse como una Zona Turística de primer nivel tanto en el plano nacional como internacional en base a sus atractivos únicos de belleza natural, a su legado y patrimonio cultural. Aspiramos, por tanto, una región donde el turismo sea el eje principal de su desarrollo y su identidad. Anhelamos una región donde la sociedad civil en conjunto con sus autoridades se preocupe por lograr un desarrollo que sea integral en relación a sus habitantes y su medio ambiente, permitiendo ampliar las oportunidades y capacidades de su gente de manera de lograr mayores niveles de bienestar, integración y cohesión social en complemento de una armoniosa convivencia con pleno respeto de la diversidad de sus integrantes, sus territorios y al medio ambiente. Confiamos en que este desarrollo integral con respeto a nuestra diversidad y basado en el turismo es posible lograrlo si trabajamos todos juntos de forma unida y organizada. Así, sin duda avanzaremos hacia el futuro que soñamos todos y que se traduce en que la Región de Tarapacá alcance un desarrollo sustentable, que nos permita crecer dignamente y con libertad hacia una vida plena”.

Lo anterior, sustentó la visión expuesta en la región, en la cual se destaca como área productiva estratégica al turismo:

- Al término del 2020, la Región de Tarapacá deberá ser reconocida por: ser una región internacionalizada, dinámica y desarrollada, con liderazgo en la gestión de su proceso de descentralización regional, eficiente, responsable, equitativa, fundamentada en una población sana, educada, inclusiva e integradora, y con característica de capital humano competitivo y pertinente a las necesidades productivas y de servicios de la región. La consolidación de sus áreas productivas estratégicas: industrias proveedoras de la minería, pesqueras y acuícolas, logísticas, comerciales, turísticas y agrícolas autosustentable, a través de una integración e interrelación de estas mediante un encadenamiento productivo regional competitivo, enfatizando tres sectores como desarrollo de clústeres: minería, turismo y logística. Estar dotada de una plataforma de infraestructura y servicios con competitividad internacional, con disponibilidad de fuentes alternativas de energía y recursos hídricos.

La visión determina uno de los objetivos de la estrategia, que es la conformación de clúster minero, servicios turísticos y logística. Este objetivo busca apoyar e inducir con recursos públicos la conformación de clústeres para la minería, el sector de turismo y logístico, siendo una de sus metas conformar un clúster de turismo con su respectiva organización y líneas de acción para el primer trimestre del 2012 que asegure el desarrollo y logros de ventajas competitivas del sector, con un 20% participación inicial del sector. Para lo anterior, una de las acciones de esta estrategia será la promoción de la conformación de clúster de turismo, a través de un programa que sea financiado, tanto por fuentes de financiamientos de los sectores públicos como privados, que aseguren el esfuerzo y el compromiso de ambos. A la fecha de elaboración de este informe, no se ha concretado la formación del clúster de turismo en la Región de Tarapacá según información lograda con actores territoriales.

3.1.2 Estrategia Regional de Turismo

Para el caso de la Región de Tarapacá se pesquisó información que a partir del año 2013, cuando se inició el trabajo de elaboración de la Estrategia Regional Integral de Turismo para Tarapacá 2013-2020. No obstante, en la documentación entregada por SERNATUR Tarapacá se aclara, que la región no cuenta con este documento.

3.1.3 Política Regional de Turismo

La **Región de Tarapacá** no posee Política Regional de Turismo, así como tampoco Estrategia Regional de Turismo, pero cuenta con un Plan de Acción de Turismo Regional.

El **Plan de Acción, Sector Turismo de la Región de Tarapacá**, es un documento elaborado en diciembre del 2014, por la dirección regional de SERNATUR. Este documento tiene como finalidad reunir todas aquellas iniciativas de inversión, acciones y/o acuerdos que permitan abordar los déficits y desarrollar el potencial turístico que presenta la región y sus destinos. En lo que corresponde a las necesidades de infraestructura pública, el documento distingue los siguientes requerimientos:

Cuadro 3-1
Infraestructura Pública Requerida según el Plan de Acción, Sector Turismo, Región de Tarapacá.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observaciones
	Tipo	Sub Tipo	Nombre	Ubicación	
Desarrollo de destinos	Turística	Circuito Turístico.	Puesta en valor de 3 circuitos turísticos	Altiplano. Por definir	Se realizará con fondos CORFO Programa Estratégico Regional de Turismo Altiplano Sustentable.
	Turística	Circuito Turístico	Infraestructura habilitante Ruta Qhapaq Ñan: caminos y conservación del patrimonio	Ruta Qhapaq Ñan	Se realizará con fondos CORFO Programa Turismo del Desierto de Atacama En la ruta del Qhapaq Ñan.
	Turística y Local	Otros	Adquisición e instalaciones de sistema de iluminación surfistas Balmaceda	Balmaceda	
	Turística y Local	Otros Obras portuarias	Mejoramiento Playa Bellavista y sector Intendencia	Playa Bellavista y sector Intendencia	
	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Restauración arquitectónica y Teatro Municipal	Iquique	

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observaciones
	Tipo	Sub Tipo	Nombre	Ubicación	
	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Habilitación Casa de Administración Oficina Salitrera Santa Laura	Oficina Salitrera Santa Laura	
	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Habilitación Edificio Pulpería Salitrera Santiago Humberstone	Humberstone	
	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Mejoramiento entorno al mercado y Escuela Santa María	Iquique	
	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Construcción Plaza Pública Pisiga - Carpa	Pisiga Carpa	
	General	Aeropuertos	Construcción terminal de pasajeros y carga aeropuerto Diego Aracena	Aeropuerto Diego Aracena	
	General	Construcción Vialidad	Alternativas de acceso a Iquique		
	General	Otros	Programa Territorial y redes	Camiña, Pica y Colchane	
	General	Conservación Vialidad	Conservación Ruta A-665 Sector La Tirana Pica	Ruta A-665 Sector La Tirana Pica	
	General	Mejoramiento Vialidad	Mejoramiento y accesibilidad conectividad en la ciudad	Iquique	
	General	Mejoramiento Vialidad	Mejoramiento Rotonda El Pampino	Iquique	
	General	Mejoramiento Vialidad	Mejoramiento Ruta A- 687, Sector Pozo Almonte- Salar del Huasco.	Ruta A- 687, Sector Pozo Almonte- Salar del Huasco.	
	General	Mejoramiento Vialidad	Mejoramiento infraestructura vial costanera	Iquique	
Promoción Nacional e internacional	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Restauración Iglesia Isluga	Isluga	
	Turística y Local	Otros Obras portuarias	Construcción Borde Costero, Caleta los Verdes	Caleta Los Verdes	
	Turística y Local	Otros Obras portuarias	Mejoramiento Playa Balmaceda	Playa Balmaceda	
	Turística y Local	Otros Obras portuarias	Mejoramiento Playa Bellavista, sector Intendencia.	Playa Bellavista, sector Intendencia	
	Turística y Local	Otros Obras portuarias	Mejoramiento Playa Huayquique	Iquique	

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observaciones
	Tipo	Sub Tipo	Nombre	Ubicación	
	General	Otros Obras portuarias	Reposición Pañoles y cierre perimetral Caleta Cavancha	Caleta Cavancha	
Diversificación de experiencias	Turística	Otros	Construcción Circuito Turístico Mercado Barrio El Morro	Mercado Barrio El Morro	

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Acción, Sector Turismo, Región de Tarapacá, 2014.

3.1.4 Plan Regional de Ordenamiento Territorial de Tarapacá

El **Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) de la Región de Tarapacá** vigente, corresponde a una Propuesta de Modelo de Ordenamiento Territorial generada por el Gobierno Regional de Tarapacá el año 2013 que establece los principios claves para el desarrollo regional, en concordancia con los objetivos, metas y lineamientos de los instrumentos de planificación regional vigentes. En términos prácticos corresponde a la espacialización de la ERD 2011-2020 de la Región de Tarapacá, y se considera como un instrumento orientador de la inversión pública en la región.

Cabe destacar que según se menciona en el documento, corresponde al primer instrumento de planificación regional que contempla la nueva configuración territorial de la actual Región de Tarapacá.

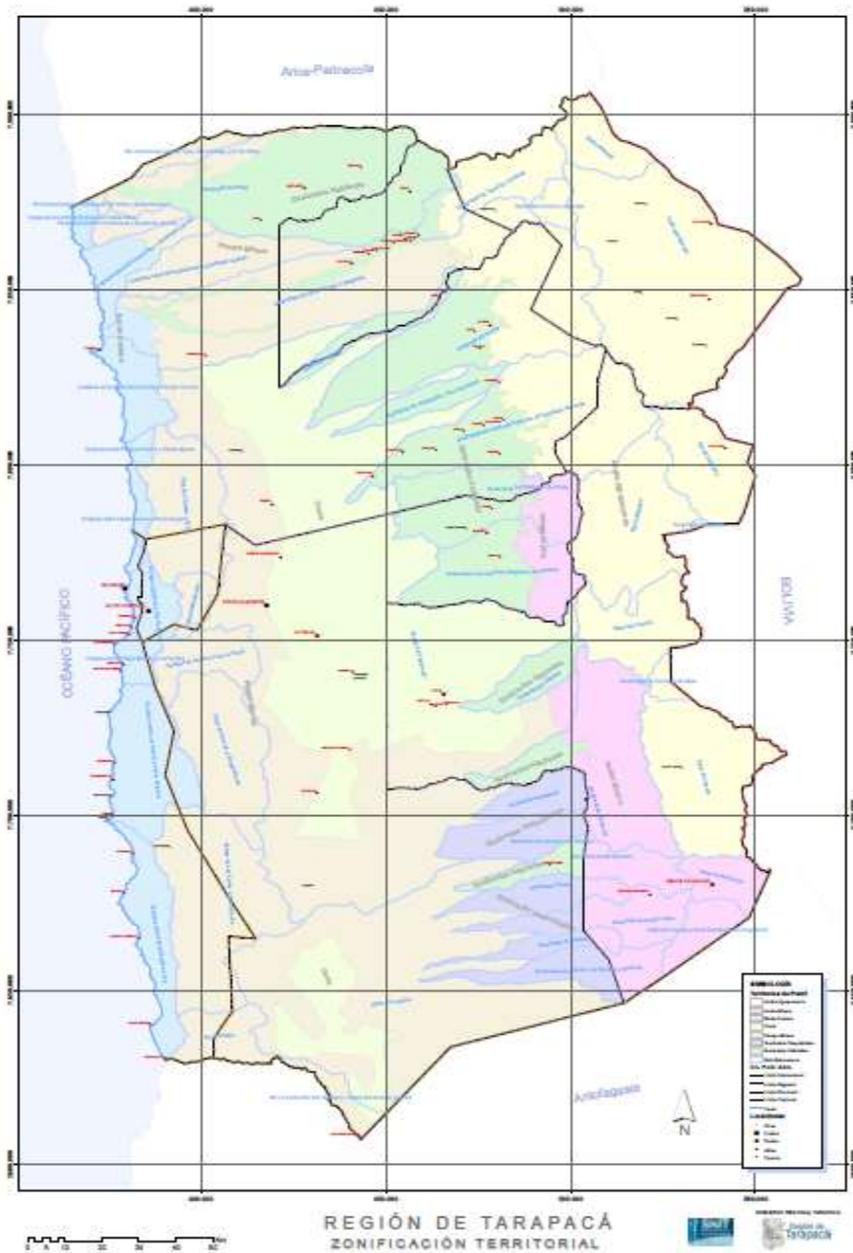
Se reconoce que Tarapacá es una región extensa, con una población concentrada en un espacio físico muy reducido, que se caracteriza por:

- Alto crecimiento de los centros urbanos, con una marcada tendencia en el sistema de Iquique-Alto Hospicio.
- Existe una alta proyección de crecimiento de la Provincia del Tamarugal, principalmente dado por el eje de los centros urbanos de Pozo Almonte y Pica, que tienden a convertirse en ciudades intermedias. El aumento de la población en los últimos periodos intercensales en las comunas de Pica y Pozo Almonte han sido elevados.
- Existe una alta demanda por la inversión privada (Minería, Puerto, Comercio, Borde Costero).
- Territorialmente hay una alta dispersión de localidades, alto grado de aislamiento (65 localidades).
- El Recurso Hídrico es escaso y altamente demandado.
- En el sector de la Pampa de Tamarugal existe una alta potencialidad para el desarrollo de proyectos de ERNC.
- Extensas superficies de terrenos fiscales, es posible ordenar el territorio.
- Gran Parte del territorio regional se encuentra dentro de Áreas Protegidas por Instrumentos legales. 45% aproximadamente (ADI, ZOIT, SNASPE).
- La Región de Tarapacá, específicamente la provincia del Tamarugal posee una Alta fragilidad eco-sistémica.

Entre los principales determinantes del crecimiento de la región de Tarapacá, desde una perspectiva de largo plazo se encuentran la extracción y procesamiento de recursos naturales (pesca y cobre), y por los incentivos económicos a la Zona Franca (ZOFRI), mediante la exención de derechos arancelarios e impuestos a mercaderías transadas. La ZOFRI se creó en 1975 mediante el DFL 341, con el propósito de impulsar el desarrollo de la región. Efectivamente, en el corto plazo, logró dinamizar el comercio y generar efectos multiplicadores en otros sectores relacionados con las empresas que operaban allí.

La propuesta de Ordenamiento Territorial para Tarapacá establece finalmente entre los lineamientos estratégicos vinculados al funcionamiento regional, la actividad turística y la Zona Franca, los siguientes:

- Apostar a la transición desde el modelo mono céntrico concentrado actual a uno poli céntrico, propendiendo a la transformación de las ciudades de Pozo Almonte y de Pica en ciudades intermedias.
- Restituir la ruta altioplánica para promover el turismo de intereses especiales.
- Implementación para incorporar en el presupuesto regional al Programa Público de Inversiones Regionales (PROPIR) los recursos necesarios para proveer de inversión pública en servicios básicos y servicios sociales para las comunas y ciudades de Camiña, Huara, Colchane, con el objetivo de retener a la población y disminuir la migración desde aquellos sectores hacia Alto Hospicio, propender el crecimiento poblacional de sus centros poblados de manera de que aumenten su rango-tamaño de ciudades pequeñas a ciudades intermedias, y disminuyendo así los indicadores en sectores de mayor pobreza (o mejorando la calidad de vida de los habitantes de estas comunas. las comunas de la provincia del Tamarugal tienen como vocación la función turística y agroalimentaria principalmente).
- Potenciar la consolidación del cordón bioceánico y la prestación de servicios logísticos, portuarios y a la zona franca (modificación del plano regulador de la ciudad de Iquique mediante un seccional que amplíe el espacio físico de la ZOFRI y de la zona portuaria, y con el mejoramiento de la accesibilidad vial de la ruta internacional y su conexión con el acceso al puerto y a la zona franca).
- Proteger las cabeceras de las cuencas hidrográficas para la sustentabilidad del recurso agua dulce, priorizándolo para el consumo humano.
- Promover la mantención de la función agroalimentaria de la comuna de Pica, dado que esta cuenta con “denominación de origen” de algunos de sus productos estrella en el mercado regional, nacional e internacional.



La importancia de estos territorios, recae en que son la base bajo la cual se han generados planes de inversión, el PRIGRH adopto estas zonas como territorios.

- Andes Agropecuario
- Andes Minero
- Borde Costero
- Oasis
- Pampa Minera
- Quebradas Despobladas
- Quebradas Habitadas

3.1.5 Plan Regional de Desarrollo Urbano de Tarapacá

De acuerdo al Ministerio de Vivienda y Urbanismo, los Planes Regionales de Desarrollo Urbano según estado de situación son los siguientes¹⁹:

Cuadro 3-2
Estado de Planes Regionales de Desarrollo Urbano

Región	Estado	Fecha de Publicación
Arica y Parinacota	Vigente	14/02/2014
Tarapacá	En Formulación	
Antofagasta	Vigente	10/06/2005
Atacama	En Formulación	
Coquimbo	Vigente	19/12/2006
Valparaíso	En Formulación	
Libertador General Bernardo O´ Higgins	Vigente	12/07/2012
Maule	En Formulación	
Biobío	En Formulación	
La Araucanía	En Formulación	
Los Ríos	Sin PRDU	
Los Lagos	En Formulación	
Aysén	En Formulación	
Magallanes	En Formulación	
Metropolitana	Sin PRDU	

Fuente: Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), 2016

El **Plan Regional de Desarrollo Urbano de Tarapacá** no se encuentra vigente, según lo informado por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), no obstante se cuenta con una Actualización del PRDU. En dicho documento se plantea que como todos los PRDU, el objetivo global es disponer de un instrumento de gestión eficaz para el uso más adecuado del territorio, en función del desarrollo regional. Para ello se busca entregar a los habitantes un ámbito que fomente su desarrollo, que propicie las relaciones de complementariedad y que recoja las demandas y aspiraciones de la sociedad, en particular la preocupación por el medio natural.

Cabe señalar que este instrumento fue realizado con anterioridad a la división del territorio de la Región de Tarapacá, por lo cual considera al actual espacio regional de Arica y Parinacota, como parte de la Provincia del mismo nombre. No obstante ello, para esta revisión, solo se considerará aquellos aspectos que se dirigen a la Región de Tarapacá.

En cuanto a la descripción de la estructura y funcionalidad del territorio, el PRDU destaca en el ámbito de la conectividad que la región cuenta con una alta jerarquía, dada por la Ruta 5, que atraviesa en forma longitudinal la región, y que se conecta directamente con la capital regional mediante la Ruta 16. Sumado a ello, se dispone de una ruta paralela que corre por el borde costero y permite la conexión con la Región de Antofagasta, y que corresponde a la Ruta 1.

¹⁹ <http://observatorios.minvu.cl/esplanurba/main.php?module= prdu>

El instrumento releva la importancia de la actividad turística para la región y enumera como atributos del territorio a los siguientes elementos:

- Salares: (Pintados, Grande, Llamara, Huasco, Coposa y Michincha).
- Parque y Reservas Nacionales (PN Volcán Isluga y RN Pampa del Tamarugal).

Se reconoce en la macro estructura funcional del territorio la existencia de un sistema de centros poblados integrado por:

- Subsistema Pisagua – Camiña.
- Subsistema Iquique – Pasos Fronterizos.
- Subsistema Iquique – Borde Costero.
- Subsistema Pampa del Tamarugal.

Finalmente, el instrumento describe la importancia del rol turístico del territorio, destacando entre sus oportunidades que la región posee numerosos elementos de valor patrimonial histórico, arqueológico y antropológico que no han sido utilizados en todo su potencial y que podrían atraer turistas europeos y estadounidenses que visitan los vecinos países de Perú y Bolivia, aprovechando la conectividad y cercanía. Por otra parte, señala que como principales debilidades se encuentran la carencia de una adecuada red vial regional. Sumado a ello, señala que la oferta hotelera y gastronómica se concentra predominantemente en Iquique lo que no favorece el aprovechamiento de los múltiples atractivos existentes en sectores interiores de la región.

3.1.6 Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico

La **Región de Tarapacá** cuenta con dos ZOIT, correspondientes al área de Pica-Salar del Huasco y un área de la comuna de Colchane.

La ZOIT de Pica-Salar del Huasco fue declarada bajo Resolución Exenta No.1248 de 2005. El área propuesta comprende un territorio de alto valor paisajístico en función de los atributos del ecosistema desierto y altiplano, que constituyen atractivos de nivel internacional, susceptibles de incorporarse a circuitos de interés especial.

Se destaca que los atractivos son:

- Riqueza paleontológica en quebradas
- Patrimonio arqueológico, histórico y cultural
- Presencia de recursos y fuentes terminales
- Alto valor paisajístico del desierto, oasis, salares, quebradas y altiplano andino.
- Presencia del Salar del Huasco y humedal incorporado en el Listado de Sitios Ramsar
- Presencia de variada biodiversidad asociada a los ecosistemas de desierto y altiplano.

Con la declaratoria de esta zona se espera fortalecer iniciativas turísticas en el área en una perspectiva de desarrollo turístico sustentable junto a la protección de sus atractivos y recursos turísticos.

Por otra parte, la Resolución No.560 del año 2008 declara ZOIT un área de la comuna de Colchane, correspondiente al sector altiplánico Oeste de la comuna, la que se caracteriza por sus atractivos paisajísticos y variada geografía, junto con comunidades étnicas ancestrales. Es considerado un destino turístico emergente, visitado por turistas nacionales e internacionales.

Junto con esta declaratoria, se espera fortalecer iniciativas turísticas sustentables que permitan aportar al desarrollo del territorio local en beneficio del patrimonio natural y cultural, así como de la calidad de vida de los habitantes y de la actividad turística en general.

3.1.7 Zonificación del Borde Costero

El DS 475 del 11 de enero de 1995 establece la Política Nacional del Uso del Borde Costero del Litoral de la República y Crea Comisión Nacional que Indica.

La política se aplica sobre a) terrenos de playa fiscales ubicados dentro de una franja de ochenta metros de ancho, medidos desde la línea de la más alta marea de la costa del litoral, b) la playa, c) las bahías, golfos, estrecho y canales interiores, y d) el mar territorial de la República. Sus objetivos son, entre otros, propender a una adecuada compatibilización de las múltiples actividades que se realizan o puedan realizarse en el Borde Costero. Para ello crea además una Comisión Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral y la conformación de las Comisiones Regionales de Uso del Borde Costero, cuyo objeto será proponer una zonificación de los diversos espacios que conforman el Borde Costero del Litoral.

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

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

La mesa de la CRUBC Tarapacá está formada por las siguientes instituciones:

- Intendente Regional.
- Gobernadores Provinciales.
- Alcaldes.
- Secretaría Regional Ministerial (SEREMI) de Economía, Fomento y Turismo
- SEREMI de Bienes Nacionales.
- SEREMI Transportes y Telecomunicaciones.
- SEREMI de Vivienda y Urbanismo.
- SEREMI de Medio Ambiente.
- Comandante en Jefe de la Zona Naval.
- Gobernador Marítimo.
- Director Regional de Obras Portuarias.
- Director Regional SERNATUR.
- Director Regional SERNAPESCA.
- Director Regional del Servicio Agrícola y Ganadero.
- Director Zonal de Pesca.
- Un representante del CORE.
- Presidente de la Federación de Buzos y Pescadores.
- Presidente de la Asociación Gremial de Acuicultores.
- Jefe División de Planificación y Desarrollo Regional del Gobierno Regional - Secretario Ejecutivo.

Para la **Región de Tarapacá**, la información pública disponible en relación a los avances de la propuesta y memoria explicativa señala que a partir del año 2011 se encuentra en preparación de los documentos y revisión por la Comisión Regional de Uso del Borde Costero (CRUBC) y de la Comisión Nacional de Uso del Borde Costero (CNUBC).

3.2 Instrumentos de planificación local y de turismo

3.2.1 Planes de Desarrollo Turísticos Comunes

En la Región de Tarapacá, SERNATUR Regional informó que se encuentran vigentes dos Planes de Desarrollo Turístico (PLADETUR) comunales, pero a la fecha de entrega de este avance no fueron entregados a la Consultora, según solicitud realizada previamente.

3.2.2 Planes de Desarrollo Comunal

En lo que respecta a la **Región de Tarapacá**, se revisaron los Planes de Desarrollo Comunes de Alto Hospicio, Camiña, Colchane, Huara, Iquique, Pica y Pozo Almonte.

El **Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) de Alto Hospicio** define al turismo como una oportunidad de desarrollo, recuperación de la identidad territorial y camino para reducir la estigmatización de la comuna. En este contexto, define los siguientes requerimientos de infraestructura pública que se vinculan con el turismo:

Cuadro 3-3
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Alto Hospicio

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita Requerida			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Lograr Recuperar el patrimonio histórico-cultural en alianzas público-privadas	Turística y Local	Otros	Recuperación Patrimonio Histórico Cultural	Por definir
Lograr la habilitación de un espacio físico donde mostrar productos.	Turística y Local	Otros	Habilitación espacio físico donde mostrar productos emprendedores.	Por definir
Lograr fomentar el turismo de intereses especiales.	Turística	Edificación Patrimonial	Creación del museo de la plata.	Por definir

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Alto Hospicio, 2012-2016.

