



Informe Final

REGIÓN DEL LIBERTADOR GRAL. BERNARDO O'HIGGINS

"ANÁLISIS REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA
MOP DE APOYO AL TURISMO"

Diciembre 2016



INECON S.A.

PRESENTACIÓN MINISTERIAL DEL ESTUDIO

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO	1
1 INTRODUCCIÓN.....	3
2 EL TURISMO EN LA REGIÓN.....	9
2.1 Antecedentes generales de la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.....	9
2.1.1 <i>Antecedentes geográficos</i>	<i>9</i>
2.1.2 <i>Antecedentes demográficos.....</i>	<i>10</i>
2.1.3 <i>Antecedentes administrativos.....</i>	<i>11</i>
2.1.4 <i>Conectividad Terrestre</i>	<i>12</i>
2.1.5 <i>Antecedentes climáticos.....</i>	<i>13</i>
2.2 Turismo	14
2.3 Caracterización de los Destinos.....	14
2.4 Situación de las Áreas Protegidas.....	19
2.5 Áreas de Desarrollo Indígena.....	20
2.6 Caracterización económica	20
2.6.1 <i>Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región de O'Higgins</i>	<i>20</i>
2.6.2 <i>Pasajeros provenientes de programas sociales</i>	<i>22</i>
2.7 Caracterización de la demanda actual.....	22
3 RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN.....	24
3.1 Instrumentos Regionales	24
3.1.1 <i>Estrategia Regional de Desarrollo</i>	<i>24</i>
3.1.2 <i>Política Regional de Turismo</i>	<i>25</i>
3.1.3 <i>Plan de Acción Sector Turismo.....</i>	<i>25</i>
3.1.4 <i>Plan Regional de Ordenamiento Territorial de O'Higgins</i>	<i>27</i>
3.1.5 <i>Plan Regional de Desarrollo Urbano</i>	<i>27</i>
3.1.6 <i>Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico</i>	<i>28</i>
3.1.7 <i>Zonificación del Borde Costero</i>	<i>29</i>
3.2 Instrumentos de Planificación Local	29
3.2.1 <i>Planes de Desarrollo Turístico Comunales</i>	<i>29</i>
3.2.2 <i>Planes de Desarrollo Comunal</i>	<i>30</i>
3.2.3 <i>Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP)</i>	<i>34</i>
3.3 Planes de Infraestructura MOP.....	36
3.3.1 <i>Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021.....</i>	<i>36</i>
3.3.2 <i>Plan Director de Infraestructura al 2025 del Ministerio de Obras Públicas</i>	<i>38</i>
3.3.3 <i>Otros Planes MOP Validados y Vigentes</i>	<i>39</i>
3.3.4 <i>Convenios de Programación</i>	<i>43</i>
3.4 Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional.....	43
4 INFRAESTRUCTURA MOP SITUACIÓN BASE.....	45
4.1 Infraestructura de conectividad vial interurbana y urbana.....	45
4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria.....	46
4.3 Infraestructura de conectividad marítima y pesquera artesanal.....	48
4.4 Infraestructura de riego.....	49
4.4.1 <i>Embalses.....</i>	<i>50</i>
4.4.2 <i>Canales.....</i>	<i>50</i>
4.5 Infraestructura de control aluvional.....	51
4.6 Edificación pública y patrimonial.....	52
4.7 Cobertura de Agua Potable Rural y Saneamiento Rural.	55
4.8 Infraestructura Pública Concesionada.....	57
5 PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE.....	58
5.1 Antecedentes para la construcción del Plan Base.....	58

5.2	Construcción del Plan Base.....	59
5.3	Listado de Proyectos del Plan Base Región de O'Higgins.....	62
5.4	Elaboración de la Cartografía del Plan Base de Infraestructura	64
6	IMAGEN OBJETIVO DE LOS DESTINOS	65
6.1	Situación actual	65
6.2	Visión propuesta	69
6.3	Identificación de Déficit.....	71
7	PARTICIPACIÓN CIUDADANA	74
7.1	Descripción de los Talleres de Inicio.....	74
7.1.1	Definición de actores invitados.....	74
7.1.2	Contenido de los Talleres de Inicio.....	74
7.1.3	Registro de Ideas de proyectos identificados	76
7.2	Resumen Ejecutivo Talleres con actores Públicos y Privados: Rancagua.....	77
7.2.1	Participantes.....	77
7.2.2	Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región.....	77
7.2.3	Ideas de proyectos identificadas.....	78
7.2.4	Puntos críticos y oportunidades que se presentaron	80
7.3	Resumen Ejecutivo Taller de Inicio en Santa Cruz	81
7.3.1	Participantes.....	81
7.3.2	Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región.....	81
7.3.3	Ideas de proyectos identificadas.....	82
7.3.4	Puntos críticos y oportunidades que se presentaron	83
7.4	Resumen Ejecutivo Talleres de Validación.....	84
7.4.1	Participantes.....	84
7.4.2	Presentación propuesta de plan de infraestructura.....	84
7.4.3	Preguntas y observaciones	84
8	PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE	86
8.1	Aspectos metodológicos para la elaboración de la propuesta de plan de infraestructura de apoyo al turismo sustentable.....	86
8.1.1	Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan	86
8.1.2	Identificación de Proyectos Nuevos.....	87
8.1.3	Priorización de Proyectos Nuevos	89
8.1.4	Criterios para la priorización de Unidades de Desarrollo de Atractivos	90
8.1.5	Criterios para la priorización de los proyectos al Interior de las UDA	93
8.1.6	Tipologías de Infraestructura.....	103
8.1.7	Estimación de Costos de Inversión.....	106
8.2	Listado de Proyectos Nuevos: Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo	110
8.3	Archivo Excel de la Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo.....	112
9	SINTESIS Y CARTERA PROPUESTA.....	114
9.1	Síntesis de la Propuesta del Plan Regional.....	114
9.2	Principales Aspectos de la Propuesta de Plan de Infraestructura.....	115
9.3	Cartera del plan	117

PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO

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

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

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

En la región del Libertador Bernardo O’ Higgins se desarrollaron tres talleres de participación. Dos 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 Rancagua y Santa Cruz. 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 DEL LIBERTADOR BERNARDO O’ HIGGINS**, se utilizó un método de priorización de iniciativas basado en la aplicación de una matriz multicriterio, que permitió establecer un cronograma de acciones, donde en primer lugar se priorizaron las iniciativas al interior de cada una de las zonas turísticas identificadas en la región. Las variables elegidas para efectuar la priorización, se relacionaron con los criterios de

sustentabilidad, inclusión y equidad territorial; principios establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

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

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

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

AJUSTE INTERNO

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

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

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

1 INTRODUCCIÓN

El “Índice de Competitividad Turística de los Viajes y el Turismo”, corresponde a un informe independiente realizado, a nivel global, por el Foro Económico Mundial¹ (World Economic Forum).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

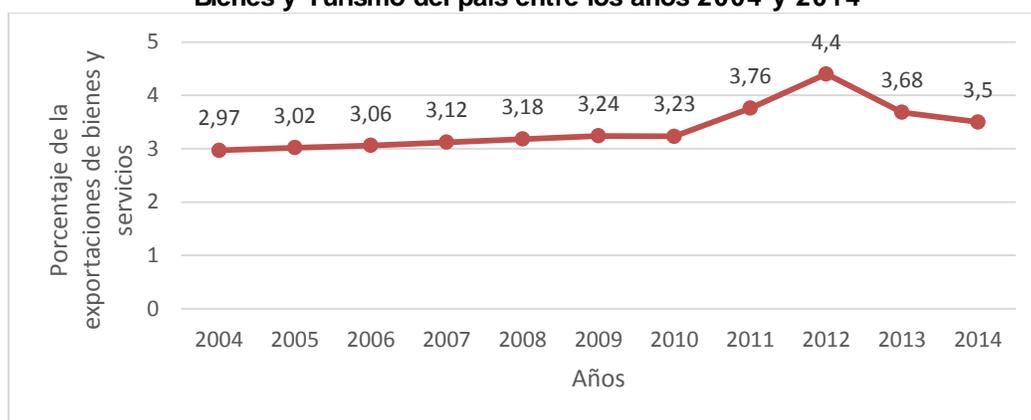
El análisis de los subíndices muestra a Chile en el lugar 58 en materia de infraestructura, siendo el peor valor alcanzado en términos del ranking para nuestro país. En esta materia en particular nuestra competencia más cercana se encuentra en los siguientes países²: Jamaica (3.9), Omán (3.9), México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

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

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

Por otra parte, Chile como un actor en el contexto mundial, aporta, de acuerdo a cifras de la OMT, un 0,3% de las llegadas internacionales y un 0,2% del gasto internacional en turismo, transformándose éste, en uno de los principales sectores productivos, aportando divisas cercanas a los 2.500 millones de dólares aproximadamente cada año, sólo por concepto de turismo receptivo³ (Figura 1-1⁴).