El **PLADECO de Camiña 2012-2016** define como objetivo central del eje estratégico fomentar la actividad turística resguardando la cultura ancestral presente en la comuna un área de desarrollo el turismo con resguardo del patrimonio cultural ancestral.

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

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo turístico	Turística	Otros	Habilitación oficina de información turística	Por definir
	Turística y Local	Mejoramiento Vialidad	Mejoramiento accesos a lugares turísticos	Por definir
	Turística y Local	Otros	Restaurar sitios arqueológicos	Por definir
	Turística	Otros	Instalación de señalización turística de servicios turísticos	Por definir
	Turística y Local	Otros	Construcción Arena Camiña	Por definir
	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Construcción Casa Cultural	Por definir

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

El **PLADECO Colchane 2015-2018** si bien identifica al turismo como un área de desarrollo, señala que una de las limitaciones para esta actividad es la falta de infraestructura que sustente el desarrollo de la industria. En este contexto identifica como área de trabajo el desarrollo económico, en el sentido de generar un mejoramiento evidente de la calidad de vida que disfrutaran las personas y sus familias, a través del desarrollo coordinado entre todos los actores públicos y privados, para generar propuestas innovadoras en turismo, emprendimiento, agricultura, ganadería y comercio, generando empleos de buena calidad. Los requerimientos de infraestructura pública vinculada al turismo son:

Cuadro 3-5
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Colchane

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita				Observaciones
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación	
Potenciar a la comuna como un destino turístico sustentable y vinculado a los recursos naturales y culturales del territorio.	Turística	Otros	Estudiar factibilidad técnica para la instalación de dependencias de una oficina de información turística.	Por definir	.
	Turística	Otros	Programa de ejecución de proyectos relativos a infraestructura turística	Por definir	Destinados a construir, habilitar, hermosear, crear accesibilidad a las áreas naturales y patrimoniales de la comuna.

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Colchane 2015-2018

El **PLADECO de Huara (2012-2016)** aspira a entregar a la comuna un desarrollo agropecuario, turístico, pesquero y minero, brindando oportunidades a toda su población, un centro de servicios de apoyo al intercambio comercial intrarregional, con una comunidad fuertemente organizada. Una comuna ecológica con un territorio integrado y accesible. Los requerimientos de infraestructura pública vinculada al turismo son:

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

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Patrimonio y cultura	Turística y local	Otros	Mejoramiento, recuperación, restauración de infraestructura para el desarrollo de las artes.	Huara
Espacios públicos			Construcción, mejoramiento, reparación de parques, plazas, plazoletas, zonas de <i>camping</i> , zona de recreación y otros	Huara

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

El **PLADECO de Iquique 2010-2015** define al turismo como una de sus áreas prioritarias, haciendo la salvedad que aún presenta un escaso desarrollo para recibir a los turistas de mercado receptivo. Además, identifica como necesario el rescate y la conservación patrimonial especialmente en el casco histórico donde se encuentran las principales instalaciones de este tipo. Los requerimientos de infraestructura pública vinculada al turismo se encuentran en los siguientes ejes estratégicos del PLADECO:

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

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Economía y productividad local.	Turística	Otros	Habilitar centros de información turística e instalación señal para la realización de circuitos auto guiado.	Por definir
	Turística	Otros	Instalación de 4 quioscos o stand como puntos de información turística en los principales sectores y áreas de afluencia de turistas.	Paseo Baquedano (Plaza Prat), Nuevo terminal Rodoviario, Aeropuerto de Iquique y Mercado Centenario.
Habitabilidad, calidad y gestión de los espacios públicos	General	Otros	Mejoramiento y actualización de la señalética en las vías y los espacios públicos.	Por definir
	General	Concesiones	Concesiones marítimas para incrementar los espacios públicos en la comuna.	Por definir
Medioambiente Y Patrimonio Cultural	Turística y Local	Otros	Catastro comunal de instalaciones y lugares para integrarlo al rol de conservación patrimonial	Por definir
	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Construcción Museo Virgen del Carmen	Por definir
	Turística y Local	Otro	Construcción Mirador Cerro Dragón	Cerro Dragón
	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Construcción del memorial a caídos en escuela Santa María.	Escuela Santa María
	Turística y Local	Edificación patrimonial	Remodelación urbana mercado central	Mercado Central
	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Construcción del museo regional en subterráneo	Paseo Baquedano
	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Restauración y habilitación Teatro Municipal de Iquique	Teatro Municipal
	Turística y Local	Edificación Patrimonial	Consolidación manzana de la Cultura	Plaza Prat por el Norte, calle Gorostiaga por el Sur, Paseo Baquedano por el Este y calle Aníbal Pinto por el Oeste. Se busca que en el sector descrito, ya que en la cabecera Norte se encuentra el Teatro Municipal y al costado la "Plaza de los Tunos", vaya transformándose en un sector donde se den cita las diversas iniciativas que el Municipio ha propuesto en el ámbito del Patrimonio cultural e identidad

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
				local

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Iquique 2010-2015

El **PLADECO de Pica** (documento de actualización PLADECO (2014-2017)), identifica al turismo como una de las áreas prioritarias para el desarrollo económico de la comuna. Dentro de las variadas acciones vinculadas a la actividad, se definen los siguientes requerimientos de infraestructura pública privada.

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

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Eje Desarrollo Económico - Productivo.	Turística	Circuitos/Rutas Turísticas	Elaboración Circuitos Turísticos.	Por definir
	Turística	Señalización	Diseño e Implementación Señalética Comunal Identitaria.	Por definir
	Turística	Otros	Remodelación, Habilitación y Control Administrativo Mercado Municipal	Mercado Público Municipal

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Pica (actualización 2014-2017)

El **PLADECO de Pozo Almonte** (2015-2020) define como uno de sus ejes estratégicos el desarrollo cultural y turístico, en el entendido que esta última actividad debe involucrar a toda la comunidad y debe contar con una planta e infraestructura suficiente para poder mejorar y postular a futuros financiamientos. En el contexto anterior, el PLADECO hace explícita la necesidad de fortalecer el turismo en la comuna y desarrollar un plan de desarrollo turístico orientado a involucrar a las comunidades en las actividades turísticas. Además del objetivo estratégico vinculado al turismo, el PLADECO involucra otros objetivos que tienen relación con infraestructura pública con injerencia en la actividad turística. Estos requerimientos se detallan a continuación:

Cuadro 3-9
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Pozo Almonte

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Hacer de Pozo Almonte una comuna con mejores condiciones de vida.	Turística y Local	Otros	Remodelación Plaza Principal de Pozo Almonte.	Pozo Almonte
		Otros	Arreglo Plaza, La Tirana	La Tirana
		Otros	Ciclovías.	Por definir
		Otros	Mejoramiento plaza Mamiña.	Mamiña
		Otros	Centro ceremonial indígena.	Por definir
		Otros	Programa de rescate y mejoramiento de los cementerios locales.	Cementerios comunales

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Cultura para Todos.	Turística y Local	Otros	Pueblito artesanal	Por definir
		Otros	Ruta Patrimonial Peatonal + ciclovías	Por definir
Turismo patrimonial comunal.	Turística y Local	Otros	Conformación centro gastronómico turístico cultural (recuperación patrimonio arquitectónico)	Por definir

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Pozo Almonte 2015-2020

3.2.3 Planes de Manejo del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado

En la **Región de Tarapacá**, existen dos Áreas Protegidas vigentes, que corresponden a:

- Parque Nacional Volcán Isluga.
- Reserva Nacional Pampa del Tamarugal.

El Plan de Manejo del Parque Nacional Volcán Isluga se encuentra vigente desde 1988 y según se indica en el instrumento, dicha unidad de protección corresponde a un área de protección relevante, tanto por los ambientes naturales únicos de altura, como por la presencia al interior del territorio protegido de comunidades aymaras ancestrales, poseedoras de gran legado cultural, arqueológico e histórico. Entre sus objetivos se encuentran la preservación de los ambientes ecológicos propios de este sector del altiplano, la revalorización de la cultura aymara presente al interior de la unidad y la contribución al desarrollo regional a través de un adecuado manejo de los recursos naturales y culturales.

El Parque Nacional se emplaza en el altiplano de la Provincia del Tamarugal, en la comuna de Colchane, Huara y parte de Camiña; aunque en esta últimas dos comunas han sido poco reconocido y explotado desde el punto de vista turístico. La vía de acceso principal es la ruta 15-CH Huara a Colchane, pavimentada recientemente, que permite el tránsito durante todo el año. En la unidad existe otra vía de importancia que corresponde al camino que comunica Isluga con el Salar de Surire y que se desprende de la ruta A-95. La infraestructura pública se emplaza en el poblado de Enquelga, que agrupa unas 90 casas y cuya población alcanza a 120 habitantes aproximadamente (según el Censo de 2002). Las principales actividades económicas de su población son el cultivo de la quínoa y la papa, la ganadería de camélidos (llamas y alpacas) y el desarrollo de artesanías y del turismo.

El parque cuenta con un área de picnic y *camping*, que complementan el uso de aguas termales en las cercanías de Enquelga (Área recreativa Aguas Calientes), el sendero de interpretación Laguna Arabilla y miradores en varios sitios de interés natural y cultural (tales como el Mirador vehicular Suricayo). Además se presenta el museo de sitio de Enquelga, que forman parte del Santuario de Enquelga, que es Monumento Nacional y está constituido por la Iglesia y el pueblo ceremonial.

La zonificación de usos establecida en el Plan de Manejo, reconoce una Zona Histórico-Cultural que es coincidente con el sector poblado de Isluga y Enquelga. Su objeto es dar protección a las manifestaciones históricas y culturales para la conservación del patrimonio cultural aymara y fomentar el desarrollo de actividades tradicionales que impliquen el uso sostenido de los recursos productivos. En esta zona se permite el desarrollo de actividades tradicionales desarrolladas por la cultura aymara. También se permite el desarrollo de caminatas turísticas y la entrega de información de la cultura aymara a todos los visitantes.

La Zona de Uso Intensivo, se caracteriza por la presencia de áreas alternadas por el hombre, pero con entornos de gran belleza escénica, donde es posible el desarrollo de actividades recreativas relativamente densas. Su objeto es el desarrollo de actividades recreacionales en armonía con el medioambiente (educación ambiental). Corresponden a los sectores de la Laguna Arabilla y las Termas de Enquelga. En esta zona no se permiten construcciones incompatibles con los objetivos del parque: los senderos, estacionamientos y señalética deben utilizar señalización rústica.

Finalmente la Zona de Uso Especial agrupa a las áreas de administración, conservación, desarrollo, obras públicas y otras actividades que no son compatibles con los objetivos de la unidad. En esta zona se debe buscar minimizar los impactos paisajísticos de las actividades que se realicen.

En cuanto a la gestión de los recursos, el Plan de Manejo del parque nacional establece los siguientes programas que promueven acciones en favor de las zonas mencionadas precedentemente:

- **Programa de Manejo de Recursos Culturales**, que busca poner en valor los sitios arqueológicos e históricos, proteger los recursos y preservar las técnicas ancestrales.
- **Programa de Uso Público**, que considera a los subprogramas de Investigación y de Recreación, cuyos objetivos son la promoción de actividades de investigación y recreación al interior del Parque, en función de las oportunidades que brindan los recursos naturales y los flujos de visitantes que llegan a la unidad. Para el desarrollo de estas actividades se reconoce en el Plan de Manejo los requerimientos de infraestructura vinculados a:
 - Habilitación de refugios en áreas alejadas para labores de investigación científica.
 - Mejoramiento de senderos, estacionamientos y de áreas de recreación (Aguas Calientes) y zonas de picnic.
 - Construcción de bodegas, mueblería y paneles de información.
 - Demarcación de senderos de excursión.

El Plan de Manejo de la Reserva Nacional Pampa del Tamarugal se encuentra vigente desde 1997. Se ubica en la Provincia del mismo nombre y debe su importancia como

área de protección de recursos bióticos en una de las zonas más áridas del mundo, el Desierto de Atacama. De esta manera, los objetivos de la reserva son la protección de muestras representativas de la sub –región ecológica del desierto absoluto y las características de su paisaje, con énfasis en los bosques naturales de prosopis (tamarugo) y la fauna asociada, así como también la conservación del patrimonio histórico y cultural de la zona.

El acceso a la Reserva se realiza a través de la Ruta 5, que cruza uno de los dos sectores (Loteo 1 y 3) que estructura el territorio de la misma. También se encuentran en la unidad segmentos de carreteras antiguas que cruzan la Reserva y caminos de servidumbre. El Loteo 2 no cuenta con vías interiores, solo hasta su acceso.

Entre las actividades que se desarrollan en la reserva, cabe mencionar que CONAF arrienda los bosques de tamarugos a ganaderos aymaras locales quienes pastan sus animales al interior de los bosques. El plan estima una masa ganadera de aproximadamente 1.500 cabezas de ganado ovino y caprino, que conforman la principal reserva de ganado de la región. Por otra parte, también se desarrolla en la Reserva manejo forestal, investigación científica y otros usos públicos, donde se incorpora al turismo y a las actividades recreativas. A este respecto, el plan indica que gran parte de los visitantes de la Reserva son atraídos por las manifestaciones histórico-culturales, particularmente para conocer el sitio de la Batalla de Dolores, ruinas de salitreras y especialmente para visitar los geoglifos de Cerros Pintados. También se registran visitantes de paso o en tránsito, con ocasión de la presencia de la zona de *camping*, en el sector ubicado frente a la administración de la unidad, cercano a la Ruta 5.

La infraestructura recreacional y educativa existente en la Reserva corresponde a:

- Zona de *Camping*.
- Zona de Picnic en Geoglifos de Pintados.
- Zona de Picnic en Quebrada Blanca.
- Centro de Recreación Anatiña.
- Centro de Información Ambiental.

En relación a la zonificación de usos que establece el Plan de Manejo de la Reserva, aquellos vinculados al desarrollo de actividades turística, cabe mencionar a:

- **Zona Histórico-Cultural**, cuyo objeto es la protección de vestigios y emplazamientos (Geoglifos de Pintados y manifestaciones culturales asociadas a la Guerra del Pacífico) para la conservación del patrimonio cultural del área y permite en ellos, actividades vinculadas a la investigación, educación y recreación. Estas actividades deben desarrollarse de acuerdo a las características y fragilidades del recurso y su entorno.
- **Zona de Uso Intensivo**, que corresponden a áreas naturales o intervenidas que contienen paisajes naturales y recursos histórico-culturales sobresalientes. Su

objeto es facilitar el desarrollo armónico de actividades vinculadas con la educación e interpretación ambiental y la recreación intensiva.

- **Zona de Uso Especial**, que agrupa las instalaciones relacionadas con la administración de la unidad y su funcionamiento.

Finalmente, en relación a los Programas de gestión del Plan de Manejo cabe destacar al Programa de Operación, Subprograma de Obras y Mantenimiento, en el cual se especifican las siguientes normas:

- Las actividades de mantención y construcción deben realizarse preferentemente en épocas de menor ingreso de visitantes.
- Los letreros de señalización deben realizarse bajo las normas establecidas para el SNASPE.
- Toda nueva construcción debe someterse al SEIA.

El Programa de Uso Público, Subprograma de Educación Ambiental y Recreación, busca generar las instancias para el desarrollo de estas actividades y difundir a los visitantes los objetos de protección de la Unidad. Para ello se permite la recreación en el Área de Desarrollo del Tamarugal, donde es posible la construcción de instalaciones mayores de acuerdo al diseño arquitectónico compatible con el ambiente desértico. En esta zona se deben diseñar senderos de excursión.

3.3 Planes de Infraestructura MOP

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

El **Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 de la Región de Tarapacá**, es un instrumento de planificación elaborado por el Ministerio de Obras Públicas, que orienta las inversiones públicas en la región y que se ha desarrollado sobre una metodología de planificación estratégica, integrada y participativa, que apoya los procesos de toma de decisiones de inversión²⁰.

El principal objetivo del plan para esta región es contribuir eficaz y eficientemente al desarrollo sustentable de la Región de Tarapacá, mediante la satisfacción de la demanda de mediano plazo de los servicios de infraestructura y gestión del recurso hídrico, aumentando su disponibilidad y buen uso, mejorando la conectividad y accesibilidad regional e internacional, promoviendo plataformas de servicios logísticos, desarrollo turístico y mejorando las condiciones de habitabilidad de los asentamientos humanos, con énfasis en la pertenencia e identidad cultural. De acá, nacen dos objetivos específicos:

- Mejorar la integración regional, nacional e internacional. A través de:

²⁰ DIRPLAN: Plan Regional de Infraestructura y Gestión de Recursos Hídricos al 2021. Región de Tarapacá- MOP http://www.dirplan.cl/planes/regional/download/PRIGRH_Region_Tarapaca.pdf

- Mejoramiento de la conectividad vial, aeroportuaria y portuaria
- Apoyo a las iniciativas de infraestructura turística
- Mejoramiento de la accesibilidad regional e internacional
- Contribuir a mejorar la calidad de vida en los asentamientos humanos, a través de los servicios de infraestructura y gestión del recurso hídrico. A través de:
 - Promoción a la eficiencia del uso y mejoramiento de la gestión del recurso hídrico
 - Aumento de la cobertura de agua potable rural
 - Mejoramiento el borde costero y barrios típicos
 - Puesta en valor del patrimonio natural, cultural y arquitectónico
 - Contribución al mejoramiento de la infraestructura logística portuaria
 - Mejoramiento de la Edificación Pública y Privada
 - Mitigación de los efectos de las inundaciones

El plan define como déficits en relación al turismo, el sector infraestructura:

- Brecha de infraestructura
 - Déficit en la conectividad del acceso al puerto de Iquique
 - Potenciar la red vial estructurante regional
 - Conectividad aérea: falta de establecimiento de localizaciones de pequeños aeródromos y puntos de posada de helicópteros
 - Falta de reemplazo de antiguos Sistemas de Agua Potable Rural

3.3.2 Plan Director de Infraestructura al 2025 del Ministerio de Obras Públicas (PDI).

De la revisión y estudio del Plan Director de Infraestructura, se consideran las oportunidades y restricciones que son apreciadas en cada región, así también la Visión del desarrollo regional que se establece. Además se hace estudio de los proyectos de infraestructura de enfoque turístico propuestos en el Plan²¹.

Visión del desarrollo regional del PDI Región de Tarapacá.

- La región se desarrollará sobre la base de los sectores económicos y comerciales con países vecinos (Perú y Bolivia).
- Plataforma turística y residencial para la tercera edad (nacional e internacional) y para regiones vecinas (Arica-Parinacota y Antofagasta).
- Agricultura tecnificada de exportación en Quebrada de Tarapacá y alrededores de Pica, incorporando nuevos suelos mediante desalamiento de agua con uso de energías alternativas.

²¹ DIRPLAN: Actualización Plan Director de Infraestructura MOP. Región de Tarapacá, 2009.
http://www.dirplan.cl/planes/plandirector/Documents/2009/01_Informe_Final_Region_Tarapaca.pdf

- Desarrollo integral del altiplano sobre la base del turismo y la agricultura de exportación, si contasen con riego suficiente.
- Conexión e integración de localidades aisladas.
- Huara y Pozo Almonte como centros de equipamiento y servicios para el altiplano.

Lineamientos que se derivan del PDI Región de Tarapacá.

- Mejoramiento de corredores viales internacionales (Huara - Colchane).
- Potenciamiento de Huara como centro de servicios y equipamiento para el altiplano.
- Mejoramiento del aeropuerto internacional Diego Aracena y del puerto de Iquique.
- Inversión al Sur de Iquique, borde costero y localidades rurales interiores.
- Oportunidad de expansión urbana hacia el Sur y Oriente de Iquique, con preeminencia en zona de Alto Molle.
- Poner en valor productos turísticos:
 - Ruta Altiplánica.
 - Circuito de salares (Chile – Bolivia): Coipasa, Uyuni, Huasco.
 - Iquique y su patrimonio arquitectónico.
- Dar 100% de conectividad a localidades más apartadas (categorías altas y críticas).
- Construir infraestructura en caletas pesqueras definidas como tales y sobre las que exista demanda efectiva:
 - Equipamiento.
 - Conectividad a red vial básica.
 - Infraestructura sanitaria.
- Dar conectividad vial, con estándar al menos de pavimento básico, al 100% de los destinos y atractivos turísticos regionales definidos como tal por este estudio.
- Construir solución vial para flujos de paso en el 100% de los casos que este estudio haya definido (*by pass*, circunvalación, variante, entre otros).

3.3.3 Otros Planes MOP Validados y Vigentes

a) Chile 2020: Obras Públicas Para el Desarrollo

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

y a la gestión de recursos hídricos que permitan orientar la acción de futuras autoridades²².

i) Imagen Objetivo

En su estrategia de desarrollo regional, la región ha formulado la siguiente visión: Consolidar una región próspera, exitosa en su crecimiento económico sustentado en su rol comercial multinacional, como plataforma de servicios, polo de innovación y desarrollo industrial articulado con la industria minera, la pesca, la agricultura y la acuicultura; equilibrada en lo social y cuya gente trabaje y goce de una buena calidad de vida; identificada con su cultura, cuidadosa del medio ambiente y previsoras en el uso y gestión de sus recursos naturales.

ii) Objetivos Estratégicos

Conforme esta visión, la región ha definido los siguientes objetivos estratégicos para alcanzar sus metas de desarrollo:

- Lograr que Tarapacá sea reconocida por su posicionamiento de identidad, fortaleciendo la actividad y el patrimonio histórico. Ello se vincula al proceso de mejorar el acceso a mercados nacionales e internacionales, potenciando una plataforma de servicios y logística para el comercio internacional, con especial énfasis en servicios portuarios, aeroportuarios, zona franca y transporte terrestre multimodal, implementando servicios de infraestructura que integren a la región con el país y con el resto del mundo.
- Proveer recursos agrícolas, optimizando el escaso recurso hídrico.
- Proveer productos acuícolas y pesqueros, evaluar la disponibilidad de recursos pesqueros, la agilización de la tramitación de concesiones y la investigación en materia de especies acuícolas.
- Desarrollar el clúster minero en forma sustentable, con énfasis en el progreso del capital humano y en el desarrollo de proveedores requeridos por el sector, mejorando su encadenamiento productivo.
- Proveer servicios turísticos de intereses especiales históricos (destinos ligados a la época que marcó el esplendor del salitre, como Humberstone), culturales, arqueológicos y de naturaleza de interés mundial, además del turismo de sol y playas que actualmente predomina.
- Desarrollar el sector hídrico, subrayando la eficiencia del consumo, en generar nuevas fuentes y en asegurar el consumo humano. Igualmente, es necesario potenciar el sector energético en forma sustentable, con énfasis en energías renovables.
- Asegurar calidad de vida ambiental, cuidando la biodiversidad, protegiendo el medio ambiente con intensidad en el recurso hídrico y en resolver los pasivos ambientales.

²² DIRPLAN: Región de Tarapacá 2020 Obras Públicas para el Desarrollo.
<http://www.dirplan.cl/planes/regionales/Documents/I/MOP%20SEPARATA%20TARAPACA%2018-12.pdf>

- Ofrecer a la ciudadanía territorios urbanos y rurales amables y seguros, con espacios públicos que mejoren su habitabilidad.
- Atraer y formar capital humano de calidad avanzado y técnico, acorde a las necesidades estratégicas de los centros de desarrollo.

iii) Infraestructura para el fortalecimiento del turismo. Región de Tarapacá

Como apoyo al fortalecimiento del turismo, tiene especial importancia para la próxima década el desarrollo de la Ruta Altiplánica que unirá el extremo Norte del país, desde Visviri a San Pedro de Atacama, pasando por la Región de Tarapacá, formando una red paralela a la Ruta 5. Con ello se fomentará el turismo altiplánico, atravesando por el parque nacional Isluga, por los salares de Huasco, Coposa y Ujina. Esta ruta, además, tiene una alta importancia como instrumento para una mayor integración de las comunidades altiplánicas.