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



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

² <http://reports.weforum.org/>

³ SERNATUR, 2014. Informe Cuenta Pública.

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

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

Solo el año 2013 se estimó que el turismo representó en forma directa un 3,2% tanto del PIB como del empleo.⁵ De forma análoga a lo ocurrido a escala mundial, ambas cifras también aumentan si se consideran los efectos indirectos del turismo: llegando el PIB a un 8,6% y la contribución al empleo a un 8,2%⁶.

Si a esto se suma el gasto realizado por chilenos y chilenas que viajan cada año por el país –cercano a los 4.700 millones de dólares–, es posible afirmar que el sector genera una cifra superior a los 7.200 millones de dólares anuales. De hecho, se calcula que entre los años 2001 y 2014, el aumento de llegadas de turistas internacionales al país se incrementó prácticamente en un 100%⁷.

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

Es importante recalcar que Chile destaca por tener un patrimonio natural y cultural con gran potencial de desarrollo, entre ellos, siete sitios⁸ como lo son la Oficina Salitre de Humberstone, el Parque Nacional Rapanui, el Barrio Histórico de la ciudad de Valparaíso, el Campamento Sewell, las Iglesias de la Isla de Chiloé, el Sistema Vial Andino (Qhapaq Ñan) y una manifestación cultural (bailes chinos⁹) declarados Patrimonio de la Humanidad. Además, el país se caracteriza por tener normas y reglamentos propicios para el desarrollo del sector de viajes y turismo, una economía abierta a la inversión extranjera y a los acuerdos bilaterales de servicios aéreos y requerimientos de visados con escasas restricciones.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, es que la Subsecretaría de Turismo inició en octubre del año 2014 un trabajo colaborativo con el Ministerio de Obras Públicas para identificar y priorizar una cartera de proyectos al 2021 referentes a obras de **infraestructura pública del ámbito del Ministerio con impacto en el desarrollo turístico sustentable**, principalmente focalizado en destinos turísticos¹⁰. Desde ese trabajo colaborativo surgió la necesidad de contar como producto una cartera de proyectos de infraestructura del Ministerio de Obras Públicas (MOP), similar a los Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 del MOP, pero en este caso desarrollado específicamente para el sector turismo en destinos priorizados, coherente además con la visión y propuesta de desarrollo regional surgida de procesos de ordenamiento territorial de los Gobiernos Regionales otros servicios públicos relacionados. Por ello y en atención a la mirada de largo plazo se agrega el horizonte 2030 al análisis.

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

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

La Región del Libertador Bernardo O'Higgins, situada en la macro zona central de Chile y se extiende desde el océano Pacífico hasta el límite con Argentina; sumando una superficie de 16.387,0 km², que representa el 2,2% de la superficie del territorio nacional, excluyendo el Territorio Chileno Antártico¹¹.

El relieve de la región presenta las cinco unidades predominantes en el país: cordillera de Los Andes, precordillera, depresión intermedia, cordillera de la Costa y planicies litorales. La depresión intermedia se presenta plana, producto del depósito de materiales generados principalmente por acarreo origen glacio-fluvio-volcánico; configurándose con ello, la cuenca de Rancagua que se extiende por el norte desde la Angostura de Paine hasta la Angostura de Pelequén por el sur en aproximadamente 60 km y un ancho entre la precordillera y la cordillera de la costa de 25 km.

La cordillera de la Costa se presenta baja, con lomajes ondulados, pero de un ancho considerable en torno a los 80 km en casi toda su extensión, pasando por los valles de Peumo, Codao y Contauco, para luego al sur de San Vicente de Tagua Tagua retomar altura. En la parte occidental de esta cordillera costera se ubica el llamado Secano Costero producto de la ausencia de cursos de agua que permitan el riego de esta zona.

Las planicies litorales se presentan en ocasiones amplias, con playas extensas y la presencia de campos dunarios, pero también con sectores acantilados, especialmente entre la desembocadura del río Rapel y Puertecillo. También se encuentran sectores como Bucalemu y Pichilemu, donde se presentan hasta tres niveles de aterrazamientos.

En el sistema hidrográfico destaca el río Rapel y sus afluentes, los ríos Cachapoal y Tinguiririca, los que dan origen al embalse Rapel, destinado a la producción de energía eléctrica y riego. Son importantes para esta región de enraizadas tradiciones agrarias, los diversos esteros que riegan el conjunto de fértiles valles que entregan buena parte

¹¹ Descripción basada en información obtenida del Sistema Integrado de Información Territorial (SIIT) de la Biblioteca del Congreso Nacional.

de la producción agropecuaria de exportación del país, donde sin duda destaca la industria vitivinícola.

El informe de focalización territorial turístico elaborado por la Subsecretaría de Turismo, ha definido tres destinos consolidados (Lago Rapel, Valle de Colchagua, Pichilemu) y dos emergentes (Matanzas – Navidad, Machalí), definición que revela ciertos desequilibrios territoriales, pero que al mismo tiempo abre una ventana donde este estudio puede realizar un aporte territorial y de planificación sustantivo para el desarrollo de un turismo sustentable en la región.

Finalmente, se debe tener en cuenta que la Estrategia Regional de Desarrollo 2011 - 2020, indica que si bien el turismo históricamente ha presentado bajos niveles de desarrollo y de oferta de servicios, la región posee innegables atractivos y un incipiente desarrollo. Su principal polo ha sido el valle de Colchagua, más específicamente la ciudad de Santa Cruz, la cual ha capitalizado los beneficios del desarrollo de la industria vitivinícola y la imagen “huasa” de la región. Se presentan entre otros atractivos, la ciudad minera de Sewell, el Centro Chamanteras de Doñihue y el Parque Paleontológico Tagua Tagua. La misma Estrategia de Desarrollo Regional propone “desarrollar, fortalecer y posicionar a la región como un destino turístico, que ponga en valor el paisaje, los productos, la cultura, la historia de la región, que sea sustentable en el tiempo y mejore la calidad de vida de los habitantes de la región” .

2 EL TURISMO EN LA REGIÓN

En el siguiente capítulo se expondrá, de manera general elementos del contexto físico-espacial y demográfico-económico en el que se desenvuelve la actividad turística en la Región de O'Higgins¹².

2.1 Antecedentes generales de la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins

Los siguientes son los antecedentes generales de la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins, que se desglosan en antecedentes geográficos, demográficos, administrativos, conectividad, y antecedentes climáticos:

2.1.1 Antecedentes geográficos

La Región del Libertador General Bernardo O'Higgins, o también denominada Región de O'Higgins limita al Noroeste con la Región de Valparaíso, al Noreste con la Región Metropolitana de Santiago, al Este con Argentina, al Sur con la Región del Maule y al Oeste con el océano Pacífico. En esta región se distinguen las siguientes formas de relieve:

Planicies Litorales; alcanzan un desarrollo de entre 25 a 30 kilómetros. El litoral en general se presenta mixto, alternando playas de acumulación arenosa con sectores acantilados.

La Cordillera de los Andes tiene en esta región una altitud que varía entre los 3.000 hasta sobre los 4.000 m.s.n.m y un ancho aproximado de 50 kilómetros, además presenta un marcado volcanismo, el cual se manifiesta en que las mayores alturas corresponden a conos volcánicos, tales como el Tinguiririca con 4.620 metros sobre el nivel del mar (m.s.n.m.) y El Palomo (4.860 m.s.n.m.).¹³

Con respecto a la Depresión Intermedia; se distinguen la Cuenca de Rancagua al Norte y la Depresión Intermedia propiamente tal al Sur de la Angostura de Pelequén.