En este ámbito, en materia de requerimientos de vialidad se reiteró la necesidad de una mejor conectividad comunal y rural. En general, se solicita una atención mayor a las comunidades menores, en un contexto mixto de soporte productivo agrícola, hídrico, turístico (agroturismo y turismo étnico) y de conectividad. Se enfatiza la necesidad de implementar caminos turísticos con estándares adecuados, en particular en relación a rutas escénicas.

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

En el marco de la Agenda 30/30 y del proceso de elaboración del Plan Chile 30/30 Infraestructura y Agua para el Desarrollo, se han relevado diversos objetivos relacionados con la equidad territorial e inclusión social en la inversión de responsabilidad MOP. Estos enfoques han sido incorporados desde el inicio en el proceso de elaboración de los Planes Regionales de Infraestructura y Agua de apoyo al Turismo, producto del estudio básico “Análisis requerimientos Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo” de la Dirección de Planeamiento.

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

A continuación se presentan lineamientos de la Agenda 30/30 que son parte del proceso de elaboración del Plan Chile 30/30, de carácter nacional, adaptándolos al nivel regional como apoyo para la priorización de las iniciativas estratégicas de los Planes Regionales de apoyo al Turismo Sustentable, considerando una visión integrada regional del desarrollo e identificando el aporte que realiza el turismo a dicho

desarrollo, como sector potenciador de territorios y de la calidad de vida de la población, considerando las situaciones de frontera con otros países y/o regiones.

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

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

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

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

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

- Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 (PRIGRH).
- Plan Zona Extrema: Región de Arica y Parinacota-
- Plan Zona Extrema: Patagonia Verde (Provincia de Palena y Comuna de Cochamó, Región de Los Lagos).
- Plan de Zona Extrema: Región de Aysén.
- Plan Zona Extrema: Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.

- Plan de Conectividad Austral.
- Plan Chiloé.
- Plan Rapa Nui.
- Plan de Comunidades Indígenas en territorios rurales.
- Plan Arauco.

c) Planes Territoriales de Infraestructura Dirección de Obras Portuarias-MOP

Estos planes de inversión buscan:

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

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

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

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

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

Distintos Usos del Borde Costero

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

Cuadro 3-10
Planes 2014-2022

Planes Territoriales de Infraestructura	N° de Proyectos	Inversión Estimada (MM\$)	Metros Lineales (m)
Plan Borde Costero Arica	7	57.000	6.400
Plan Borde Costero Antofagasta	19	60.000	11.000
Coquimbo	16	20.000	-
O'Higgins	9	17.000	3.500
Maule	12	22.000	8.900

Planes Territoriales de Infraestructura	N° de Proyectos	Inversión Estimada (MM\$)	Metros Lineales (m)
Biobío	19	22.000	10.500
Río Bueno	16	10.000	-
Llanquihue	12	35.000	9.900
Chiloé	20	40.000	6.000
Quellón	5	25.000	-
Los Ríos	19	74.000	19.000

3.3.4 Convenios de Programación

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

Los convenios de programación son instrumentos para financiar inversión. En este sentido, la Ley 19.175, artículo 81²³, los define como acuerdos formales entre uno o más gobiernos regionales y uno o más ministerios, que definen las acciones relacionadas con los proyectos de inversión que ellos concuerdan en realizar dentro de un plazo determinado. Estos convenios deberán especificar el o los proyectos sobre los cuales se apliquen, las responsabilidades y obligaciones de las partes, las metas por cumplir, los procedimientos de evaluación y las normas de revocabilidad. Los convenios de programación incluyen, cuando corresponde, cláusulas que permiten reasignar recursos entre proyectos.

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

En la región se encuentran en operación dos proyectos concesionados: el Aeropuerto Diego Aracena y la Ruta de Acceso a Iquique. En este caso, ya que se trata de proyectos en operación, se deben considerar para determinar una relación más clara y directa de sus servicios con las necesidades de apoyo a iniciativas turísticas de diferente índole. Ello debe considerar, en esta etapa de operación de los proyectos, la generación de miradores y áreas de descanso que tengan una orientación turística. En ello debe incluirse la señalética asociada.

De manera indirecta la Ruta de Acceso a Iquique, afecta al Adi Jiwasa Orage, y por ello el proyecto ha generado como medidas de mitigación la entrega de un monto para proyectos y el mejoramiento de caminos alternativos.

La ruta N° 1, de Acceso a Iquique debe considerarse de manera más exhaustiva pues hay otras localidades y caletas colindantes con la ruta. Por ello gran parte de la ruta 1, puede considerarse susceptible de ofrecer servicios turísticos.

²³ Ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional y Jurisprudencia Administrativa – Ministerio del Interior y Seguridad Pública, 2011.
<https://www.Leychile.cl/Navegar?idNorma=243771>

3.4 Conclusiones instrumentos de planificación regional

Del análisis de los instrumentos de planificación, regionales y locales, de Tarapacá, es posible identificar desde la perspectiva del turismo la inexistencia de una estrategia regional de turismo. Sin embargo, la consistencia de su Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) incluye la visión sectorial y permite la construcción de una visión regional que pone énfasis en la necesidad de posicionarse como una “Zona Turística de primer nivel tanto en el plano nacional como internacional”, donde la construcción de la oferta turística regional se establezca a partir de sus atractivos únicos de belleza natural, su legado y patrimonio cultural. Adicionalmente asigna a este sector un rol clave tanto en el desarrollo regional, como en la construcción de identidad territorial, optando por avanzar a través del fortalecimiento sectorial hacia un modelo de *desarrollo sustentable que respete la diversidad y se fortalezca en el trabajo asociativo regional*.

En términos concretos la propuesta de la ERD busca que a término del 2020, la Región de Tarapacá deberá ser reconocida por algunos atributos como la internacionalización, dinamismo, liderazgo, descentralización, eficiencia, equidad, competitividad, poniendo el desarrollo del turismo junto a la pesca y la minería como áreas productivas estratégicas a través del fortalecimiento de sus clúster. Sin perjuicio de lo anterior se reconoce que la región debe estar dotada de una plataforma de infraestructura y servicios con competitividad internacional, con disponibilidad de fuentes alternativas de energía y recursos hídricos.

Actualmente la ERD es acompañada por el respectivo Plan de Ordenamiento Territorial (PROT), reconociendo el territorio como región extensa, con una población concentrada en un espacio físico muy reducido, con alto crecimiento de los centros urbanos y una marcada tendencia en el sistema de Iquique-Alto Hospicio, sin embargo se visualiza el crecimiento de Pozo Almonte y Pica, que tienden a convertirse en ciudades intermedias. Lo que se contrapone a la alta dispersión de localidades con un alto grado de aislamiento (65 localidades), emplazadas principalmente al centro norte de la región.

No se puede desconocer la condición desértica de la región con escasez de agua y altos niveles de radiación solar, lo que ha permitido contar con extensas superficies de terrenos fiscales, muchos de ellos protegidos a través de Áreas Protegidas y otros instrumentos legales 45% aproximadamente (ADI, ZOIT, SNASPE), permitiendo proteger y ordenar el territorio en función de su vocación. A esto se suma la gran fragilidad eco-sistémica de la provincia del Tamarugal. Sin perjuicio de esto desde una perspectiva de largo plazo la extracción y procesamiento de recursos naturales (pesca y cobre) y los incentivos económicos a la Zona Franca (ZOFRI) constituyen la base de la economía regional, visualizando que la incorporación del turismo se inserta como una apuesta en el uso sustentable de los recursos naturales y culturales de la región. En este sentido–la ruta altiplánica para promover el turismo de intereses especiales y se propone su mejoramiento como una acción estratégica, así como la necesidad de inversión pública en servicios básicos y servicios sociales para las comunas y

ciudades de Camiña, Huara, Colchane, con el objetivo de retener a la población y disminuir la migración.

Las orientaciones de la estrategia han permitido por parte del Ministerio de Obras Públicas el desarrollo y actualización permanente del Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021, base para el desarrollo del presente estudio, en este sentido ha sido clave el trabajo a nivel del Comité para la Vivienda Ciudad, Vivienda y Territorio – **CORECIVYT** junto con el Gobierno Regional de Tarapacá y el Consejo Regional. Se debe considerar que este plan pone énfasis en materias complementarias a la ERD, pero de orden estratégico al momento de su implementación, como el mejoramiento de la conectividad y accesibilidad regional e internacional, con especial énfasis en el apoyo a las iniciativas de infraestructura turística, así como el mejoramiento del borde costero y barrios típicos, y la puesta en valor del patrimonio natural, cultural y arquitectónico, que corresponden a iniciativas que desde la perspectiva turística responden a la premisa de “buenas ciudades para vivir, son buenas ciudades para visitar”.

En relación al Plan Regional de Desarrollo Urbano, cabe destacar que no existe una versión vigente y se encuentra actualmente en proceso de formulación, sin embargo se pueden considerar algunos aspectos destacados en el espíritu de la última versión actualizada, coincidiendo con la ERD en la importancia de la actividad turística para la región, coincidiendo entre sus oportunidades en los numerosos elementos de valor patrimonial histórico, arqueológico y antropológico, pero agregando al análisis la presencia de importantes volúmenes de turistas de larga distancia, que visitan los países vecinos, aprovechando la conectividad y cercanía.

Desde la perspectiva sectorial el **Plan de Acción, Sector Turismo de la Región de Tarapacá**, reúne las iniciativas de inversión, acciones y/o acuerdos que permitan abordar los principales déficits del sector a nivel regional, siendo coherente con la ERD y el Plan Nacional de Turismo Sustentable, dando cuenta de una importante cartera de proyectos de gran relevancia para el presente plan.

4. INFRAESTRUCTURA MOP O SITUACIÓN BASE

4.1 Infraestructura de conectividad vial interurbana y urbana.

De acuerdo al documento Red Vial Nacional, Dimensionamiento y Características preparado por el Departamento de Gestión Vial de la Subdirección de Desarrollo de la Dirección de Vialidad, en diciembre de 2014, se presenta la siguiente información de infraestructura vial regional. La red vial de caminos públicos del país se estructura de la manera presentada en el siguiente cuadro.

Cuadro 4-1
Red vial de caminos públicos

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

Fuente: Dirección Regional de Vialidad

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

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

Cuadro 4-2
Longitud de red vial (longitud en KM)

Red Vial Pavimentada				Soluciones Básicas		Red Vial No Pavimentada		Total
Asfalto	Hormigón	Asf./Horm	Caminos Básicos Intermedios	Capa Protección	Granular Estabilizado	Ripio	Tierra	
1.135,14	0,69	0,30	0,00	345,12	373,39	366,18	1.580,45	3.801,27

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

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

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

Las principales rutas de la Región de Tarapacá se presentan a continuación con su longitud expresada en km.

Cuadro 4-3
Longitud de rutas principales Región de Tarapacá

Ruta	Total km
Ruta 1	143,24
Ruta 5	326,58
Ruta 15-CH	162,69
Ruta 16	46,73
Total	679,24

Fuente: Dirección Regional de Vialidad. 2011.

Con la adjudicación del proyecto de concesión vial Alternativas de Acceso a Iquique, se asume el mejoramiento y la administración de la Ruta 16 (Iquique - Humberstone) y parte de la Ruta 1 (Iquique - Aeropuerto), pasando estos caminos a un estándar muy superior al existente en la región. En general todos los centros poblados en la región, por mínimos que estos sean, tienen conectividad, salvo contadas excepciones.

Potenciar una Red Vial Estructurante Regional es uno de los desafíos regionales. Una forma de mejorar la conectividad de las localidades del interior y que se encuentran tan dispersas por la conformación geográfica de la región, es la definición de redes viales que permitan a los habitantes altiplánicos contar con vías alternativas, surgiendo redes longitudinales paralelas a la Ruta 5 y redes transversales paralelas al Corredor Bioceánico. El contar con esta red vial estructurante regional, en sus ejes Longitudinal y Transversal, permite la generación de circuitos regionales, los que son aprovechados por todos los usuarios, sean ellos habitantes de localidades aledañas, compañías mineras y sus contratistas, empresas de turismo, entre otros. En la actualidad estas rutas presentan distintas carpetas de rodado y estado de las mismas.

El Corredor Bioceánico Huará – Colchane, hoy ruta Internacional 15-CH, se viene construyendo desde los años 90, es así como se partió con un trazado en ripio, la que constantemente se veía afectada por las condiciones climáticas, por lo que paulatinamente se fue mejorando el trazado y el estándar del rodado, actualmente 100% pavimentada.

- Pasos y avanzadas.

En la comuna de Colchane se encuentran El Paso Colchane y el Complejo Fronterizo Colchane, en una altitud de 3.695 m.s.n.m., a los cuales se accede por la Ruta 15-CH, transitable todo el año al igual que Apacheta, donde se cuenta con Servicio de Aduana, Policía de Investigaciones, SAG y una Subcomisaría distante a 2 km. del Paso.

Cuadro 4-4
Pasos fronterizos de la Región de Tarapacá

Nombre	Coordenadas		Altitud (m.s.n.m.)	País límitrofe	Centro más cercano
	Latitud Sur	Longitud Oeste			
Paso Colchane-Pisiga	19° 16'	68° 37'	3.695	Bolivia	Colchane
Paso Apacheta de Irpa o Cancosa	19° 50'	68° 35'	4.010	Bolivia	Colchane

Fuente: Dirección de Fronteras

Se debe destacar que existe un tercer paso llamado Abra Oriente de Napa, pero el cual no está habilitado para público general; solo para la importación de azufre.

- Vialidad Urbana.

El Convenio de Programación vigente entre el Gobierno Regional de Tarapacá y el Ministerio de Obras Públicas, establece un cordón estructurante para la ciudad de Iquique, abordando, además, la conectividad con Alto Hospicio.

El Convenio incorpora una vía de acceso a la ciudad de Iquique, la que conecta el sector Sur de Alto Hospicio con la nueva Avenida Circunvalación Sur, la cual además absorbe todo el tránsito de camiones que se realiza actualmente por Avenida La Tirana, ya que su trazado va desde la Rotonda El Pampino hasta la Ruta 1, en el sector de Tres Islas.

Complementariamente a los proyectos contemplados en el Convenio de Programación de Vialidad Urbana, a fines del año 2009 se licitó la construcción de las dobles calzadas en la Ruta 16 (Iquique–Humberstone) y en la Ruta 1 (Iquique–Aeropuerto), a través de la modalidad de Concesiones. Esta iniciativa inició obras durante el año 2012, lo que derivó en un cambio en la fisonomía de la ruta que cruza Alto Hospicio, ya que planteó la construcción a desnivel de 2,7 km, y la construcción de estructuras que permiten mantener la vialidad local del sector, más caleteras que permiten el ingreso y salida a la ruta concesionada.

4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria.

La Región de Tarapacá cuenta con el aeropuerto internacional Diego Aracena de Iquique, dos aeródromos privados operativos ubicados en Pica (Coposa) y Pozo Almonte (Victoria), un aeródromo público con ciertas condiciones de uso en Cariquima. La infraestructura vial de la región ha considerado algunos puntos para que en casos de emergencias sirva para aterrizaje de material aéreo de menor envergadura, con propósitos de ayuda humanitaria y para auxiliar a accidentados con peligro de muerte.

Cuadro 4-5
Aeródromos en la Región de Tarapacá

Aeródromo	Localidad	Red	Provincia	Comuna	Administración	Uso
Diego Aracena	Iquique	Primaria	Iquique	Iquique	DGAC	Fiscal
Coposa	Pica	Pequeño Aeródromo	Iquique	Pica	Privado	Público
Nueva Victoria	Pozo Almonte	Pequeño Aeródromo	Iquique	Pozo Almonte	Privado	Público

Fuente: Dirección Regional de Aeropuertos - 2011

El siguiente cuadro muestra los aeródromos de la región, reconocidos por la DGAC

Cuadro 4-6
Aeródromos reconocidos por la DGAC en la Región de Tarapacá

Aeródromo	Localidad	Red	Provincia	Comuna	Administración
Coposa	Ujina (Collahuasi)	Pequeño Aeródromo	Tamarugal	Pica	Privado
Nueva Victoria	Nueva Victoria	Pequeño Aeródromo	Tamarugal	Pozo Almonte	Privado

Fuente: Dirección Regional de Aeropuertos - 2016, no se consideran los de tipo militar.

El aeropuerto Diego Aracena es actualmente uno de los más importantes de Chile, ya que sus características de infraestructura y operaciones lo colocan como el segundo aeropuerto regional (sin considerar el aeropuerto Arturo Merino Benítez), siendo uno de los que más pasajeros transportan anualmente y mueve importante cantidad de carga.

El funcionamiento del aeropuerto Diego Aracena es bajo concesión, donde mediante Decreto Supremo N° 237 de fecha 26 de julio de 2012, el Ministerio de Obras Públicas adjudicó al consorcio integrado por las empresas A-Port Chile S.A. y Holding IDC S.A., la concesión de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Diego Aracena Iquique". Ambas empresas, constituyeron la Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Iquique S.A. con fecha 07 de noviembre de 2012. El objeto de esta sociedad será la ejecución, conservación, reparación y explotación de la obra pública indicada, mediante el Sistema de Concesiones, realizando la prestación y explotación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos asociados a ella y el uso y goce sobre los bienes nacionales de uso público o fiscales, destinados a desarrollar la obra entregada en concesión y las áreas y servicios que se convengan.

Datos técnicos relevantes de la infraestructura del aeropuerto Diego Aracena de Iquique:

- Elevación: 48 metros / 156 pies.
- Pista: 3.350x45 metros / Asfalto.
- Resistencia: 53 F/A/W/T²⁴.

²⁴ F: pavimento flexible (asfalto); A: pavimento de alta resistencia; W: presión máxima de neumáticos alta; T: indica método de análisis técnico. Para Mayor información visitar www.dgac.gov.cl.

Para el año 2016 la DAP ha concluido las Fases 1 y 2 de la Conservación Mayor de la pista del Aeropuerto Diego Aracena de Iquique, Región de Tarapacá, licitando además la Fase 3, de un total de 6 proyectadas al año 2020. Esto permitirá asegurar la operación de los aviones cargueros, en la denominada “Operación Semilla” (programa gubernamental de exportaciones de granos).

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

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

- Pisagua
- Riquelme
- Cavanca
- Los Verdes
- Chanavayita
- Chanavaya (Pabellón de Pica)
- Río Seco
- San Marcos
- Chipana
- Caramucho

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

- Caletas Pesqueras Regionales.

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

- Caletas Pesqueras Emergentes.

Estas caletas poseen niveles de desembarque y/o valorización de los productos más bajas que las tipologías anteriores, pero es una fuente laboral estable. Requieren mayor apoyo para la administración y conservación de la infraestructura portuaria pesquera artesanal básica y en algunos casos, se presenta temporalidad de la actividad.

- Otras caletas.

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

- Infraestructura Portuaria Industrial o Productiva.

La región se considera una Región Puerto y cuenta con la infraestructura suficiente para serlo; es así como en la región operan la Empresa Portuaria de Iquique a cargo del Puerto de Iquique, la Compañía Minera Punta de Lobos S.A. operando en Patillos y las empresas Compañía Minera Doña Inés de Collahuasi y Endesa S.A. en Patache.

El Puerto de Iquique se ubica en la Región de Tarapacá, en la costa Norte de Chile y frente al Océano Pacífico. Esta ubicación privilegiada, lo convierte en la entrada y salida natural del cono central de Sudamérica, desde y hacia los mercados internacionales generando una alta frecuencia naviera, de 1,5 naves diarias principalmente a los mercados del Asia Pacífico.

- Infraestructura de intervención del Borde Costero.

La ciudad de Iquique es uno de los principales destinos turísticos nacionales, su borde costero ofrece atractivos que la ciudad ha sabido potenciar, es así como a través de la Municipalidad de Iquique y el apoyo del Gobierno Regional de Tarapacá, se ha ido interviniendo el borde costero de la ciudad.

Iquique es una ciudad que posee un alto nivel de demanda residencial y turística, así como atractivos costeros de alta jerarquía que requieren su intervención para consolidar ese estatus, ya sea en términos de balneario como en lugares puntuales que ameritan ser recorridos.

Se han materializado proyectos en Playa Brava, Cavanha, Bellavista y Balmaceda, habiendo una cartera de proyectos enfocada en generar conectividad entre los distintos sectores del borde costero.

Por otra parte, la Compañía Minera Doña Inés de Collahuasi y el MOP construyeron el proyecto Museo Corbeta Esmeralda y el muro Lynch, respectivamente; obras que transforman el antiguo paseo Lynch convirtiéndolo en un lugar de encuentro cultural y turístico.

4.4 Infraestructura de riego.

Si bien no se cuenta con información de un catastro de riego oficial, durante el año 2011 se realizó el estudio “Diagnóstico de Obras Hidráulicas para Riego, Región de Tarapacá”, a través de la Dirección Regional de Obras Hidráulicas. Al respecto, se puede mencionar que la infraestructura de obras hidráulicas de riego se encuentra conformada principalmente por bocatomas y canales que presentan un estado de conservación deficiente en algunos sectores.

4.4.1 Bocatomas

En el caso de las bocatomas, éstas corresponden a obras temporales que no poseen obras de protección, por lo que ante un evento de crecidas frecuentemente son destruidas. Existen 120 km de canales en la Provincia del Tamarugal, correspondientes a 101 canales pertenecientes a las comunas de Camiña (46), Huara (48) y Pozo Almonte (7). En el Estudio de la Dirección Regional de Obras Hidráulicas se identifica a cada uno de los canales con el nombre de la comunidad y sector al que pertenece, fuente de abastecimiento, ribera, sección (m) y longitud del canal (m).

4.4.2 Canales

Específicamente en la comuna de Camiña, existen 46 canales identificados que representan un total de 49.578 m de longitud. En la comuna de Huara se identifican 48 canales, de ellos 23 no presentan su longitud, registrando 67.426 m de longitud de canales para esta comuna. Por último Pozo Almonte presenta 7 canales con una longitud total de 10.174 m.

Entre 2014 y 2015, la DOH concluyó todas las obras en canales de riego asociadas al Plan de Reconstrucción de los sismos de abril de 2014. Se destacan por su inversión los canales de Pajagua en Miñi Miñe y de Limaxiña, en la localidad homónima. Estos canales son importantes con miras a la veta turística que se puede potencialmente explotar en el ámbito de agroturismo.

4.5 Infraestructura de defensas fluviales

Los eventos hidrometeorológicos extremos que originan crecidas de los cauces durante el invierno Altiplánico es una característica propia de las condiciones geográficas y climáticas de la región. En la Quebrada de Camiña, el pueblo del mismo nombre se ve afectado periódicamente por estas crecidas, así como también poblados ubicados en la cuenca de la Quebrada de Tarapacá, siendo el principal problema la pérdida de las riberas y cultivos agrícolas.

En relación a lo anterior, el año 2008 la Dirección de Obras Hidráulicas licitó dos estudios de diagnóstico, uno para la quebrada de Camiña y el otro para la quebrada de Tarapacá, los que finalizaron el año 2009 y dieron origen a dos iniciativas de diseño denominadas “Estudio de diseño, construcción defensas de cauces naturales quebrada

de Tarapacá” y “Estudio de diseño, construcción defensas de cauces naturales quebrada de Camiña”. (Plan Regional de Infraestructura y Gestión del recurso Hídrico (PRIGRH), MOP, 2012). Estos dos proyectos se encuentran finalizados y consideraron el diseño de la construcción de defensas fluviales mediante utilización complementaria de encauzamientos, semiencauzamientos y muros de gaviones o enrocados, ubicados en las riberas de ambas quebradas.

Las localidades más afectadas de estas quebradas y que corresponden a las consideradas en estos estudios para su protección son:

- Quebrada de Camiña: Camiña, Chapilquilita, Yala Yala, Apamilca, Cuisama, Jajara, Moquella, Saiña, Quecho, Quistagama, Saopagua, Yalañuzco, Francia, Alto Lima, Yalamanta y Calatambo.
- Quebrada de Tarapacá: Huaviña, Mocha, Laonzana, Pachica, Quillahua, Tarapacá y Huarasiña.