La Cordillera de la Costa se presenta baja y de formas redondeadas que no alcanzan los 2.000 metros. Esta cuenca se abre paso por el valle de Peumo-Codao-Coltauco, para luego al Sur de San Vicente de Tagua Tagua, frente a la ciudad de San Fernando, volver a retomar altura.¹⁴

En relación a la red hidrográfica de la Región de O'Higgins, está representada principalmente por el Río Rapel, formado por la confluencia del Cachapoal y el Tinguiririca, que nacen en el sector andino; en su curso inferior recibe el estero Alhué, que tiene su origen en la Cordillera de la Costa, dentro del ámbito de la Región Metropolitana.

Imagen 2-1

¹² Fuente: Plan de Acción Región del Libertador Bernardo O'Higgins. Sector Turismo 2014 -2018, SERNATUR

¹³ Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional.

¹⁴ Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional.

Paisaje de Región Libertador General Bernardo O'Higgins (Cordillera de Los Andes)



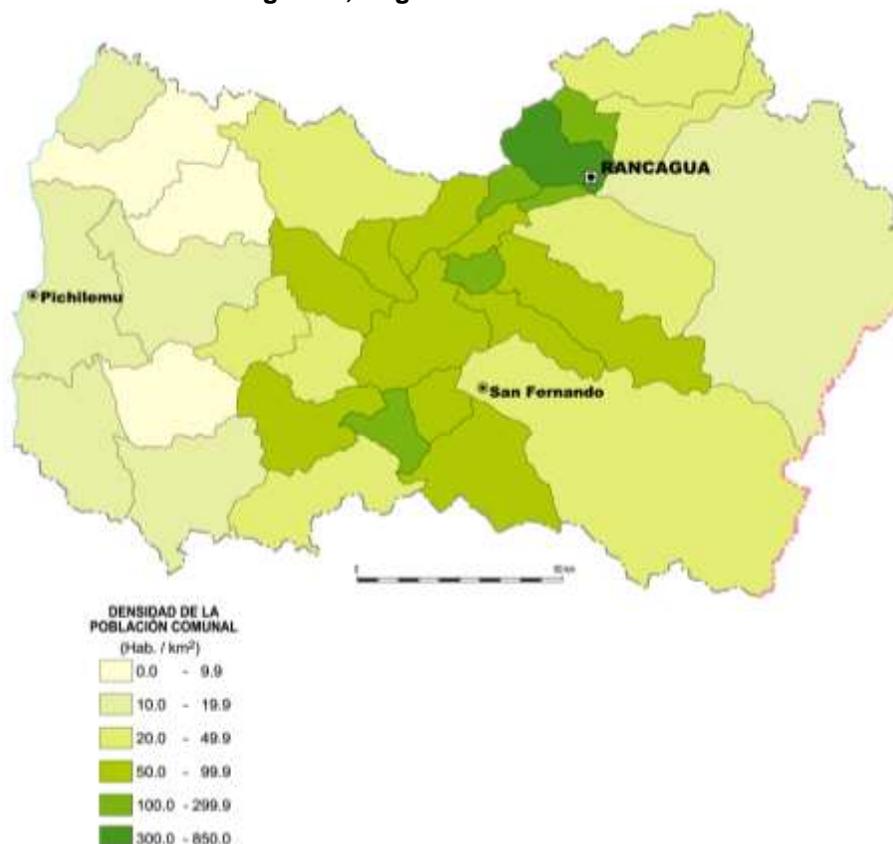
Fuente: INECON S.A.

2.1.2 Antecedentes demográficos

a) Demografía

Según el censo del año 2002, la región de O'Higgins contaba con una población de 780.627 habitantes (392.335 hombres y 388.292 mujeres), representando el 5,2% de la población nacional, con una densidad de 47,63 habitantes por kilómetro cuadrado.

Figura 2-1
Mapa de distribución demográfica, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.



Fuente: educarchile.cl

b) Pueblos originarios

La Región de O'Higgins no posee poblaciones o comunidades indígenas significativas en la actualidad¹⁵

2.1.3 Antecedentes administrativos

La Región de O'Higgins se extiende entre 33° 51' y 35° 01' de latitud Sur y desde 70° 02' de longitud Oeste hasta el Océano Pacífico. La superficie de la región es de 16.387,0 kilómetros cuadrados¹⁶.