Además de las localidades anteriores que son afectadas en forma habitual, el último invierno altiplánico del 2012 provocó daños en las quebradas de Aroma, Huatacondo y de Quisma.

4.6 Infraestructura de control aluvional.

Con respecto a obras de regulación y control aluvional y de crecidas en la región, actualmente están en ejecución este tipo de obras para la ciudad de Iquique y Alto Hospicio, proyecto iniciado en 2011.

4.7 Edificación pública y patrimonial.

Frente a los requerimientos regionales referentes a edificación pública y patrimonial, es importante definir la misión de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas en este ámbito. La Dirección de Arquitectura tiene por misión proveer y conservar la edificación pública requerida, para favorecer la competitividad y el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, a través de acciones realizadas por el MOP o por mandato de otras instituciones del Estado. Conforme a esto, su marco de acción corresponde a proyectos propios o encargados por otras instituciones a través de mandatos, ya sea en la etapa de diseño o ejecución.

a) Proyectos Patrimoniales.

Se trata de la puesta en valor de edificaciones en gran medida declaradas Monumentos Nacionales por su gran valor cultural ya sea por su antigüedad, arquitectura o relación con el entorno que la rodea. En esta condición se encuentran, principalmente, las Iglesias del Altiplano y edificaciones de la época del salitre. En lo que respecta a la recuperación del patrimonio, la gestión de la Dirección de Arquitectura se ha realizado sobre la base de dos modalidades, las que están

centradas en la restauración de ex oficinas salitreras, de poblados e iglesias andinas y de conjuntos y sitios urbanos que generan interés turístico, y que son:

- Convenios de Programación MOP-GORE, financiados con recursos compartidos entre el MOP (70%) y el GORE a través del FNDR (30%), y
- Programa “Puesta en Valor del Patrimonio”, finalizado a fines del 2013, cuyos recursos provenían desde el Gobierno Regional y del préstamo BID especialmente gestionado por la Subsecretaría de Desarrollo y el MOP. En este programa el BID aportaba con el 80% de la inversión requerida de un proyecto y el 20% restante era financiado por el Gobierno Regional, tras la aprobación de la iniciativa. En su reemplazo, a través de SUBDERE se creó una línea de inversión patrimonial la cual asigna el 100% del financiamiento o se ejecuta una acción combinada entre servicios públicos (GORE, MOP u otro).

b) Proyectos de Edificación Pública.

Se trata de mantener e incrementar la provisión de la Edificación Pública con el fin de satisfacer las necesidades de los usuarios, logrando a través de esta acción el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la región. En esta condición se encuentra el desarrollo y ejecución de proyectos como colegios, jardines infantiles, casas de acogida, edificaciones para las Fuerzas Armadas, centros culturales, centros de justicia, edificios para la Salud, entre otros.

Con relación a la edificación propia, el Ministerio desarrolla un Plan de mantenimiento y conservación de edificios MOP y edificios públicos, que tiene como objetivo principal abordar la totalidad de las intervenciones que incidan en los inmuebles MOP en el marco de un plan estructurado, de largo plazo, coordinado con todas las Direcciones del Ministerio, que identifique sus requerimientos y las acciones para su solución y resuelva la prioridad de las acciones e inversiones en función de su concordancia con los objetivos del Ministerio como conjunto.

4.8 Cobertura de Agua Potable Rural y Saneamiento Rural.

a) Sector urbano.

Para el sector urbano los servicios sanitarios de producción y distribución de agua potable, así como los de recolección y disposición de aguas servidas, se encuentran concesionados a la empresa Aguas del Altiplano S.A., la que en el año 2010 contaba con un total de 82.208 clientes, atendiendo a las localidades de Iquique, Alto Hospicio, Pica, Pozo Almonte, Huara, La Tirana, La Huayca, Matilla y Pisagua.

La cobertura de servicios sanitarios entregados por la empresa alcanza un 100% en el caso de producción y distribución de agua potable, y un 97,4% para la recolección y disposición de aguas servidas. Sin embargo, recientemente la localidad de Huara cuenta con alcantarillado y Pisagua se encuentra en etapa de estudio y diseño de la

red de colectores y planta de tratamiento, por lo que este porcentaje debería ser aún mayor.

Para ambos servicios, el porcentaje de abastecimiento para la región es superior a la cobertura de servicios sanitarios a nivel nacional.

No obstante la empresa registra una alta ineficiencia en los sistemas de distribución. El porcentaje de pérdidas, entendido como agua no contabilizada en el proceso desde la producción a la entrega al cliente, es bastante alto, variando desde un 23% en localidades la Huayca, hasta un 80% en Pisagua, con un valor promedio de pérdida del recurso en el sistema concesionado de la región de un 45%.

b) Sector rural

En cuanto a los sistemas de Agua Potable Rural (APR), existe una buena cobertura en localidades concentradas (más de 500 hab. y un mínimo de 15 viviendas conectadas por kilómetro de red) y semiconcentradas (entre 80 y 500 hab. y con un mínimo de 8 viviendas conectadas por kilómetro de red), debido a que en general las localidades están atendidas ya sea por un sistema construido por el MOP o por sistemas rudimentarios aportados por las municipalidades. Sin embargo, en algunas localidades semiconcentradas y dispersas, esto es aún un tema pendiente, sí se considera que existen 47 localidades que presentan déficit y que además se requiere reemplazar o mejorar sistemas rudimentarios con los que cuentan algunas de ellas.

La cobertura de Agua Potable Rural (APR) en la región, a diciembre 2016 se presenta en el siguiente cuadro:

Provincia	Comuna	Localidades abastecidas	Número de Arranques	Beneficiarios/as Estimados	
Iquique	Iquique		3	451	1.732
Tamarugal	Camiña		3	465	1.860
	Colchane		3	553	2.212
	Huara		9	930	3.720
	Pozo Almonte		3	718	2.872
Total			21	3.117	12.396

Fuente: MOP

Por otra parte, el saneamiento rural (alcantarillado) es una problemática importante a resolver en la región, ya que la mayoría de los sistemas de APR existentes no están acompañados de sistemas de saneamiento de aguas servidas, salvo la localidad de Mamiña.

Se contabilizan un total de 21 sistemas de APR operativos, de los cuales sólo 1 posee sistema de alcantarillado (Mamiña), 3 se encuentran con diseño de alcantarillado y 1 con estudio de prefactibilidad de un sistema de disposición de residuos. El resto de las localidades utiliza fosas sépticas o pozos negros como sistema de evacuación.

El déficit de APR en la región es amplio con un total de 47 localidades que actualmente se abastecen de pozos, norias o vertientes sin un sistema de agua potable rural. A pesar de ello, existen proyectos o estudios de diseño de pre factibilidad.

4.9 Infraestructura Pública Concesionada.

Desde el año 1995 la Región de Tarapacá cuenta con infraestructura entregada a explotación a través del Sistema de Concesiones, es así como se concesionó el Aeropuerto Diego Aracena de Iquique, posteriormente se desarrolló el proyecto de la Cárcel Concesionada de Alto Hospicio y el año 2011 se adjudicó el proyecto de Concesiones Viales (Ruta 16 y Ruta 1).

a) Aeropuerto Diego Aracena de Iquique.

El primer aeropuerto fue construido en 1973 para reemplazar al antiguo Aeródromo Cavancha, el cual había sido inaugurado el 25 de marzo de 1937. En 1995 se construyó el nuevo terminal y el aeropuerto fue concesionado. La primera concesión terminó a fines del año 2007, por lo que durante el primer semestre del año 2007 el MOP llamó a licitación para una nueva concesión, que incluyó la ampliación de las infraestructuras actuales, motivado por el aumento de pasajeros (847.212 pasajeros en el año 2010, según la Junta Aeronáutica Civil), que lo ha situado como el tercer aeropuerto de mayor tráfico a nivel nacional, tras Santiago y Antofagasta.

El Terminal de pasajeros del Aeropuerto Diego Aracena tiene una superficie construida aproximada de 8.300 m² e instalaciones para cumplir los altos estándares de calidad exigidos. El Aeropuerto dispone de locales comerciales, servicios y una infraestructura moderna con Restaurant, salón VIP, 4 puentes de embarque y cómodas instalaciones de estacionamiento con una capacidad de 425 vehículos, con su respectiva iluminación, drenaje, señalética y demarcaciones. El Aeropuerto cuenta con una torre de control de 20 metros de altura e instalaciones para la DGAC de 1.420 m². Posee también una planta de tratamiento de aguas servidas con su respectivo colector y descarga. La modernización del Aeropuerto Diego Aracena tiene como finalidad entregar un mejor servicio y comodidad tanto al actual como al previsto crecimiento del flujo de pasajeros (580.000 PAX/año 2012), además de contribuir al desarrollo de la ciudad en el ámbito comercial y turístico, ya que Iquique cuenta con una ubicación estratégica en Sudamérica para el embarque y desembarque de productos; y es un importante destino turístico.

b) Concesiones de Infraestructura Penitenciaria.

En el año 2007 se inauguró en Alto Hospicio, la segunda de las 8 nuevas cárceles concesionadas, de las cuales 7 ya fueron construidas y 1 está en construcción, del resultado del denominado Programa de Concesiones de Infraestructura Penitenciaria, que originalmente consideraba la construcción de 10 establecimientos penitenciarios.

La cárcel de Alto Hospicio significó una inversión de 32 millones de dólares y tiene capacidad para 1.679 internos, en 43 mil m² de moderna infraestructura. Además, está dotada de la más alta tecnología en materia de vigilancia y administración, bloqueo de redes de comunicación y sistemas de detección de metales, drogas y explosivos de última generación. La inversión a nivel nacional del programa en su totalidad permitirá disminuir considerablemente los actuales problemas de

hacinamiento carcelario, a través de la construcción de más de 370 mil metros cuadrados de edificación para el sistema penitenciario cerrado.

c) Concesiones Viales Ruta 1 y Ruta 16.

La ciudad de Iquique cuenta con una importante actividad turística, producto de sus hermosos paisajes como playas, desierto, oasis y altiplano, y por otro lado, la actividad comercial que se centra en su Zona Franca, la cual se ha visto incrementada en los últimos años. Producto de lo anterior la conectividad en el sector se convierte en un tema muy relevante. Para acceder a la ciudad de Iquique se utiliza la Ruta 16 que une Humberstone con la ciudad, así como también permite conectar diversos pueblos ubicados al interior como Pica, Huará y Pozo Almonte. Desde el Sur se accede a la ciudad de Iquique a través de la Ruta 1, emplazándose además el aeropuerto de la región a unos 31 km de la ciudad. La concesión adjudicada el año 2011 consiste en el mejoramiento de las vías de acceso a la ciudad de Iquique y ampliación a segunda calzada, con el fin de reducir tiempos de viaje, costos de operación y accidentes. Un eje considera la Ruta 16, donde el inicio del camino se ubica en la intersección con la Ruta 5 Norte, sector Humberstone, y se extiende hasta el km 47 que corresponde a la Rotonda El Pampino. El segundo eje es la Ruta 1, comenzando el proyecto aproximadamente 1.200 m al Sur del acceso principal al Aeropuerto Diego Aracena y termina en el sector denominado Bajo Molle, a la entrada Sur de la ciudad de Iquique, con una longitud aproximada de 31 km.

5. PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE.

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

La construcción del “**Plan Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable**”, se elabora a partir de un criterio de focalización territorial, cuyo origen se sustenta en el informe “Focalización Territorial Turística”, elaborado por la Subsecretaría de Turismo y SERNATUR, el cual delimita territorios de actividad turística en un área acotada en las distintas regiones del país²⁵.

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

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

5.1 Antecedentes para la construcción del Plan Base

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

²⁵ Dicha focalización es explicitada en el capítulo 1 del presente informe.

Figura 5-1
Componentes del Territorio Prioritario de Intervención



Fuente: Elaboración propia

5.2 Construcción del Plan Base

Para la construcción del Plan Base se seleccionaron los proyectos del PRIGRH que se encuentran al interior del territorio prioritario de intervención y que tuvieron relación con turismo, incluyendo aquellos que servían de **conectores** entre destinos turísticos definidos en la focalización.

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

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

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

Luego de definidos los proyectos del Plan Base, se representaron en un mapa, siendo éstos georreferenciados.

El análisis ha implicado la revisión exhaustiva, uno a uno, de los proyectos del PRIGRH, visualizando a la vez su ubicación geográfica y cómo se relaciona esta con el destino o atractivo turístico o un conjunto de éstos. Así, es posible que un proyecto atienda a más de un atractivo turístico o incluso a más de un destino, lo mismo que un destino o atractivo puede ser soportado por uno o más proyectos.

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

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

Glosario de términos

- Nombre del proyecto: Nombre propio del proyecto otorgado por el MOP.
- Código BIP: Código único perteneciente al Banco Integrado de Proyectos.
- Financiamiento: Entidad que financia económicamente el proyecto. En caso que fuese una entidad que no corresponda al MOP, se indicó Extra MOP.
- Servicio MOP: División dentro del MOP, que está a cargo del proyecto.
- SNASPE: Son áreas para potenciar el desarrollo turístico en áreas protegidas, se está trabajando en la puesta en valor de su patrimonio natural y cultural. SERNATUR ha colaborado activamente en proyectos de infraestructura habilitante y puesta en valor en conjunto con la Subsecretaría de Turismo y CONAF, como también en la incorporación de acciones de emprendimiento a las comunidades locales aledañas contribuyendo a mejorar los servicios del sector privado²⁶.
- Unidad de Desarrollo de Atractivos (UDA): corresponde a una unidad de estudio, construida en base a la existencia de Atractivos Turísticos cercanos, en función de su jerarquía o concentración. Generalmente forman parte de alguna de las unidades focalizadas y en torno a las cuales se podría generar un conjunto de proyectos, con el fin de potenciar su condición turística. Este concepto fue desarrollado por el consultor para fines exclusivos del presente estudio con el objeto de aplicar el concepto de focalización turística a los Planes Preliminares de Infraestructura, como se verá más adelante.

²⁶ SERNATUR: Desarrollo de Destinos Turísticos. <http://www.sernatur.cl/desarrollo-de-destinos-turisticos/>

Las siguientes definiciones corresponden a SERNATUR²⁷

- Destino: Un destino turístico local es un espacio físico en el que un visitante pasa al menos una noche. Incluye productos turísticos tales como servicios de apoyo y atractivos y recursos turísticos en un radio que permite ir y volver en un día. Tiene unos límites físicos y administrativos que definen su gestión e imágenes y percepciones que determinan su competitividad en el mercado. Los destinos locales incorporan a diversos grupos, entre los que se cuenta a menudo la comunidad anfitriona, y pueden establecer lazos y redes entre sí para constituir destinos mayores.
- ZOIT: Área de características esencialmente rural, amplia en extensión, donde junto a recursos turísticos relevantes coexisten otros usos o actividades con una compatibilidad básica con estos. Los atractivos turísticos que ofrece, corresponden a una gama variada y contribuyen a conformar circuitos y/o áreas turísticas generalmente no explotadas, de carácter potencial, siendo conveniente velar por la preservación y puesta en valor de los recursos turísticos que posee, debiendo contar para ello con un plan de Ordenamiento Territorial de carácter extensivo que resguarde y encauce adecuadamente su desarrollo turístico.

²⁷ Glosario de Turismo, 2008 – SERNATUR. http://www.fedetur.org/otros_estudios_y_publicaciones/Glosario-de-Turismo-2008-SERNATUR.pdf

5.3 Listado de proyectos del Plan Base de Infraestructura

Cuadro 5-1
Listado de proyectos del Plan Base de Infraestructura

N° Proyecto (*)	NOMBRE DEL PROYECTO	Código BIP	FINACIAMIENTO	SERVICIO MOP	DESTINO	SNASPE	ZOIT	UDA	2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021
7	Restauración Iglesia De Cariquima, Colchane, Provincia Del Tamarugal	SIN BIP	Extra MOP	Dirección de Arquitectura	Colchane		Área de la comuna de Colchane	Isluga - Latarani - Aguas Calientes		Diseño	Ejecución			
8	Construcción By Pass Colchane Y Bofedal Isluga	SIN BIP	MOP	Dirección de Vialidad	Colchane		Área de la comuna de Colchane	Isluga - Latarani - Aguas Calientes				Prefactibilidad		
25	Construcción Urgencia Salud de Pica		Extra MOP	Dirección de Arquitectura	Pica		Pica - Salar del Huasco	Pica		Diseño	Ejecución			
26	Construcción Sistema APR Pica		MOP	Agua Potable Rural	Pica		Pica - Salar del Huasco	Pica	Diseño 2016	Ejecución				
27	Mejoramiento Ruta A-685 Y A-675, Pica-Salar Del Huasco	30101219-0	MOP	Dirección de Vialidad	Pica		Pica - Salar del Huasco	Pica	Ejecución					
29	Ampliación Sistema De Agua Potable De La Tirana	30116080-0	MOP	Agua Potable Rural		Reserva Nacional Pampa del Tamarugal		Humberstone	Ejecución					
30	Restauración Planta Lixiviación Salitrera Santa Laura	20161893-0	Extra MOP	Dirección de Arquitectura				Humberstone				Diseño / Ejecución	Ejecución	
31	Restauración Policlínico Salitrera Santa Laura	30112195-0	Extra MOP	Dirección de Arquitectura				Humberstone	Ejecución					
32	Restauración Molienda Humberstone, Comuna De Pozo Almonte	SIN BIP	Extra MOP	Dirección de Arquitectura	Iquique			Humberstone		Ejecución				
33	Restauración Escuela San Mauricio, Humberstone, Comuna De Pozo Almonte	SIN BIP	Extra MOP	Dirección de Arquitectura	Iquique			Humberstone				Diseño	Ejecución	
34	Equipamiento, Centro De Interpretación Del Salitre Pulpería Humberstone, Comuna De Pozo Almonte		Extra MOP	Dirección de Arquitectura	Iquique			Humberstone					Ejecución	
35	Restauración Pabellón De Solteros De Humberstone Para Uso Turístico	39125590-0	Extra MOP	Dirección de Arquitectura	Iquique			Humberstone				Ejecución		
36	Restauración y Equipamiento del Teatro Humberstone, Comuna de Pozo Almonte	SIN BIP	Extra MOP	Dirección de Arquitectura	Iquique			Humberstone		Diseño	Ejecución			
37	Mejoramiento Ruta A-687, Sector Pozo Almonte-Salar del Huasco	30124648-0	MOP	Dirección de Vialidad		Reserva Nacional Pampa del Tamarugal	Pica - Salar del Huasco	Humberstone	Diseño / Ejecución					
42	Construcción Nuevo Santuario Virgen del Carmen, La Tirana	20185880-0	Extra MOP	Dirección de Arquitectura				Iquique	Diseño	Ejecución				
43	Mejoramiento Sector Ballenera		Extra MOP	Dirección de Obras Portuarias	Iquique			Iquique		Diseño		Ejecución		
44	Concesión Teleférico Iquique - Alto Hospicio (Aif)	SIN BIP	MOP	Administración de Concesiones	Iquique			Iquique	Ejecución					
45	Mejoramiento Borde Costero Sector Marino desconocido	SIN BIP	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Iquique			Iquique				Ejecución		
46	Mejoramiento Borde Costero Sector Primeras Piedras	SIN BIP	Extra MOP	Dirección de Obras Portuarias	Iquique			Iquique	Prefactibilidad	Diseño	Ejecución			
47	Mejoramiento Estadio Tierra De Campeones De Iquique		FNDR	Dirección de Arquitectura	Iquique			Iquique	Ejecución					
48	Construcción Paseo Caleta Pescadores / Punta Cavancha		FNDR	Dirección de Obras Portuarias	Iquique			Iquique				Prefactibilidad / Diseño		Ejecución
49	Reposición Caleta Cavancha,		FNDR	Dirección de	Iquique			Iquique	Ejecución					

N° Proyecto (*)	NOMBRE DEL PROYECTO	Código BIP	FINACIAMIENTO	SERVICIO MOP	DESTINO	SNASPE	ZOIT	UDA	2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021
	Iquique			Arquitectura										
50	Mejoramiento Rotonda Pampino En Iquique	30080044-0	MOP	Dirección de Vialidad	Iquique			Iquique			Ejecución			
51	Restauración Parroquia San Antonio De Padua		Extra MOP	Dirección de Arquitectura	Iquique			Iquique		Diseño	Ejecución			
52	Mejoramiento Entorno Mercado Y Escuela Santa María De Iquique		MINVU	FNDR	Iquique			Iquique	Ejecución					
53	Restauración y Habilitación Arquitectónica Teatro Municipal de Iquique	30102710-0	Extra MOP	Dirección de Obras Portuarias	Iquique			Iquique	Ejecución					
54	Mejoramiento Conexión Puerto De Iquique Avda. Circunvalación Iquique		MOP	Dirección de Vialidad	Iquique			Iquique	Ejecución					
55	Mejoramiento Acceso A Puerto De Iquique, Sector IV Zona Naval-Puerto	30123061-0	MOP	Dirección de Vialidad	Iquique			Iquique		Prefactibilidad				
56	Mejoramiento Conectividad Norte		SERVIU	FNDR	Iquique			Iquique		Ejecución				
57	Construcción Conexión Vial Acceso Norte A Iquique - Huara	SIN BIP	MOP	Dirección de Vialidad	Iquique			Iquique	Prefactibilidad					
71	Tratamiento y Distribución de Agua Potable de Caleta Caramucho	27000310-0	MOP	Dirección de Obras Portuarias				Sin UDA	Diseño					
72	Construcción Infraestructura Terrestre Caleta Caramucho, Iquique	30090029-0	MOP	Dirección de Obras Portuarias			Caleta Turística Caramucho	Sin UDA		Ejecución				
73	Mejoramiento Borde Costero Sector Tres Islas		Extra MOP	Dirección de Obras Portuarias				Sin UDA			Prefactibilidad	Diseño	Ejecución	
74	Construcción Borde Costero Paseo Marinero A Punta Piedras	SIN BIP	MOP	Dirección de Obras Portuarias				Sin UDA			Prefactibilidad		Prefactibilidad / Ejecución	
75	Restauración Hospital de Pisagua			Dirección de Arquitectura				Huara						
76	Restauración de iglesia en Pisagua			Dirección de Arquitectura				Huara						
77	Reposición Varadero Caleta Pisagua, Comuna de Huara			Dirección de Obras Portuarias				Huara						
78	Restauración Iglesia De Mauque, Colchane, Provincia Del Tamarugal	SIN BIP	Extra MOP	Dirección de Arquitectura			Área de la comuna de Colchane	Sin UDA		Diseño	Ejecución			
79	Iglesia De Cotasaya, Colchane, Prov. Del Tamarugal		Extra MOP	Dirección de Arquitectura	Colchane		Área de la comuna de Colchane	Sin UDA				Diseño	Ejecución	
80	Restauración Iglesia De Isluga, Colchane, Provincia Tamarugal	SIN BIP	Extra MOP	Dirección de Arquitectura		Parque Nacional Volcán Isluga	Área de la comuna de Colchane	Sin UDA	Diseño 2016 / Ejecución	Ejecución				
81	Mejoramiento Y Construcción Ruta Andina, Sector Limite Regional Sur-Ruta 15-Ch I Región (A-95)	SIN BIP	MOP	Dirección de Vialidad	Colchane	Reserva Nacional Pampa del Tamarugal	Área de la comuna de Colchane	Sin UDA	Prefactibilidad					
82	Mejoramiento Ruta 1, Sector Cuesta Guanillos - Cuesta Pabellón De Pica	SIN BIP	MOP	Dirección de Vialidad				Sin UDA	Diseño					
83	Mejoramiento Ruta A- 760 KM 14.00 AL 54.30, Región de Tarapacá	30093165-0	MOP	Dirección de Vialidad				Sin UDA	Ejecución					

* El salto de numeración, corresponde a los proyectos de la Propuesta de Plan, provenientes del Plan Preliminar, contenidos en el Capítulo

5.4 Elaboración de la cartografía del Plan Base de Infraestructura

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

Junto con la entrega de los Anexos al informe, se incluye la entrega de la cartografía digital compatible con el Sistema de Información Geográfica de la Dirección de Planeamiento del MOP.

6. IMAGEN OBJETIVO DE LOS DESTINOS

6.1 Situación actual

Desde el punto de vista del turismo, actualmente surgen cuatro destinos en territorio nacional (SERNATUR, 2015) y un quinto destino, ubicado en el territorio boliviano, con el que es posible conformar un circuito turístico integrado binacional. Es decir, destinos que cuentan con un mínimo de condiciones de accesibilidad, equipamiento y la seguridad que ello requiere para el turismo convencional.

La ciudad de Iquique y en mucho menor medida Pica, concentran prácticamente todos los servicios y el equipamiento de esta región, sirviendo la primera para hacer base y centro de operaciones, punto de partida para recorrer los destinos turísticos de la región y la segunda, cumpliendo la misma función, pero de carácter más local.

Iquique es también el lugar más importante para acceder a la región, ya sea a través de la Ruta 1 proveniente de Antofagasta por la costa, el aeropuerto internacional Diego Aracena o bien en crucero (excursionistas) por el Puerto de Iquique, con sus nuevas instalaciones de terminal de pasajeros. La Ruta 5 sigue siendo la principal conexión terrestre de la región con el resto del país, ya que la cruza de Norte a Sur, a diferencia de la Ruta 1 que sólo llega hasta Iquique viniendo desde el Sur. Ambas rutas se encuentran totalmente pavimentadas y están en buenas condiciones de tránsito.

Turistas provenientes de Bolivia emplean mayoritariamente para acceder a esta región el paso fronterizo de Colchane, cuyo complejo –construido en 2009- está en buen estado y es funcional a su objetivo. Los turistas que transitan por este paso corresponden principalmente a ciudadanos bolivianos que se dirigen a celebrar fiestas religiosas como la de La Tirana y fundamentalmente los viajeros que vienen con el objetivo de realizar turismo de compra, en la Zona Franca de Iquique. También turistas de distintas nacionalidades que recorren el altiplano de ambos países, distinguiéndose aquellos que buscan recorrer salares y termas.

Esta región, ha privilegiado la pavimentación y diseño de alto estándar para la Ruta 15-CH, con el objetivo de hacer de ella parte de corredor bioceánico que conecte este territorio y su puerto con la costa atlántica. Más allá de si este objetivo es posible, la Ruta 15-CH tiene así un muy buen estándar para que los flujos turísticos accedan al altiplano y a los poblados de la Quebrada de Tarapacá.

Una ruta de interesante potencial turístico en esta región es aquella construida como acceso a la mina Doña Inés de Collahuasi, Ruta A-65, la cual es una ruta privada de uso público y que permite, dada su pavimentación bien mantenida por la compañía minera, un expedito acceso al Salar de Huasco, el que queda a mitad de este camino.

Pica, cabecera comunal de la comuna homónima, corresponde al tercer centro poblado de la región, después de Pozo Almonte, y cuenta con algún grado de equipamiento para el turista: hoteles, hospederías, restaurantes, sucursal bancaria del

Banco Estado, consultorio y comercio básico, incluyendo el de artesanías. También una estación de servicio de combustible.

Poblados atractivos, como Huatacondo en el sur de la región, a pesar de la existencia de caminos, no cuentan con las condiciones óptimas de accesibilidad y sanitarias suficientes para el turismo.

Asimismo, es muy difícil para los turistas, con la infraestructura de vialidad existente y sus condiciones actuales de calidad, pensar en realizar circuitos que permitan retornar al origen por rutas distintas por las que acceden, donde se puedan visitar atractivos diferentes que los visitados en la ruta de ida (algo muy valorado por los viajeros). Y al igual que la Región de Arica y Parinacota, uno de los mayores obstáculos para realizar largos recorridos es la inexistencia de estaciones de servicio de combustible formales fuera de las ubicadas en Pozo Almonte y Pica.

También hay un turismo incipiente de mar y playa en el borde costero litoral, con algunas caletas pesqueras que permiten consumir productos del mar al sur de Iquique. Pero este sector no ofrece equipamiento adecuado ni condiciones de seguridad suficientes en sus playas para atraer al turismo organizado.

Prácticamente todos los viajes para recorrer los destinos descritos y/o graficados en la figura siguiente son, cual más cual menos, bidireccionales de tipo ida y vuelta, sin posibilidad de realizar circuitos. Sólo se destacan como dos excepciones la posibilidad de ir a Pica por la Ruta A-665 y retornar por la Ruta A-65 camino a Collahuasi, y la posibilidad de realizar el pequeño circuito de la Quebrada de Tarapacá a partir del camino de Colchane y Bolivia (Ruta15-CH).

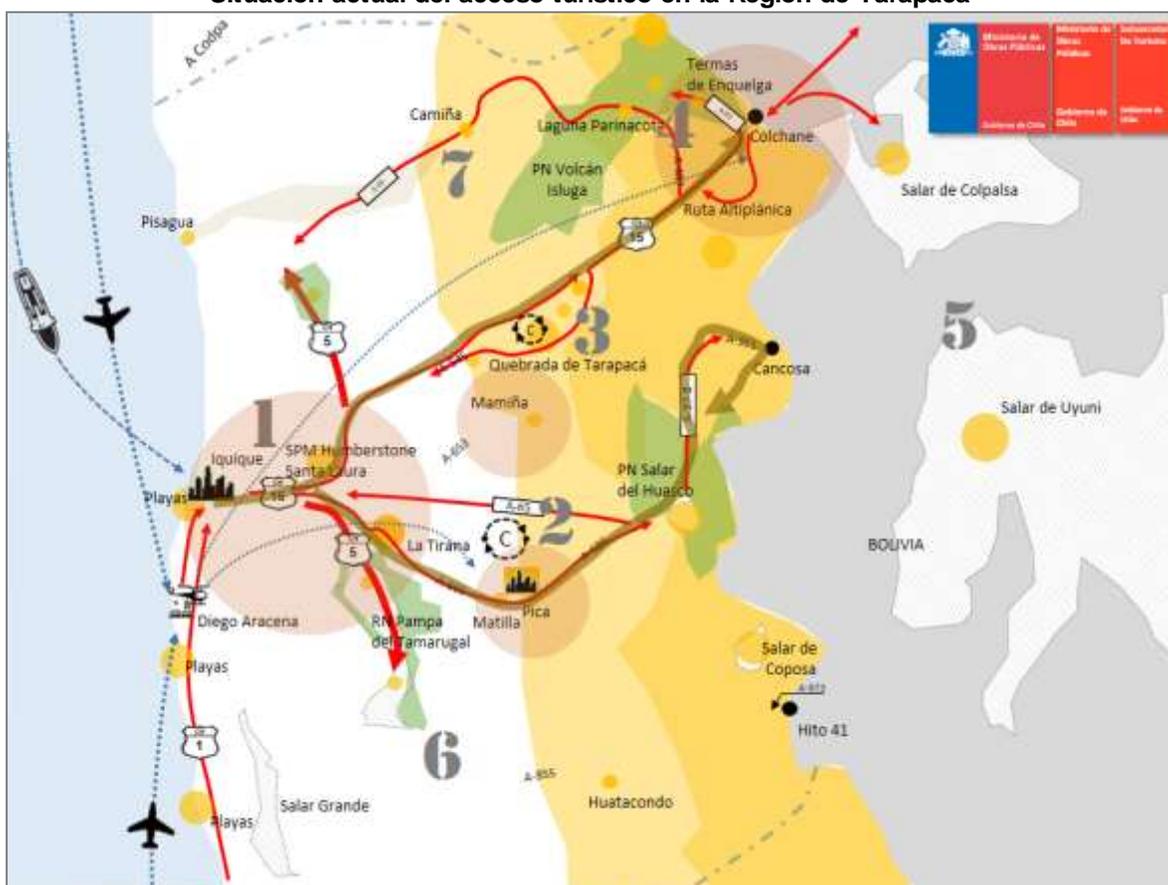
Para esta región la Subsecretaría de Turismo, en su focalización territorial turística, ha definido y delimitado cuatro destinos turísticos de los 83 a nivel nacional (círculos color café en figura siguiente), dos consolidados (Iquique y Pica) y dos potenciales (Colchane y Mamiña), reflejando la gran disparidad de población y equipamiento entre el litoral y la pampa y cordillera. También la Subsecretaría incluye un circuito denominado “Ruta del Desierto” (en color café en figura siguiente), la que a nivel nacional abarca cuatro regiones y en ésta comprende y se superpone sobre las Rutas 15-CH y A-665, prolongándose desde esta última más allá del Salar de Huasco a través de la Ruta A-97-B hasta Cancosa.

Al sumarle a los destinos y circuitos definidos por la Subsecretaría de Turismo la localización de los principales destinos y atractivos turísticos de la región (círculos amarillos en figura siguiente), incluyendo las áreas silvestres protegidas (SNASPE, en color verde), queda en evidencia que tanto la pre cordillera y sus poblados como también el altiplano con las SNASPE carecen de las condiciones básicas de accesibilidad y seguridad que exige el turista convencional. No así el destino de las salitreras que en general está bien servido por la Ruta 5.

En definitiva, el turismo hoy en día en la región consiste, mayoritariamente, en recorrer las salitreras, especialmente aquellas inscritas en Unesco como Patrimonio de

la Humanidad (Humberstone y Santa Laura), en la asistencia y participación en la masiva fiesta de la Virgen del Carmen en el poblado de La Tirana, en estadías en Pica y sus baños termales (Cocha) y, para los más avezados, dado los caminos precarios que se descuelgan de la Ruta 15-CH y descienden hasta 1.000 metros en forma sinuosa, un recorrido por la Quebrada de Tarapacá y sus poblados de San Lorenzo, Usmagama y Huaviña.

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



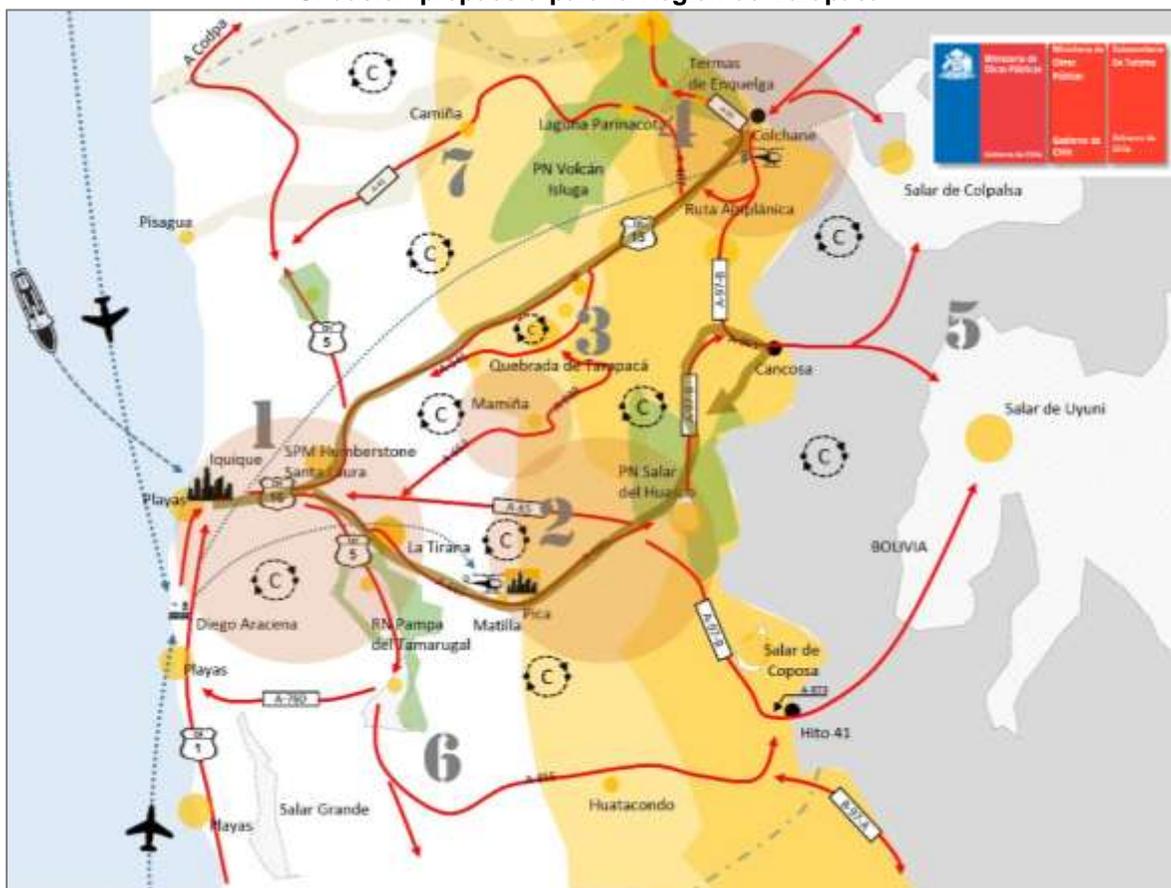
Fuente: Elaboración propia, en base a la cartografía de vialidad del Ministerio de Obras Públicas (2013). 1- Iquique, 2- Pica, 3- Quebrada de Tarapacá, 4- Colchane, 5- Circuito Internacional, 6- Sur de la región como Huatacondo y 7- Altiplano en SNASPE.

6.2 Visión propuesta para la infraestructura

Una visión de largo plazo en el desarrollo de la infraestructura para potenciar el turismo en la región, y que podría implementarse por etapas, consiste en mejorar la misma infraestructura en ciertos nodos con vocación de constituir centros de operación (Iquique y Pica) y estructurar las conexiones entre éstos y los atractivos y entre los atractivos mismos, formando un sistema de circuitos, de tres ejes de norte a sur y cuatro transectos de mar a cordillera. Ello aumentaría el valor de los destinos al posibilitar distintas opciones de recorridos.

Como todo sistema, un sistema de redes turísticas entre atractivos hace que cada uno de estos valga más que el mismo en forma aislada. Estos 3 ejes recorren longitudinalmente los tres pisos altitudinales de la región, conformándose en espacios temáticos a propósito de los recursos naturales e histórico-culturales que albergan.

Figura 6-2
Situación propuesta para la Región de Tarapacá



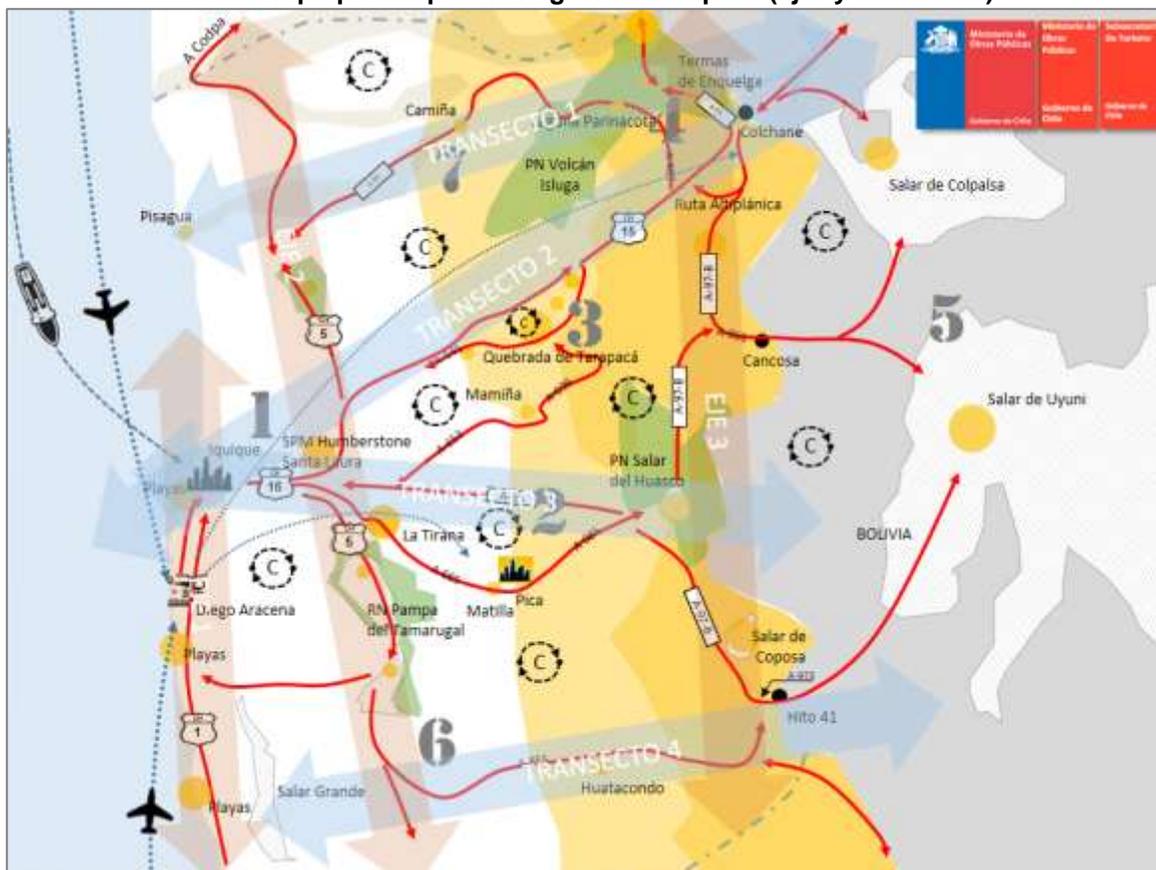
Fuente: Elaboración propia, en base a la cartografía de vialidad del Ministerio de Obras Públicas (2013). 1- Iquique, 2- Pica, 3- Quebrada de Tarapacá, 4- Colchane, 5- Circuito Internacional, 6- Sur de la región como Huatacondo y 7- Altiplano en SNASPE.

La costa, con la ciudad de Iquique, fundada como puerto salitrero, pero también enfrentada a su modernidad, ofrece variedad en gastronomía local, un gran centro de negocios, y actividades turísticas al aire libre, que dan cuenta de su excelente clima todo el año.

El eje central también se remonta a su pasado prehispánico y los vestigios paleontológicos, convirtiéndose este desolado paisaje en un gigantesco museo de sitio dispuesto para ser descifrado e interpretado.

El tercer eje, que trasciende la frontera, se presenta como un paisaje natural de excepcional singularidad, cuna de una cultura milenaria que sigue viva y vigente a pesar de lo inhóspita que puede llegar a ser la vida en los ambientes altiplánicos. Aquí la práctica del turismo aventura y el ecoturismo, necesariamente se entremezcla y enriquece con su paisaje cultural.

Figura 6-3
Situación propuesta para la Región de Tarapacá (ejes y transectos)



Fuente: Elaboración propia, en base a la cartografía de vialidad del Ministerio de Obras Públicas (2013). 1- Iquique, 2- Pica, 3- Quebrada de Tarapacá, 4- Colchane, 5- Circuito Internacional, 6- Sur de la región como Huatacundo y 7- Altiplano en SNASPE.

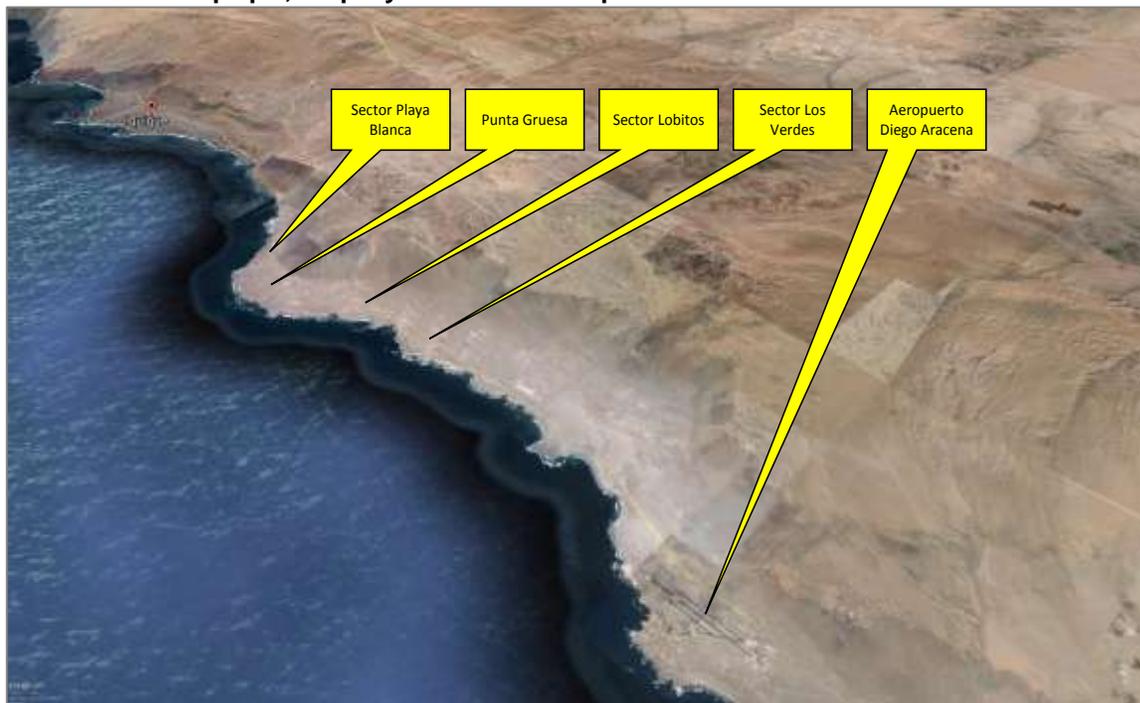
La visión consiste en mejorar y consolidar las condiciones de infraestructura de uso turístico de Iquique para reforzar su condición de gran centro de operaciones y estadía en esta región. Su aeropuerto tiene actualmente un alto estándar, luego de su relicitación en 2008 y ampliación en 2010. Para el 2018, se apronta para una nueva ampliación en más de 10.000 m². Éste sirve a destinos nacionales e internacionales (Bolivia) contando con el equipamiento adecuado para ello. Además, su pista de 3.350 metros de largo y 45 metros de ancho, lo convierte en el segundo aeropuerto del país, y determina su gran potencial como acceso turístico desde centros emisores nacionales e internacionales. Tal vez su único inconveniente sea su ubicación a 42 kilómetros de la ciudad de Iquique, lo que debiera ir gradualmente superándose a medida que la ciudad crezca, hacia el Sur, siguiendo las condicionantes naturales de su escenario geográfico. Además, la Ruta 1 (costera) en ese tramo está concesionada y posee doble calzada y velocidad de diseño de 100 km/h. Esta Ruta ha generado nuevas oportunidades de desarrollo inmobiliario, actuando como un detonante para el crecimiento de la ciudad hacia ese sector, pues permite accesibilidades antes no disponibles para nuevas viviendas y actividades productivas. Posiblemente surgirán allí, a medida que se vayan ocupando los paños, nuevas centralidades de comercio y oficinas.

En efecto, proyectos como Altos de Playa Blanca, en Playa Blanca o Lobitos en el sector de la playa del mismo nombre, dan cuenta de lo anterior. Altos de Playa Blanca, proyecto propuesto por el Gobierno contempla la construcción de 280 casas, las que serían la piedra inicial para esta nueva zona urbana en la comuna.

El segundo proyecto es bastante más ambicioso. Se trata de un proyecto promovido y gestionado desde la municipalidad, de carácter habitacional, y que contempla en el largo plazo 30.000 nuevas viviendas. Abarcaría desde la Imagen de la Virgen del Carmen en la Playa Lobito hasta La Caleta Los Verdes. Sus dimensiones hacen que se hable de un “Nuevo Iquique” en ese sector. El “Plan Habitacional Lobito” es parte de un compromiso presidencial que se incorporó al “Plan Especial de Desarrollo Para Iquique”, firmado el 24 de junio de 2015 entre el Subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, Ricardo Cifuentes; y el Alcalde Jorge Soria Quiroga, en representación del Comité de Reconstrucción del Puerto y Reactivación de ZOFRI.

Asimismo, y en forma complementaria, en el sector hacia el cerro de playa Lobito la Municipalidad de Iquique está contemplando se desarrolle un nuevo sector industrial, similar a lo que se realizó hace algunos años en Alto Hospicio. Ello generaría empleo en el lugar y evitaría que este sector fuera un simple satélite dormitorio.

Figura 6-4
Zona Sur de Iquique, la que ya ha iniciado un proceso de extensión urbana de la ciudad.

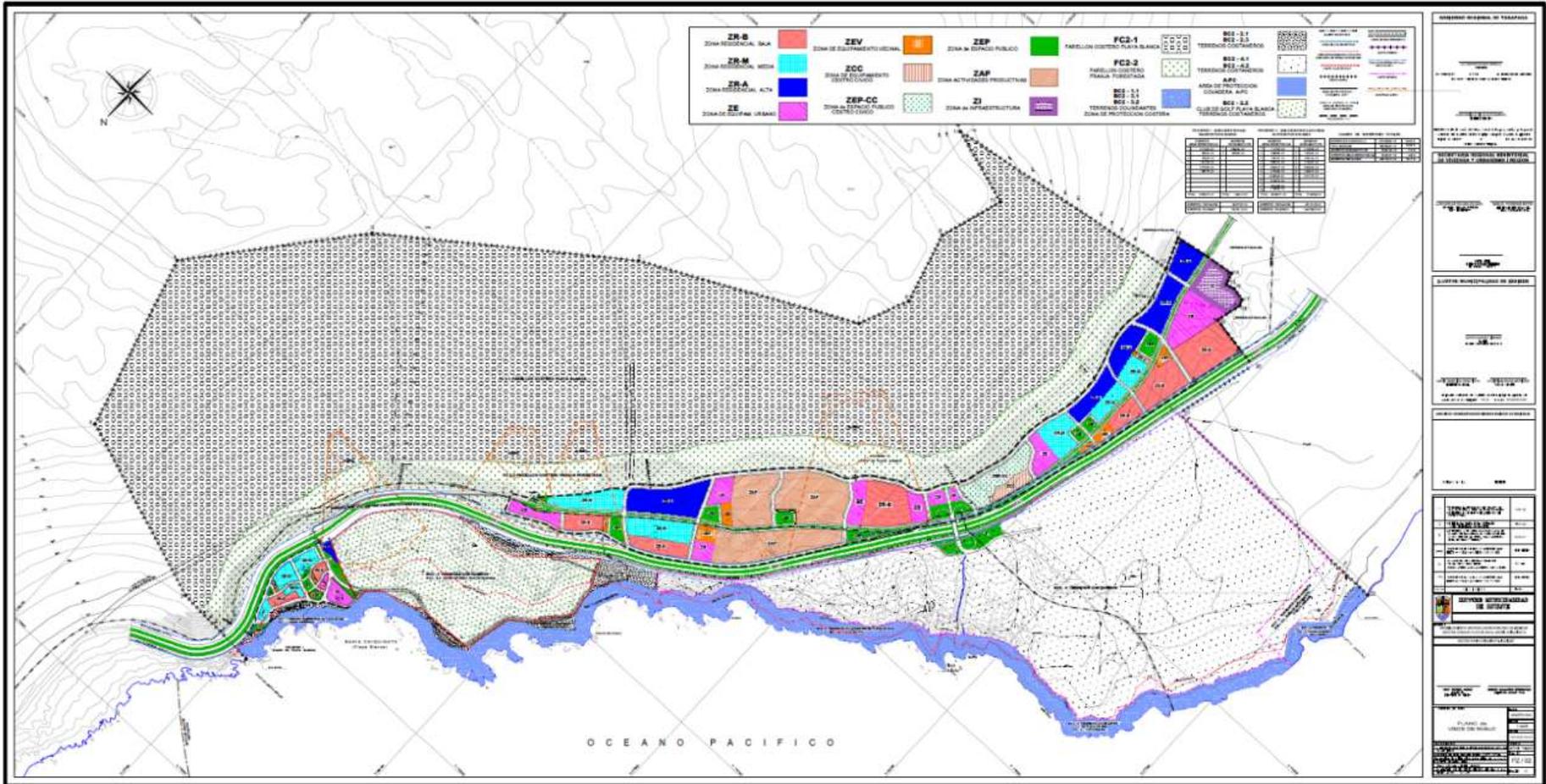


Fuente: Elaboración propia sobre imagen satelital de Google Earth (2006)

La planificación urbana de la ciudad contempló en su oportunidad, en sus Instrumentos de Planificación Territorial (IPT), este crecimiento hacia el sur de la ciudad. En efecto, el Plan Regulador Intercomunal (PRI) Costero de Tarapacá, reconoció en 2013 que el Plan Regulador de Iquique incorporase al área urbana el “Centro Urbano Playa Blanca – Bahía Chiquinata”.²⁸

²⁸ Resolución Afecta N° 75, Contraloría Regional de Tarapacá de fecha 18.08.2011

Figura 6-5
Modificación al Plan Regulador de Iquique para el sector Centro Urbano Playa Blanca – Bahía Chiquinata. 2010



Fuente: Observatorio Urbano, MINVU

La accesibilidad interurbana de Iquique es muy buena. Ello por cuanto además de la ruta que la conecta con el aeropuerto y con la vecina Región de Antofagasta, tiene la transversal Ruta A-16 que conecta con la Ruta 5 en la vecindad de Pozo Almonte. Dicha ruta fue concesionada en 2014 y mejorado su estándar a doble calzada y alta velocidad. Asimismo, la Ruta 15-CH hacia Bolivia, como se ha dicho, posee un excelente estándar, la que remata en el complejo de Colchane, uno de los más modernos del país, otorgándole conectividad con el subcontinente a través del vecino país.

En cuanto a la conurbación Pica-Matilla, el segundo poblado de la región (desde el punto de vista turístico), estos tienen una infraestructura de acceso y equipamiento adecuados al turista, incluyendo hotelería, combustible y servicio hospitalario. Su patrimonio urbano y especialmente religioso es excepcional, destacando su iglesia San Andrés y la de Matilla, restaurada en años recientes por la minera Collahuasi. Requiere, sin embargo, de una puesta en valor de su antiguo hospital y sus ductos de agua de tiempos de la colonia, elementos que le otorgarían mayor valor turístico a la ciudad.

Para ser verdaderamente un centro de operaciones locales para el turismo, requiere mejorar la accesibilidad a los atractivos y destinos turísticos próximos, como los salares de Huasco y Coposa. Asimismo, una interconexión Pica – Salar de Huasco con la Quebrada de Tarapacá y sus poblados, que conectarían ambos destinos. También mejorar el acceso a las pinturas rupestres de la Quebrada de Quisma y al sitio paleontológico (huellas de Dinosaurio) en la Quebrada de Chacrilla. Finalmente, y a través de la Ruta A-97-B, la habilitación de un complejo fronterizo en el paso Hito 41, lo que permitiría un circuito con los salares en Bolivia.

No se está proponiendo necesariamente la pavimentación de todos los caminos de interés turístico en la región. En algunos casos bastará con llevarlos a un estándar adecuado para el tránsito de vehículos convencionales. Ello significa transitabilidad no interrumpida ni peligrosa; caminos transversales adecuados que permitan recorrer un tramo de la ruta si así se desea, o acceder a centros poblados sin necesidad de devolverse; señalética turística oportuna y clara, miradores escénicos, seguridad policial e información al turista incluyendo formatos tecnológicos como aplicaciones de tipo smartphone.

La infraestructura vial de esta región requiere mejorarse en lo siguiente:

- Ruta A-45 por la Quebrada de Camiña, que dé conectividad entre Ruta 5 y el P.N. Volcán Isluga.
- Rutas A-653 y A-639 que dé una buena conectividad entre camino a Collahuasi (Ruta A-65) y camino de Quebrada de Tarapacá (A-545) y sus accesos a ruta a Colchane (15-CH).
- Ruta A-963 que permita un fácil y seguro acceso a paso fronterizo Hito 41. (Esto debe complementarse con la habilitación de complejo fronterizo).
- Pavimentación de Ruta A-855. Esta ruta es usada hoy día por la minera Collahuasi como alternativa la Ruta A-65. Por ello podría buscarse una asociación estratégica para su financiamiento.

- Pavimentación de Ruta A-760, lo que daría acceso a diversos sitios de valor arqueológico, paisajístico y un nuevo acceso a aeropuerto para el área surponiente de la región.
- Convenio con Región de Antofagasta para mejorar Ruta A-97-B y su proyección hacia Ollagüe en esa región. Ello permitiría generar un acceso a sus atractivos, San Pedro de Atacama, Chiu Chiu, géiseres del Tatio y termas de Puritama, por nombrar algunos.

En cuanto a infraestructura aeroportuaria, si bien la altura del altiplano afecta la aeronavegación, no resultando conveniente construir aeródromos, sí es posible pensar en helipuertos o en puntos de posadas de helicópteros en algunos lugares estratégicos. Estos, además de contribuir a resolver emergencias médicas permitirían dar rápido acceso al altiplano, o retorno del mismo, a turistas con escaso tiempo y/o de altos ingresos, tales como los que llegan en cruceros. Se propone al menos tres helipuertos:

- Sector Huara, que permitiría un rápido acceso al turismo industrial de las salitreras.
- Sector Pica, que permitiría acceder a esta ciudad y sus atractivos cercanos. Incluso la visión de las huellas de Dinosaurio de la Quebrada de Chacrilla serían un gran atractivo.
- Sector paso Colchane, que además de dar acceso al P.N. Volcán Isluga permitiría mejorar las operaciones del complejo fronterizo.

La infraestructura descrita permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados por la Subsecretaría de Turismo y habilitar al menos dos nuevos territorios para esta actividad: las Quebradas de Camiña y Huatacondo. Asimismo, genera posibilidades de 8 nuevos circuitos interconectados. También mejorar el estándar de la Ruta del Desierto.

6.3 Identificación de Déficit

- Escasez de caminos de calidad para el turista impide realizar circuitos convenientes que permitan retornar al origen por rutas que accedan y otros atractivos que los visitados en la ruta de ida.
- Deterioro de edificaciones y construcciones de valor patrimonial en Pica que podrían ser atractivos culturales y turísticos de esta ciudad.
- Inadecuada accesibilidad desde Pica a los atractivos y destinos turísticos próximos le impide ser verdaderamente un centro de operaciones local para el turismo, y caso similar ocurre con Camiña.
- Habilitación y concentración en un solo paso y complejo fronterizo de los flujos a Bolivia impiden generar un acceso conveniente a Salar de Uyuni y generar un “Circuito de Salares” binacional Chile-Bolivia.

7. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

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

A continuación se indican consideraciones generales de las actividades realizadas en cada una de las intervenciones que se hicieron con el equipo consultor en las regiones y en el desarrollo de los talleres participativos, a fin de alcanzar los objetivos propuestos.

7.1.1 Definición de actores invitados

Las direcciones regionales de DIRPLAN del MOP, en conjunto con las direcciones regionales de SERNATUR, elaboraron una lista de invitados a los talleres, considerando las temáticas que se abordaron en cada instancia.

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

7.1.2 Contenido de los Talleres de Inicio

En la región de Tarapacá se realizó un Taller de Inicio en la capital regional (Iquique) y otro en la ciudad de Pica, cada uno con una duración aproximada de 3 horas.

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

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

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

Cuadro 7-1
Contenidos y metodología a aplicar

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

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

Cuadro 7-2
Ficha de registro de propuesta de proyecto

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

7.1.3 Registro de Ideas de proyectos identificados

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

A continuación, se presenta en un cuadro modelo, las iniciativas de inversión que se presentaron en cada uno de los grupos. Se identificaron en forma independiente, aquellas en que en su ejecución debía participar el MOP, por estar dentro de sus atribuciones, así como también aquellas en las que el principal actor debiera ser SERNATUR, a lo que se denomina "Turismo". Se agregó, además, una tercera columna denominada "Otros apoyos" para identificar aquellos proyectos que siendo presentados por la comunidad, no corresponde su ejecución ni al MOP ni a Turismo, ejemplo CONAF, Municipio, SERVIU, MINVU, entre otros. También existió la posibilidad que una iniciativa requiera del apoyo o participación de más de un actor y en este caso se indicó las tres opciones. Se identificó con un número 1, cada proyecto, debido a que cada cuadro forma parte de una base de datos, que permite el procesamiento de la información desde distintos puntos de vista (tipo de proyecto, responsable, región comuna. entre otros). Ver cuadro 7-3.

Cuadro 7-3
Modelo tipo de identificación de proyectos

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

7.2 Resumen Ejecutivo Taller de Inicio en Iquique

Región de Tarapacá / Iquique

Fecha: 25 de noviembre de 2015 (10:30 a 13:30 horas)

Lugar: Auditorio MOP

7.2.1 Participantes

Hubo 60 asistentes de los cuales 25 eran mujeres y 35 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- 20 Sector privado 33,33%
- 40 Servicio público 66,67%

Imagen 7-1
Taller para el Sector Público, realizado en la ciudad de Iquique



7.2.2 Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región

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

- Ruta del Qhapaq Ñan
- Sitios arqueológicos
- Caletas del borde costero
- Pueblos interiores Matilla, Huatacondo, entre otros
- Geoglifos de la región
- Riqueza culinaria y actividades ancestrales de los pueblos originarios
- Rutas patrimoniales urbanas
- Salares de la región.
- Termas del altiplano
- Ruta altiplánica
- Salitreras y sitios arqueológicos
- Laguna Roja
- Borde costero
- Parque Isluga
- Hito de Cancosa
- Ballenera de Iquique
- Alto Hospicio
- Caletas del borde costero
- Pueblos interiores Matilla, Huatacondo, entre otros
- Geoglifos de la región
- Riqueza culinaria y actividades ancestrales de los pueblos originarios

- Rutas patrimoniales urbanas
- Salares de la región.
- Termas del altiplano
- Ruta altiplánica
- Laguna Roja
- Borde costero
- Parque Isluga
- Ruta del Qhapaq Ñam
- Hito de Cancosa - Salar Uyuni
- Salitreras de la región

Imagen 7-2
Trabajo en grupo, de identificación de atractivos



7.2.3 Ideas de proyectos identificadas

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

Cuadro 7-4
Ideas de proyectos taller Iquique

N°	Iniciativas Propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros Apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Habilitación parque deportivo y de parapentes en Iquique.	1				1
2	Mejoramiento de accesos en ruta A-16.	1				
3	Mejoramiento camino interior salar de Llamayara.	1				
4	Restauración Mirador Suricayo, Parque Nacional Volcán Isluga.	1				1
5	Habilitación de ciclovías y servicios en las rutas	1			1	

N°	Iniciativas Propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros Apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
	de interés turístico.					
6	Habilitación Parque Vertical en mirador de parapentes.	1				
7	Provisión de servicios básicos y APR camino a Mamiña.					1
8	Habitabilidad de Aduanas en pasos fronterizos en Colchane	1				1
9	Mejoramiento de señaléticas para apoyo del turismo en toda la región.	1			1	
10	Habilitación Parque Huella del Dinosaurio.	1			1	
11	Habilitación Parque Mirador en Pozo al Monte.	1				
12	Construcción Museo de Sitio en Huantajaya.	1				1
13	Habilitación Parque Parapente.	1				1
14	Habilitación APR en Mamiña.	1				
15	Mejoramiento y protección geoglifos de Tamentica.	1				1
16	Mejoramiento accesos salar de Llamara.	1				
17	Habilitación ruta Andina.	1				
18	Mejoramiento playa Bellavista, sector Intendencia	1				
19	Mejoramiento y habilitación Muelle Prat	1				
20	Acceso a geoglifos de la Isla,	1				
21	Mejoramiento de ruta 16 con miradores	1			1	
22	Restauración turística de hospital de Pisagua.	1			1	1
23	Dragado poza Muelle Prat	1				
24	Mejoramiento borde costero, caleta los verdes	1				

7.2.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron

- Puntos Críticos Detectados:

- Los pasos fronterizos se encuentran en malas condiciones y no disponen de servicios de emergencia, lo que no permite entregar un buen servicio a los turistas.
- Mayor coordinación y comunicación entre Servicios Públicos (CONAF, MOP, SERNATUR).
- Mayor comunicación y mejoramiento en la presentación de proyectos al Ministerio de Desarrollo Social (MIDESO).
- Alta dependencia de la ciudad de Iquique para la realización de todas las actividades del territorio.
- Mayor coordinación y comunicación entre Servicios Públicos (CONAF, MOP, SERNATUR).
- Falta de servicio de calidad en los pasos fronterizos por parte de los funcionarios de aduana. Esto hace que los tiempos de espera sean muy largos.
- Exceso de tránsito de camiones en las rutas y pasos fronterizos (Colchane, Tambo Quemado, entre otros).
- Mayor comunicación y mejoramiento en la presentación de proyectos a MIDESO.

- Exceso de centralismo en la ejecución de inversiones.
 - Mala condición de vías existentes y ausencia de puntos de abastecimiento de combustible.
 - Actualmente se utilizan aguas termales para el consumo, lo que afecta al turismo y a los propietarios.
 - Falta de visión al efectuar inversiones en comunidades alejadas, sin mejorar sus caminos de acceso.
- Oportunidades
- Existencia de atributos geográficos dentro de la región que son únicos en el mundo.
 - Alianza MOP - Subsecretaría de Turismo, es considerada como una oportunidad de avanzar y lograr el desarrollo de proyectos por años esperados.
 - Compromiso de los intelectuales y actores relevantes de la zona con los atractivos culturales de la región.
 - Existencia de iniciativas que se detectan como necesarias y que se encuentran en desarrollo a través de las obras del MOP y de CORFO.
 - Existencia del ADI y convenio 169, permite considerar la participación de las comunidades en las intervenciones que se hagan en el territorio.
 - Existencia de una demanda de transporte permanente, proveniente de Perú y Bolivia, que permitiría potenciar la vía férrea.

Imagen 7-3
Taller realizado con Sector Público



Imagen 7-4
Trabajo en grupos de taller realizado al Sector Privado, ciudad de Iquique



7.3 Resumen Ejecutivo Taller de Inicio de Pica.

Región de Tarapacá / Pica

Fecha: 26 de Noviembre de 2015 (15:00 a 18:00)

Lugar Salón de Ceremonias Municipalidad de Pica

7.3.1 Participantes

Hubo 18 asistentes de los cuales 7 eran mujeres y 11 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- 4 Sector privado 22,22%
- 14 Servicio público 77,78%

7.3.2 Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región.

- Callejones de Pica
- Huellas de dinosaurios
- Oasis de Pica y Matilla
- Iglesias y sus Fiestas religiosas
- Salar de Coposa
- Laguna de Huasco y termas
- Salar de Huasco
- Ruta de la sal
- Altiplano en general

7.3.3 Ideas de proyectos identificadas

Del trabajo realizado principalmente con la participación de los actores privados presentes, se genera los siguientes proyectos:

Cuadro 7-4
Ideas de proyectos taller de Pica

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Construcción Observatorio Astronómico.	1				1
2	Construcción terminal inter rural.	1				1
3	Habilitación APR en ruta del Inca.	1				
4	Habilitación Centro de Interpretación en valle Chacarillas.	1			1	
5	Habilitación senderos de <i>trekking</i> en Quebrada Quisma.	1				1
6	Habilitación ruta de Los Lagares y Socavones.	1				
7	Habilitación y apertura del Hito 41 Cancosa.	1				
8	Mejoramiento accesos hacia el sector de dinosaurios / Huatacondo	1				
9	Puesta valor Quebrada de Quisma.	1				
10	Habilitar infraestructura para ver por aire los geoglifos de la zona	1				1
11	Habilitación placa de servicio frente a la zona de dinosaurios.	1				
12	Habilitación ruta escénica hasta ruina de los dinosaurios.	1			1	
13	Habilitación ruta entre el Salar de Huasco y Pica	1				
14	Poner en valor la quebrada de Quisma.	1				

7.3.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron:

- Puntos Críticos Detectados:
 - Descontento, frustración y desconfianza de las bases frente a los procesos de planificación participativos.
 - Descontento con la descoordinación que se percibe en entre los distintos organismos públicos que tratan de interactuar en las comunidades, ocupando sus tiempos.
 - Mayor comunicación y mejoramiento en la presentación de proyectos a MIDESO.
 - Ausencia de guías que permitan llevar a los turistas para conocer los atractivos de Pica y sus alrededores.
 - Falta de señalética que destaque los atractivos.
 - La laguna de coposa está dañada por la Minera de Collahuasi por lo que se sugiere se reparar para no perder el atractivo.
 - Se siente que el MOP solo hace parches para el mejoramiento de las vías.
 - MOP no retira letreros de sus obras lo que desinforma a la comunidad.
 - Minerías están destruyendo las vías de la región.

- A nivel de capacitación, no existe en la región liceo CFT o universidades que estén dando la carrera de Turismo, por lo que se requiere ser incorporado en la Política de Desarrollo Regional.

Imagen 7-5
Taller realizado en Pica



- Oportunidades

- Se reconoce a Pica como el único oasis de Sudamérica, zona más importante de la región.
- Población consciente de su valor cultural y con deseos de preservar sus tradiciones.
- Proyecto MOP de pavimentación de vía que conecta Pica con el Salar de Huasco permitirá abrir nuevas rutas.
- Existencia de un programa CORFO que tiene recursos y voluntad de coordinación en la zona.
- Existencia de programa de Altiplano Sustentable que está dispuesto a coordinarse en la región en el marco de este estudio.
- El Gobierno Regional está priorizando, dentro de las cinco actividades más importantes, el turismo.
- Existencia de convenios de cooperación técnica entre Chile y Perú permitirían potenciar zonas de interés turístico en conjunto, como Pica y el Cañón del Colca (en Arequipa, Perú).
- Existencia de ADI que tiene posibilidades de acceder al FNDR.
- MINVU, informa avances en los Planes Reguladores de; Borde Costero, de Pozo Almonte, Huara- Pisagua y San Lorenzo de Tarapacá.
- Existencia de aeropuerto de Coposa.
- MOP está definiendo el estudio de posada de helicópteros en la zona.
- Existe un aeródromo ya habilitado en la zona que podría ser aprovechado por el MOP.
- Disminución de la actividad minera, puede convertirse en una oportunidad para desarrollar el turismo como área de para de desarrollo económico de la región.

7.4 Resumen Ejecutivo Taller de Validación en Iquique

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

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

Fecha: 14 de septiembre de 2016 (10:15 a 13:30 horas)

Lugar: Salón Auditorium MOP Iquique.

7.4.1 Participantes

Hubo 38 asistentes de los cuales 18 eran mujeres y 20 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- 8 Sector privado 21,06%
- 30 Servicio público 78,94%
-

7.4.2 Preguntas y observaciones

1. Se solicita que a pesar de que el sector de Pisagua, no está comprendido dentro de los destinos priorizados de la región, posee elementos patrimoniales que deberían ser puestos en valor, tales como, el Hospital y Teatro de Pisagua.
2. Situación similar a la anterior, se solicita para la comunidad de Huara, en la cual se solicita considerar, el mejoramiento del saneamiento básico de Chusmiza, la puesta en valor de los geoglifos de Huarasiña. Las termas de Chusmiza y la habilitación de una parada de buses en el mismo lugar.
3. Se sugiere complementar los proyectos de mejoramiento de la ribera de la quebrada de Tarapacá con la defensa del cauce del río.
4. Respecto del sector de Alto Hospicio, los asistentes del Municipio respectivo ponen de relieve la necesidad de no solo considerar el desarrollo de infraestructura, sino o que se solicita Incluir la creación de un parque multicultural. Se explica que este no es un proyecto MOP; sino que MINVU.

5. Relacionado con el proyecto “Construcción Paseo Unión Piscina Godoy/ Parque Balmaceda”, se solicita que contemple ciclovías de alto estándar, que se una a la red de ciclovías de la ciudad.
6. El Mejoramiento Borde Costero Sector Playa Huayquique es un ´ proyecto que fue muy bien recibido, y sobre él se solicita que se considere conexión con playa Brava a través de ciclovías y vía de servicio de la ciudad.

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

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

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

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

8.1.1 Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan

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

donde se pudo localizar cada uno de éstos en el territorio de la región. Los participantes a estos talleres pudieron hacer las observaciones a la cartera de proyectos presentada, lo que permitió posteriormente ajustar la propuesta de plan.

- Finalmente, con la incorporación de las observaciones recogidas en los Talleres de Validación, se agregaron, eliminaron y/o modificaron proyectos, lo que dio lugar a la generación de la Propuesta de Plan definitiva.

8.1.2 Identificación de Proyectos Nuevos.

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

En primera instancia desde la perspectiva regional se consideró la infraestructura base o existente y el Plan Base, sobre los cuales se proyectó la imagen objetivo de infraestructura, identificando los déficits que debían ser cubiertas por el Plan Preliminar, a través de los proyectos propuestos.

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

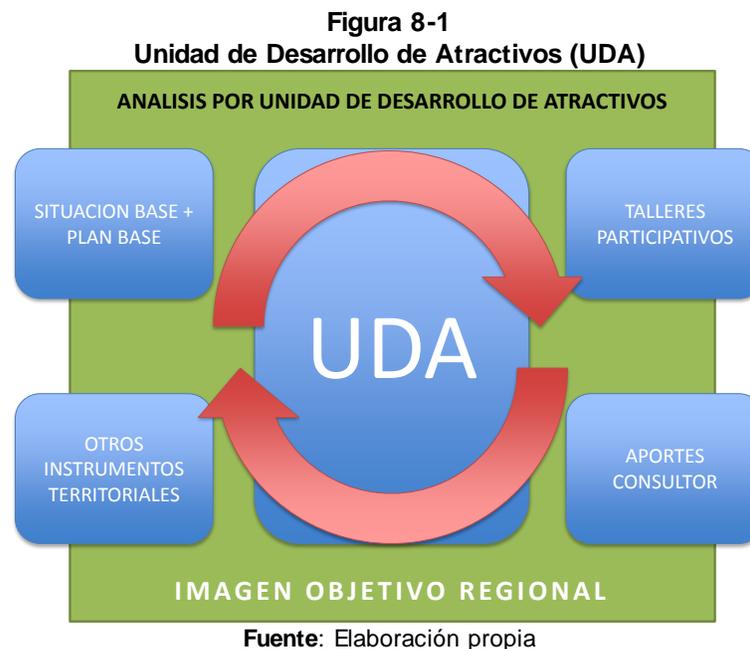
Cabe señalar que estas unidades no corresponden a unidades físicas con superficies encerradas por un polígono, con límites bien definidos, sino a una unidad conceptual de apoyo al análisis territorial, que en definitiva alberga a un conjunto de proyectos de diferentes tipologías.

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

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

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

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



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

8.1.3 Priorización de Proyectos Nuevos

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

Así, la aplicación de una matriz multifactorial, más allá de jerarquizar la importancia de cada proyecto, busca identificar en función de la información existente el grado de

prioridad que pudiese tener en el tiempo su ejecución, considerando la relación simbiótica que podrían llegar a tener en forma colectiva con otros proyectos, así como el aporte específico que podrían realizar al territorio por su mérito propio, en consideración tanto de las demandas turísticas, como de las condiciones de habitabilidad local.

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

Si se prioriza proyectos en una región de manera dispersa, sin tener en cuenta el concepto de UDA, se pierde el efecto detonante de mayor actividad turística que tendría la concreción del conjunto de proyectos asociados a ese territorio.

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

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

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

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

- **Sustentabilidad.**
 - a) Área Silvestre Protegida perteneciente al SNASPE²⁹: si la UDA está relacionada con una SNASPE, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Focalización territorial.**
 - b) Tipo de Destino: si la UDA está relacionada con un Destino Turístico Emergente o Potencial, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - c) ZOIT³⁰: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Inclusión y equidad.**
 - d) ADI³¹: si la UDA está relacionada con una ADI, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - e) Territorio Rezagado: si la UDA está relacionada con un Territorio Rezagado ubicado en las comunas de las regiones de Coquimbo (Provincia Limarí-Choapa), Maule (Provincia de Cauquenes y la Comuna de Empedrado), Bío-Bío (Provincia de Arauco y Valle del Itata) y Los Ríos (Provincia del Ranco), tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Complementariedad entre planes y programas.**
 - f) Programa Estratégico Regional de Turismo (PERT): si la UDA está relacionada con una zona de aplicación de un Programa Estratégico Regional de Turismo (PERT), tiene puntaje 1; si no, 0.
 - g) Plan Base: si existen proyectos del Plan Base asociados a la UDA, tiene puntaje 1; si no, 0.

²⁹ La riqueza natural de Chile está protegida dentro del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado, administrado por la Corporación Nacional Forestal, CONAF. El Sistema tiene en la actualidad 100 unidades, distribuidas en 36 Parques Nacionales, 49 Reservas Nacionales y 15 Monumentos Naturales. Estas unidades cubren una superficie aproximada de 14,5 millones de hectáreas, el 19,2% del territorio continental de Chile.

³⁰ De acuerdo a la Ley del Turismo (Ley 20.423 del año 2010), son Zonas de Interés Turístico (ZOIT) "los territorios comunales, intercomunales o determinadas áreas dentro de éstos, que tengan condiciones especiales para la atracción turística y que requieran medidas de conservación y una planificación integrada para promover las inversiones del sector privado" (Art. 13).

³¹ Las Áreas de Desarrollo Indígena (ADIs) surgen a partir de la aplicación del Art. 26° de la Ley N° 19.253 aprobada en Octubre de 1995. De acuerdo a esta normativa, son definidas como espacios territoriales determinados en los cuales los órganos de la Administración del Estado y deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios.

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

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

UDA	Valores Posibles							Puntaje UDA	Periodo
Isluga – Latarani - Aguas calientes	1	1	1	1	0	1	1	0,90	1
Pisagua	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3
Chusmiza	0	0	0	1	0	1	0	0,20	3
Cerró Unitas - Quebrada de Tarapacá	0	0	0	1	0	1	1	0,40	2
Mamiña	0	1	0	1	0	1	0	0,40	2
Macaya	0	1	0	1	0	1	0	0,40	2
Pozo Almonte La Tirana	0	0	0	0	0	1	1	0,30	2
Iquique	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3
Alto Hospicio	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3
Caleta Los Verdes	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0
Pica	1	0	1	1	0	1	1	0,70	1
Reserva Nacional Pampa del Tamarugal	1	0	0	0	0	1	0	0,25	3
Borde Costero Sur Tarapacá	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3
Sin UDA	0	0	0	1	0	1	0	0,20	3

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

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

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

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

Aquellas UDA que obtengan un puntaje entre 0,286 y 0,643 serán desarrolladas en el Período 2. Es decir, los proyectos de esta UDA podrán comenzar a ser desarrollados a partir del año 6.

Finalmente, aquellas UDA que obtengan un puntaje entre 0,00 y 0,286 serán desarrolladas en el Período 3. Es decir, los proyectos de esta UDA podrán comenzar a ser desarrollados a partir del año 10.

8.1.5 Criterios para la priorización de los proyectos al Interior de las Unidades de Desarrollo de Atractivos (UDA)

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

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

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

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Isluga - Latarani- Aguas calientes	Construcción mirador de Suricayo	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	1
Mamiña	Ampliación APR Mamiña	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Mamiña	Mejoramiento a Ruta escénica- A-653 - entre Ruta A-65 y Mamiña	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Macaya	Mejoramiento Ruta escénica turística - A-629 - entre A-65 y Mamiña-Macaya	0	0	0	0	0,2	0	0,20	2
Macaya	Mejoramiento a Ruta escénica - A-625 - entre la A-687 y la A-629.	0	0	0	0	0,2	0	0,20	2
Pica	Mejoramiento a ruta escénica turística A-685 - desde Pica hasta cruce con A-65	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	1

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Pica	Construcción de sendero interpretativo al Salto en quebrada de Quisma, control, seguridad e interpretación.	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0	0,70	1
Pica	Construcción de Ruta escénica A-715 hasta 5 km antes de huellas	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	1
Pica	Construcción de estacionamiento, zona de servicios básicos, centro de interpretación y sendero no motorizado hasta huellas de dinosaurios, con puntos interpretativos y recomendaciones de seguridad y conservación.	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0	0,70	1
Pica	Construcción de centro de acogida al visitante y venta de productos locales en	0,15	0	0,2	0,15	0	0,15	0,65	1

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	acceso a Pica								
Alto Hospicio	Construcción de pasarela de acceso Parque Parapente, desde plaza ubicada en calle circunvalación, entre calles Salitrera Santa Elena y Salitrera Fortuna.	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	3
Alto Hospicio	Mejoramiento de parque parapente, con equipamiento y servicios	0	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,70	3
Iquique	Mejoramiento borde costero entre rotonda Chipana y Ex-Ballenera (bajo Molle)	0	0,15	0,2	0,15	0,2	0	0,70	3
Iquique	Recuperación y puesta en valor edificio ex aduana de Iquique, centro de interpretación de la realidad de Tarapacá.	0	0,15	0,2	0,15	0,2	0	0,70	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Iquique	Construcción de nuevo terminal de buses de Iquique, idealmente definir nuevo emplazamiento conectado con la ciudad y las vías de salida.	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Caleta Los Verdes	Mejoramiento Caleta Turística Los Verdes	0	0,15	0	0,15	0,2	0,15	0,65	0
Pozo Almonte La Tirana	Mejoramiento a Ruta escénica mixta 16	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Cerró Unitas - Quebrada de Tarapacá	Construcción de centro de acogida al visitante e interpretación de rutas caravaneras y geoglifos, dunas y sendero, sector Ex Aura	0,15	0,15	0,2	0,15	0	0	0,65	2
Isluga - Lanarata - Aguas calientes	Construcción de pavimento básico de Ruta A-487 desde cruce con Ruta CH-15 hasta cruce con	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	1

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	Ruta A-95								
Isluga - Latarani - Aguas calientes	Construcción Helipuerto en paso fronterizo Colchane pora Ruta CH-15	0	0	0,2	0	0	0	0,20	1
Isluga - Latarani - Aguas calientes	Mejoramiento Ruta A-485 desde cruce Ruta A-487 hasta Baños de Puchuldiza	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	1
Isluga - Latarani - Aguas calientes	Mejoramiento de las termas de Elquelga, Ancuaque, Puchuldiza, Lirima - Aguas Calientes y Pingarilli y sus accesos	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,70	1
Pisagua	Habilitación de sendero interpretativo y puesta en valor de Pisagua - Cañon Fuerte Pisagua	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
SIN UDA	Construcción centro de interpretación arqueológica petroglifos de Ariqueilda	0	0,15	0,2	0	0	0	0,35	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Chusmiza	Mejoramiento mirador de Chusmiza por Ruta CH-15	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	3
Chusmiza	Mejoramiento acceso y termas de Chusmiza	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Cerró Unitas - Quebrada de Tarapacá	Construcción de defensa fluvial sector poblado de Tarapacá	0	0,15	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Cerró Unitas - Quebrada de Tarapacá	Construcción Helipuerto en Huara	0	0	0,2	0	0	0	0,20	2
Iquique	Construcción de ciclovia por calle Arturo Prat Chacón desde Intendencia de Tarapacá hasta Hotel Gavina y desde Playa Cavanha (altura Juan Martínez) hasta Santa Coloma de Farnes esquina	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	Capitán Roberto Pérez								
Alto Hospicio	Estudio de prefactibilidad puesta en valor patrimonio arqueológico y urbano de Alto Hospicio	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Alto Hospicio	Construcción de acceso vehicular al Parque Parapente en Ruta 16 desde Iquique	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	3
Alto Hospicio	Construcción paradero de buses en Ruta 16 en ambos sentidos	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Alto Hospicio	Construcción de pasarelas peatonales para acceso público a Parque Parapente en Ruta 16 en ambos sentidos	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Pica	Construcción Helipuerto en calle Pintados - Matilla -	0	0	0,2	0	0	0	0,20	1

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	Pica								
Pica	Estudio de diagnóstico de puesta en valor inmuebles patrimoniales en Pica	0	0,15	0,2	0	0,2	0	0,55	1
Reserva Nacional Pampa del Tamarugal	Mejoramiento a pavimentación camino interior, desde la ruta 5 norte hacia Puquios y Salar de Llamara	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Borde Costero Sur Tarapacá	Construcción de sendero interpretativo Pabellón de Pica	0,15	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,85	3
Borde Costero Sur Tarapacá	Puesta en valor y mejoramiento de ruinas de Huanillos	0	0,15	0,2	0	0	0,15	0,50	3
Borde Costero Sur Tarapacá	Mejoramiento borde costero caleta san marcos	0	0,15	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Borde Costero Sur Tarapacá	Puesta en valor natural, Construcción centro de interpretación ambiental y sendero interpretativo sector	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	desembocadura Río Loa								
Conector	Mejoramiento a ruta escénica - A-665 - entre Ruta 5 hasta Pica	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica CH-15 - entre Iquique y Colchane	0	0	0	0	0,2	0	0,2	3
Conector	Mejoramiento a ruta Escénica - A-45 - entre ruta 5 y ruta altiplánica	0,15	0	0	0,15	0,2	0	0,5	2
Conector	Mejoramiento Ruta A-639 desde Parca, ruta A-555, hasta cruce con la CH-15	0	0	0,2	0	0,2	0	0,4	2
Conector	Mejoramiento ruta A-97-B desde CH-15 hasta límite con Región de Antofagasta	0	0	0,2	0	0,2	0	0,4	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		ΣPonderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	
Ponderador	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Conector	Habilitación y construcción de conexión de sendero interpretativo Qhapaq Ñan	0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1	0

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

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

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

Período 1: año 1 – año 5

Período 2: año 6 – año 9

Período 3: año 10 – año 13

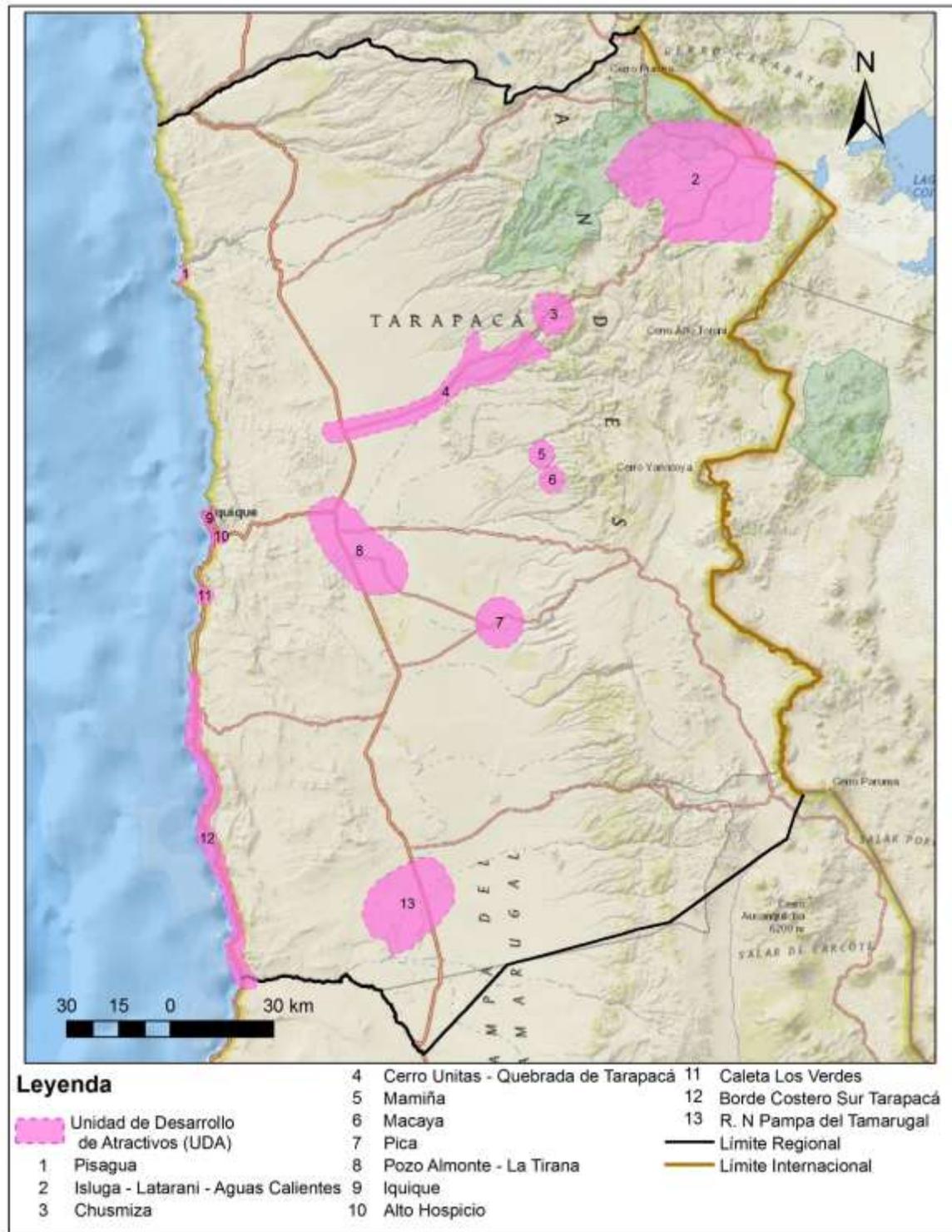
Considerando lo anterior, aquellos proyectos que obtuvieron un puntaje entre 0,21 y 1,00 serán desarrollados al Inicio del período que les corresponde.

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

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

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

Figura 8-2
Unidad de Desarrollo de Atractivos región de Tarapacá.



Fuente: Elaboración propia.

8.1.6 Tipologías de Infraestructura

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

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

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

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

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
1	Agua Potable Rural	MOP	Se asocia a proyectos de construcción y ampliación de sistemas de agua potable que atienden localidades o sectores rurales. En particular, su definición de construcción o ampliación obedece a la situación actual y demanda esperada.
2	Aguas Lluvias	MOP	Reúne acciones desarrolladas principalmente sobre áreas urbanas, destinadas a la formulación de estudios y obras necesarias para la evacuación de aguas lluvias. Tipología no relacionada directamente con la actividad turística.
3	Borde Costero	MOP	Obra pública que reúne acciones en el borde costero marítimo, lacustre y/o fluvial, cuya relación está asociada a caletas y su mejoramiento al concepto de Caleta Turística o bien está referida a la puesta en valor del borde costero marítimo y/o lacustre, a través de la construcción de costaneras, sean estas recreativas o turísticas.
4	Ciclovía - Ciclorruta	MOP	Infraestructura de carácter público emplazada sobre la faja fiscal de caminos públicos, orientada exclusivamente al tránsito y/o circulación de bicicletas, en zonas urbanas o rurales, respectivamente.
5	Conector Turístico	MOP	Camino público de comunicación terrestre destinado al libre tránsito, situado fuera de los límites urbanos y cuyas fajas son bienes nacionales de uso público, que cumple la función de conectar uno o más destinos

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
			turísticos o UDAS.
6	Edificación Pública	MOP / NO MOP	Edificación ocupada por organismos públicos, con presencia en el espacio urbano.
7	Infraestructura Cultural	MOP / NO MOP	Edificación (construcción y/o restauración) de carácter público, destinada a albergar, principalmente a museos o centros de difusión de la cultura y las artes. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
8	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	NO MOP	<p>Obra pública destinada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ofrecer información y servicios al turista, tales como centros de interpretación, paneles informativos y centros de información turística. • ofrecer servicios al turista, mediante instalaciones de apoyo para el desarrollo de actividades en el lugar (zonas de descanso, wi-fi, baños, entre otros). <p>Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.</p>
9	Infraestructura de Transporte Aéreo	MOP	Obra pública que considera aquellos elementos necesarios para la operación de aeronaves y atención de pasajeros, sean éstas aviones o helicópteros.
10	Infraestructura de Transporte Terrestre	NO MOP	Obra pública que considera aquellos elementos necesarios para la operación de buses interurbanos, rurales y atención de pasajeros. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
11	Infraestructura Fluvial	MOP	Obra pública destinada a la construcción de defensas fluviales y riberas fluviales.
12	Paso Fronterizo	NO MOP	Infraestructura necesaria para que las personas, las mercaderías transportadas y los vehículos puedan atravesar los límites de dos países, cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades nacionales de los mismos. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
13	Patrimonio	MOP / NO MOP	Obra pública destinada a rescatar todas aquellas acciones a ejecutarse sobre inmuebles o áreas de valor patrimonial. De

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
			manera singular considera la acción de restauración. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
14	Ruta Escénica	MOP	<p>Vía de comunicación terrestre, o tramos de la misma, emplazados en una zona de alto valor paisajístico o turístico, que requiere un tratamiento diferenciado, destinado a preservar y proteger tales cualidades.</p> <p>En estas vías debe considerarse parámetros de diseño diferentes a los habituales, en aspectos como velocidad, radios de curvatura, anchos y señalética. Pueden incorporar miradores y zonas de descanso, con estacionamientos seguros para los usuarios. En algunos sectores las rutas escénicas pueden comprender o tener acceso a ciclorrutas o sendas peatonales, que se adentran en zonas prístinas y no alteradas.</p>
15	Sendero Interpretativo	NO MOP	Sendero no motorizado cuyo trazado se desarrolla en alguna área de interés turístico, que cuenta con información asociada a su trazado, así como también con equipamiento de apoyo a quienes transitan por ellos. Estos senderos podrían estar insertos en áreas protegidas privadas o pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado.

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

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

8.1.7 Estimación de Costos de Inversión

Para cada uno de los proyectos que forman parte de la propuesta de plan se ha realizado una estimación del costo de inversión asociado. La estimación de costos tiene relación con el nivel de información respecto de los proyectos a desarrollar. En este sentido, cabe señalar que, en la mayoría de los casos, los proyectos son desarrollados a nivel de ideas; no existiendo un perfil desarrollado para cada uno de los proyectos que componen la propuesta de plan.

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

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

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

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

Cuadro 8-4
Costos unitarios de proyectos de inversión

Nº	TIPOLOGÍA PARA COSTO	TIPO	Unidad	Costo (\$ 2016)
1	Construcción Ruta Escénica	Unitario	km	766.800.000
2	Mejoramiento a Ruta Escénica	Unitario	km	66.800.000
3	Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta	Unitario	km	83.500.000
4	Construcción Agua Potable Rural	Unitario	km	380.000.000
5	Ampliación Agua Potable Rural	Global	Gl	380.000.000
6	Restauración Patrimonio	Global	Gl	100.000.000
7	Construcción Infraestructura de Borde Costero	Unitario	km	217.000.000
8	Mejoramiento Infraestructura de Borde Costero	Unitario	km	130.200.000
9	Construcción Infraestructura Portuaria de conexión	Global	Gl	2.369.637.000
10	Construcción Infraestructura Portuaria Para el Turismo y deportes náuticos	Global	Gl	200.000.000
11	Construcción Infraestructura de Información Turística	Global	Gl	105.317.200
12	Construcción Infraestructura de Servicios Turísticos	Global	Gl	105.317.200
13	Construcción Sendero interpretativo a Suelo Natural	Unitario	km	12.950.762
14	Construcción Sendero interpretativo en pasarela	Unitario	km	16.317.200
15	Construcción Canales Riego	Unitario	km	80.000.000
16	Construcción Aeródromo	Global	Gl	20.025.633.354
17	Construcción Ciclo vía - Ciclo ruta	Unitario	km	80.000.000
18	Construcción de Pasarela Peatonal	Unitario	km	400.000.000

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

Fuente: Elaboración propia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

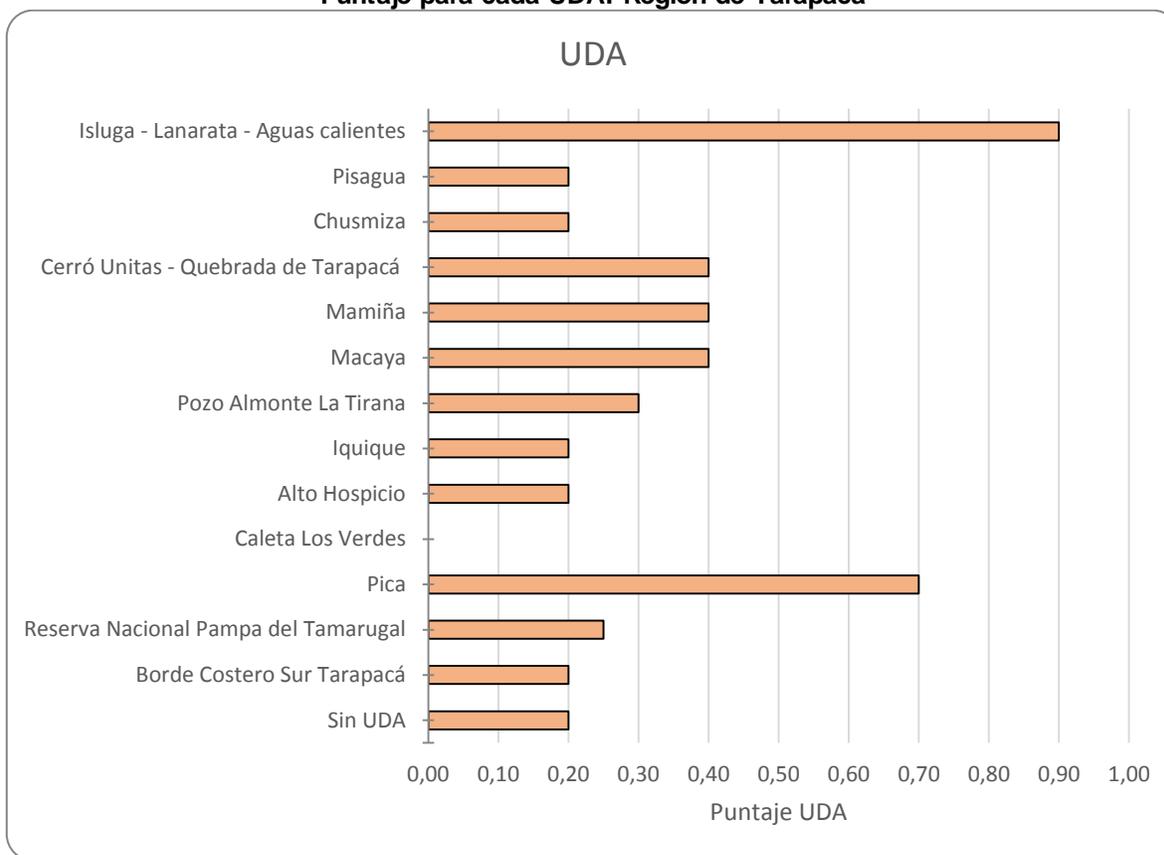
En todo caso, lo que se presenta son valores referenciales promedio y que en los estudios específicos, deberían realizar el análisis detallado de los costos, los que variarán según el territorio y características del proyecto.

N° Proyecto	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	Costo de Inversión M\$	5 años					5 años					4 años			
						Corto Plazo					Mediano Plazo					Largo plazo			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
41	Iquique	Construcción de ciclovia por calle Arturo Prat Chacón desde Intendencia de Tarapacá hasta Hotel Gavina y desde Playa Cavancha (altura Juan Martínez) hasta Santa Coloma de Farnes esquina Capitán Roberto Pérez	Taller	Vialidad	90.400														
58	Alto Hospicio	Construcción de pasarela de acceso Parque Parapente, desde plaza ubicada en calle circunvalación, entre calles Salitrera Santa Elena y Salitrera Fortuna.	Taller	Concesiones	212.000														
59	Alto Hospicio	Mejoramiento de parque parapente, con equipamiento y servicios	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317														
60	Alto Hospicio	Estudio de prefactibilidad puesta en valor patrimonio arqueológico y urbano de Alto Hospicio	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	100.000														
61	Alto Hospicio	Construcción de acceso vehicular al Parque Parapente en Ruta 16 desde Iquique	Taller	Concesiones	12.638														
62	Alto Hospicio	Construcción paradero de buses en Ruta 16 en ambos sentidos	Taller	Concesiones	30.000														
63	Alto Hospicio	Construcción de pasarelas peatonales para acceso público a Parque Parapente en Ruta 16 en ambos sentidos	Taller	Concesiones	400.000														
64	Caleta Los100 Verdes	Mejoramiento Caleta Turística Los Verdes	Consultor	Obras Portuarias	200.000														
65	Borde Costero Sur Tarapacá	Construcción de sendero interpretativo Pabellón de Pica	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	38.334														
66	Borde Costero Sur Tarapacá	Puesta en valor y mejoramiento de ruinas de Huanillos	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	100.000														
67	Borde Costero Sur Tarapacá	Mejoramiento borde costero caleta san marcos	Taller	Obras Portuarias	56.420														
68	Borde Costero Sur Tarapacá	Puesta en valor natural, Construcción centro de interpretación ambiental y sendero interpretativo sector desembocadura Río Loa	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	100.000														
69	Reserva Nacional Pampa del Tamarugal	Mejoramiento a pavimentación camino interior, desde la ruta 5 norte hacia Puquios y Salar de Llamara	Taller	Vialidad	3.943.800														
70	SIN UDA	Construcción centro de interpretación arqueológica petroglifos de Arikuida	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317														
84	Conector	Mejoramiento a ruta Escénica - A-45 - entre ruta 5 y ruta altiplánica	Consultor	Vialidad	10.117.528														
85	Conector	Mejoramiento a ruta escénica - A-665 - entre Ruta 5 hasta Pica	Taller	Vialidad	3.561.776														
86	Conector	Mejoramiento a ruta escénica CH-15 - entre Iquique y Colchane	Consultor	Vialidad	10.836.296														
87	Conector	Habilitación y construcción de conexión de sendero interpretativo Qhapaq Ñan	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	5.862.292														
88	Conector	Mejoramiento ruta A-97-B desde CH-15 hasta límite con Región de Antofagasta	Taller	Vialidad	16.875.600														
89	Conector	Mejoramiento Ruta A-639 desde Parca, ruta A-555, hasta cruce con la CH-15	Taller	Vialidad	37.249.800														
Costo Total de Inversión					148.238.597														
Inversión con financiamiento externo					14.096.585														
Inversión directa MOP					134.142.012														

* El salto de numeración, corresponde a los proyectos del Plan Base, contenidos en el Capítulo 5.

Los puntajes asignados para las UDAs, se muestra en la siguiente figura:

Figura 8-2
Puntaje para cada UDA. Región de Tarapacá



Fuente: Elaboración propia

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

La entrega del Informe final del estudio va acompañada de un archivo digital con un libro Excel que contiene el Plan Preliminar de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo.

Este libro contiene las siguientes hojas:

a) Cuadro PP

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

b) UDA

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

c) Sensibilización

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

d) Gráficos (Cronograma)

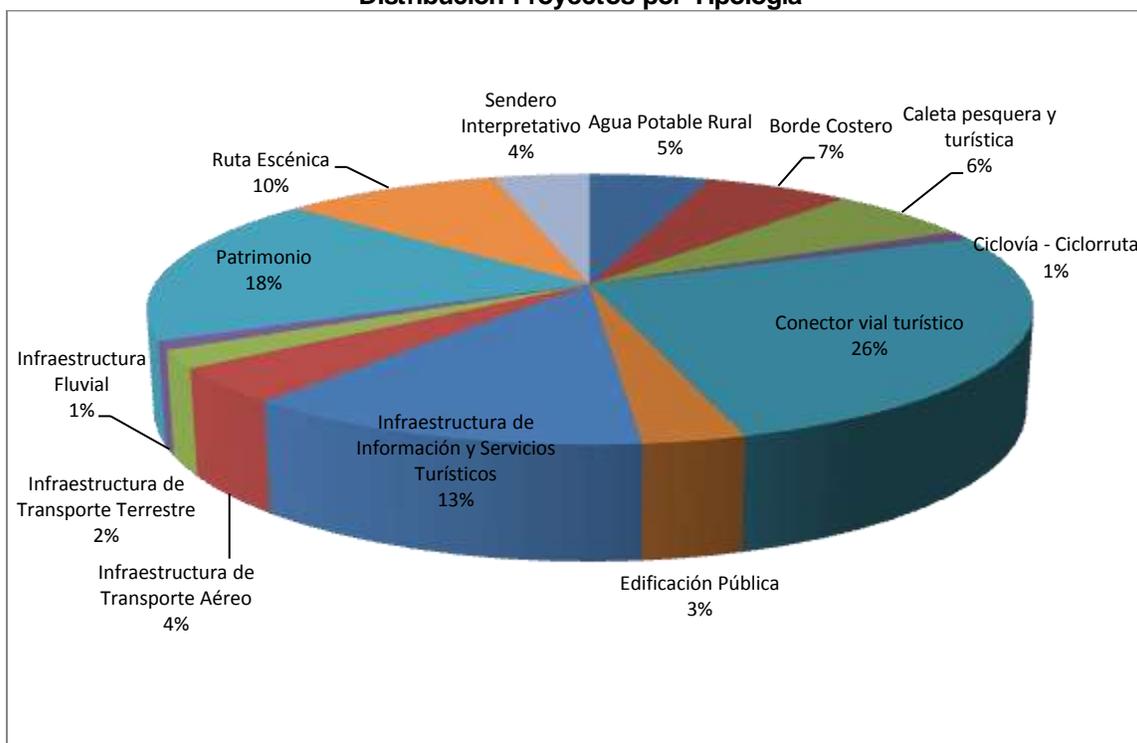
Al finalizar el proceso de priorización y sensibilización se procede a graficar cada proyecto en el periodo correspondiente (corto, mediano y largo plazo) y su priorización en el interior de la UDA con su puntaje de proyecto. Es importante mencionar que cuando un proyecto tiene un puntaje menor o igual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

9. SINTESIS Y CARTERA PROPUESTA

9.1 Síntesis de la Propuesta del Plan Regional.

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

Figura 9-1
Distribución Proyectos por Tipología



Fuente: elaboración propia

Del gráfico anterior, es posible observar que la concentración de proyectos se presenta en tipologías como Conector Turístico con un cuarto del total, en tanto que Patrimonio e Infraestructura de información y servicios turísticos, sumados son casi un tercio del total de la cartera regional de apoyo al turismo.

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

	kilómetros
Ruta Escénica	628,5
Ciclovía - Ciclorruta	1,1
Sendero Interpretativo	469,0

9.2 Principales Aspectos de la Propuesta de Plan de Infraestructura

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

Cuadro 9-1
Distribución de Proyectos por Destinos Priorizados

Destino Turístico	Atractivo	N° de iniciativas
Colchane	Chusmiza	2
	Conector	3
	Isluga - Lanarata - Aguas Calientes	7
	Otro	7
Iquique	Alto Hospicio	6
	Caleta Los Verdes	1
	Cerro Unitas - Quebrada de Tarapacá	3
	Iquique	17
	Pozo Almonte - La Tirana	9
	Otro	11
Mamiña	Conector	1
	Macaya	2
	Mamiña	2
Pica	Borde Costero Sur Tarapacá	1
	Conector	1
	Pica	5
	Pica - Salar Huasco	6
	Pozo Almonte - La Tirana	1
Otro Destino	Borde Costero Sur Tarapacá	3
	Pisagua	1
	Reserva Nacional Pampa del Tamarugal	1
	Otro	5
Total general		95

Fuente: elaboración propia

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

Cuadro 9-2
Distribución de Proyectos por Ámbito MOP

UNIDAD TECNICA MOP	Total Iniciativas
Aeropuertos	3
Agua Potable Rural	5
Arquitectura	33
Concesiones	8
Obras Hidráulicas	1
Obras Portuarias	12
Vialidad	33
Total general	95

Se propone el desarrollo de 95 proyectos, 51 de los cuales provienen del plan base y 44 son nuevas iniciativas. En términos del costo total de la inversión se llega a la suma de M\$ 365.172.034, correspondiendo el 78% a inversión del MOP y el 22% a financiamiento externo al MOP. Desde el punto de vista de los plazos estimados para iniciar la ejecución de las inversiones de la cartera, el 70% del total, está en el corto plazo, como se observa en la tabla siguiente:

Cuadro 9-3
Distribución por tipo de financiamiento y plazos

Financiamiento	Plazos			Total
	Corto (2017-2021)	Mediano (2022-2026)	Largo (2027-2030)	
Extrasectorial	44.521.168	28.511.516	6.026.895	79.059.579
Sectorial	210.029.067	62.508.946	13.574.442	286.112.455
Total	254.550.234	91.020.463	19.601.337	365.172.034

Destaca por su valor, entre otros, Habilitación y construcción de conexión de sendero interpretativo Qhapaq Ñan.

9.3 Cartera del Plan:

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

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGIA	UNIDAD TECNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURISTICO	ETAPA	PLAZO
Iquique	Alto Hospicio	Mejoramiento / puesta en valor patrimonio arqueológico y urbano de Alto Hospicio	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Iquique	Ejecución	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica mixta A-16	Ruta Escénica	Concesiones	Extrasectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Mediano
	Iquique	-- CONSTRUCCION TERMINAL DE PASAJEROS Y CARGA DEL AEROPUERTO DIEGO ARACENA POR CONCESION --	Infraestructura de Transporte Aéreo	Concesiones	Extrasectorial	Iquique	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGIA	UNIDAD TECNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURISTICO	ETAPA	PLAZO
		Construcción Borde Costero Paseo Marinero A Punta Piedras	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Iquique	Prefactibilidad	Mediano
Iquique	Iquique	Construcción centro de interpretación ambiental y sendero interpretativo sector desembocadura Río Loa	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Largo
		Alternativas de Acceso a Iquique	Conector vial turístico	Concesiones	Extrasectorial	Iquique	Ejecución	Mediano
		Construcción Conexión Vial Acceso Norte a Iquique - Huara	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Iquique	Prefactibilidad	Corto
		Construcción de acceso vehicular al Parque Parapente en Ruta 16 desde Iquique	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Concesiones	Extrasectorial	Iquique	Prefactibilidad	Largo
		Construcción de ciclovía por calle Arturo Prat Chacón desde Intendencia de Tarapacá hasta Hotel Gavina y desde Playa Cavanha (altura Juan Martínez) hasta Santa Coloma de Farnes esquina Capitán Roberto Pérez	Ciclovía - Ciclorruta	Vialidad	Sectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de nuevo Terminal de buses de Iquique, idealmente definir nuevo emplazamiento conectado con la ciudad y las vías de salida.	Infraestructura de Transporte Terrestre	Arquitectura	Extrasectorial	Iquique	Prefactibilidad	Largo
		Construcción de pasarela de acceso Parque Parapente, desde plaza ubicada en calle circunvalación, entre calles Salitrera Santa Elena y Salitrera Fortuna.	Conector vial turístico	Concesiones	Extrasectorial	Iquique	Prefactibilidad	Largo
		Construcción de pasarelas peatonales para acceso público a Parque Parapente en Ruta 16 en ambos sentidos	Conector vial turístico	Concesiones	Extrasectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de sendero interpretativo Pabellón de Pica	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Prefactibilidad	Largo
		Construcción Infraestructura Terrestre Caleta Caramucho, Iquique (Mejoramiento Obras Terrestres)	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Construcción paradero de buses en Ruta 16 en ambos sentidos	Conector vial turístico	Concesiones	Extrasectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción Sistema APR Caleta Caramucho, Iquique	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción Teleférico Iquique - Alto Hospicio (Aif)	Infraestructura de Transporte Terrestre	Concesiones	Extrasectorial	Iquique	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGIA	UNIDAD TECNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURISTICO	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento / Puesta en valor y mejoramiento de ruinas de Huanillos	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Largo
Iquique	Iquique	Mejoramiento / Recuperación y puesta en valor edificio ex aduana de Iquique, centro de interpretación de la realidad de Tarapacá.	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento / Restauración Parroquia San Antonio de Padua	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento / Restauración y Habilitación Arquitectónica Teatro Municipal de Iquique	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Iquique	Ejecución	Corto
		MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD EN LA CIUDAD DE IQUIQUE	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Iquique	Ejecución	Corto
		Mejoramiento Acceso A Puerto De Iquique, Sector IV Zona Naval-Puerto	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Iquique	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento borde costero caleta San Marcos	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento borde costero entre rotonda Chipana y Ex-Ballenera (bajo Molle)	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento Borde Costero sector Marinero Desconocido	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Iquique	Ejecución	Corto
		Mejoramiento Borde Costero Sector Primeras Piedras	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Iquique	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento Borde Costero Sector Tres Islas	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Iquique	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento Caleta Turística Los Verdes (Construcción Borde Costero Caleta Los Verdes)	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Sectorial	Iquique	Ejecución	Corto
		Mejoramiento Conexión Puerto De Iquique Avda. Circunvalación Iquique	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Iquique	Ejecución	Corto
		Mejoramiento de parque parapente, con Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento Estadio Tierra De Campeones De Iquique	Edificación Pública	Arquitectura	Extrasectorial	Iquique	Ejecución	Corto
		MEJORAMIENTO INFRAESTRUCTURA VIAL COSTANERA DE IQUIQUE	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Corto
		MEJORAMIENTO MOLO DE ABRIGO SECTOR CALETA CAVANCHA, IQUIQUE	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Sectorial	Iquique	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGIA	UNIDAD TECNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURISTICO	ETAPA	PLAZO
		Mejoramiento Rotonda Pampino en Iquique	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Iquique	Ejecución	Corto
		MEJORAMIENTO RUTA 1 SECTOR EL LOA-CUESTA HUANILLOS, REG DE TARAPACA	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento Ruta 1, Sector Cuesta Guanillos - Cuesta Pabellón De Pica	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento Sector Ballenera	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Mediano
		Reposición Caleta Cavancha, Iquique	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Sectorial	Iquique	Ejecución	Corto
Tamarugal	Camiña	Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta A-45, entre Ruta 5 y Ruta Altiplánica	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Mediano
		MEJORAMIENTO SISTEMA APR DE MOQUELLA CAMIÑA	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
	Colchane	Construcción By Pass Colchane Y Bofedal Isluga	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Colchane	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción Helipuerto en paso fronterizo Colchane para Ruta CH-15	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Colchane	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción mirador de Suricayo	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento / Iglesia De Cotasaya, Colchane, Prov. Del Tamarugal	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento / Restauración Iglesia De Mauque, Colchane, Provincia Del Tamarugal	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a pavimento básico Ruta A-487, desde cruce con Ruta 15-CH hasta cruce con Ruta A-95	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta A-485, desde cruce Ruta A-487 hasta Baños de Puchuldiza	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento accesos a las termas de Elquelga, Ancuaque, Puchuldiza, Lirima - Aguas Calientes y Pingarilli	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Vialidad	Sectorial	Colchane	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento y Construcción Ruta Andina, Sector Limite Regional Sur-Ruta 15-Ch I Región (A-95)	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Colchane	Prefactibilidad	Mediano
		Restauración Iglesia De Cariquima, Colchane, Provincia Del Tamarugal	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Mediano
	Huara	Construcción / Habilitación de sendero interpretativo y puesta en valor de Pisagua -	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Largo

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGIA	UNIDAD TECNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURISTICO	ETAPA	PLAZO
		Cañon Fuerte Pisagua						
Tamarugal	Huara	Construcción /Habilitación y construcción de conexión de sendero interpretativo Qhapaq ñan	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción centro de interpretación arqueológica petroglifos de Arikulda	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción de centro de interpretación, información y servicios turísticos acogida al visitante e interpretación de rutas caravaneras y geoglifos, dunas y sendero, sector Ex Aura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de defensa fluvial sector poblado de Tarapacá	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción Helipuerto en Huara	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Iquique	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento / Restauración de iglesia en Pisagua	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento / Restauración Hospital de Pisagua	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta 15-CH, entre Huara y Colchane	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento acceso a termas de Chusmiza	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Vialidad	Sectorial	Colchane	Prefactibilidad	Largo
		Mejoramiento mirador de Chusmiza por Ruta 15-CH	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Vialidad	Sectorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Largo
		MEJORAMIENTO RUTA 15 CH S:ALTO HUASQUIÑA - ALTO USMAGAMA	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Corto
		MEJORAMIENTO RUTA 15-CH; S:ALTO USMAGAMA - ALTO CHUSMIZA, R. TARAPACA	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Colchane	Ejecución	Corto
		MEJORAMIENTO RUTA 15-CH; SECTOR: HUARA - ACCESO TARAPACA; REG. TARAPACA	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Colchane	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento Rutas A-639 y A-555, desde Parca hasta cruce con Ruta 15-CH	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Mamiña	Diseño y Ejecución	Mediano
		Reposición Varadero Caleta Pisagua, Comuna de Huara	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Sectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGIA	UNIDAD TECNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURISTICO	ETAPA	PLAZO
	Pica	Construcción de Centro de Información y Servicios al visitante en acceso a Pica	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Pica	Diseño y Ejecución	Mediano
Tamarugal	Pica	Construcción de centro de interpretación y sendero no motorizado hasta huellas de dinosaurios, con puntos interpretativos y recomendaciones de seguridad y conservación, estacionamiento y zona de servicios básicos	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Pica	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción de Ruta Escénica Ruta A-715 hasta 5 km antes de huellas de dinosaurios (Quebrada de Chacarilla)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Pica	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de sendero interpretativo al Salto en quebrada de Quisma, control, seguridad e interpretación.	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Pica	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción Helipuerto en calle Pintados - Matilla - Pica	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Pica	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción Sistema APR Pica	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Pica	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción Urgencia Salud de Pica	Edificación Pública	Arquitectura	Extrasectorial	Pica	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento / puesta en valor inmuebles patrimoniales en Pica	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Pica	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Turística Ruta A-685, desde Pica hasta cruce con A-65	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Pica	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Ruta A-685 Y A-675, Pica-Salar Del Huasco	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Pica	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Ruta A-687, Sector Pozo Almonte-Salar del Huasco	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento Ruta A-97-B, desde 15-CH hasta límite con Región de Antofagasta	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Pica	Diseño y Ejecución	Mediano
	Pozo Almonte	Ampliación APR Mamiña	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Mamiña	Diseño y Ejecución	Mediano
		Ampliación Sistema De Agua Potable De La Tirana	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
		Construcción / Equipamiento, Centro De Interpretación Del Salitre Pulpería Humberstone, Comuna De Pozo Almonte	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Iquique	Ejecución	Corto
		Construcción Nuevo Santuario Virgen del	Edificación Pública	Arquitectura	Extrasectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGIA	UNIDAD TECNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURISTICO	ETAPA	PLAZO
		Carmen, La Tirana						
Tamarugal	Pozo Almonte	Mejoramiento / Restauración Escuela San Mauricio, Humberstone, Comuna De Pozo Almonte	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento / Restauración Molienda Humberstone, Comuna De Pozo Almonte	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Iquique	Ejecución	Mediano
		Mejoramiento / Restauración Pabellón De Solteros De Humberstone Para Uso Turístico	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Iquique	Ejecución	Corto
		Mejoramiento / Restauración Planta Lixiviación Salitrera Santa Laura	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento / Restauración Policlínico Salitrera Santa Laura	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento / Restauración y Equipamiento del Teatro Humberstone, Comuna de Pozo Almonte	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Iquique	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a pavimentación camino interior, desde Ruta 5 hacia Puquios y Salar de Llamara	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta A-625, entre Ruta A-527 y Ruta A-529	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Mamiña	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta A-653, entre cruce Ruta A-65 y Mamiña	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Mamiña	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta A-665, desde Ruta 5 hasta Pica	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Pica	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Turística Ruta A-629, entre A-653 y Mamiña-Macaya	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Mamiña	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento Ruta A- 760 KM 14.00 AL 54.30, Región de Tarapacá	Conector vial turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto



INECON S.A.