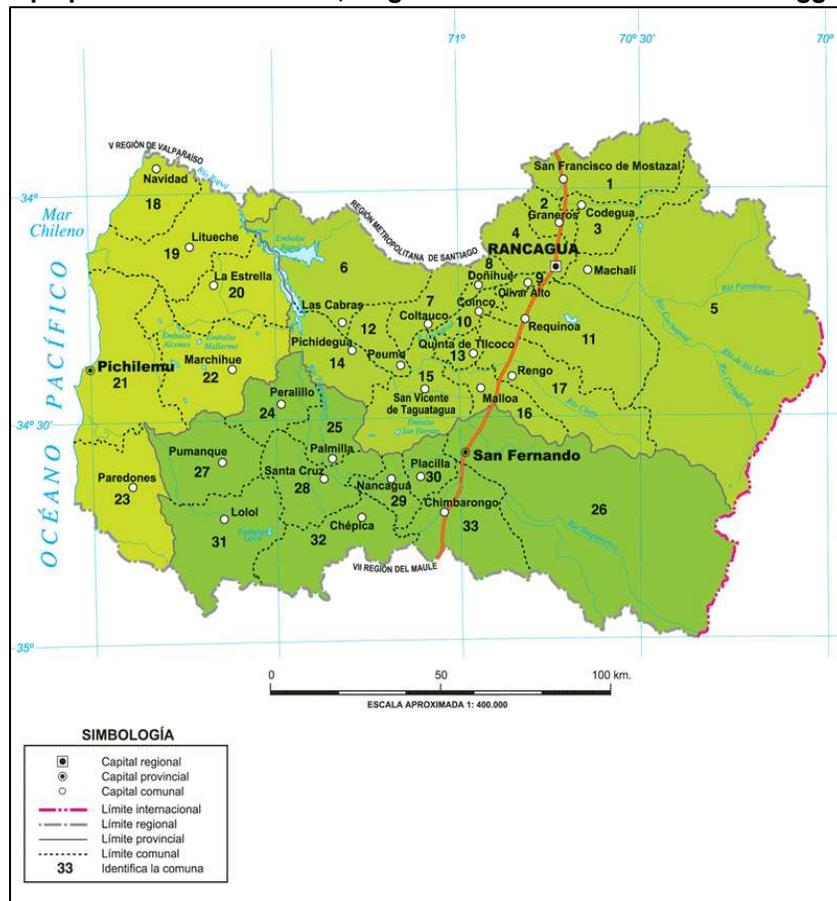
La capital de la Región de O'Higgins es la ciudad de Rancagua. La región se divide en tres Provincias: Cachapoal (capital Rancagua), Colchagua (capital San Fernando) y Cardenal Caro (capital Pichilemu). Respecto al ámbito comunal, la región está conformada por 33 comunas. Sus límites territoriales son por el Norte la Región

¹⁵ Guía de Antecedentes Territoriales y Culturales de los Pueblos Indígenas de Chile – MOP. <http://www.mop.cl/asuntosindigenas/Documents/TerritorialCultural.pdf>

¹⁶ Fuente: IGM.

Metropolitana y Valparaíso, a través del Río Rapel y la hoya del Alto Río Maipo; por el Este la República de Argentina; por el Sur la Región del Maule, por la hoya del Río Tinguiririca; y por el Oeste el Océano Pacífico.

Figura 2-2
Mapa político administrativo, Región del Libertador Bernardo O'Higgins.



Fuente: educarchile.cl

2.1.4 Conectividad Terrestre

A través de la Ruta 5 Sur, de doble pista, que atraviesa la región en su totalidad, es la vía terrestre principal para acceder a la región. Otra alternativa de acceso hacia los sectores de Navidad, Pichilemu y Lago Rapel está dada por la ruta 78 Santiago-San Antonio, tomando desvío en Melipilla hacia la ruta G-60. La red de ferrocarril que une la región cuenta con estaciones en San Francisco de Mostazal, Graneros, Rancagua, Requinoa, Rengo y San Fernando.

Figura 2-3
Red Vial, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.



Fuente: turismovirtual.cl

2.1.5 Antecedentes climáticos

El clima predominante de la región corresponde al clima templado mediterráneo, el cual presenta variaciones por efecto de la topografía local. En la costa se presenta nuboso, mientras que hacia el interior debido a la sequedad experimenta fuertes contrastes térmicos. Las precipitaciones son mayores en la costa y en la Cordillera de los Andes, debido al relieve que no deja entrada a los vientos húmedos oceánicos.

En el litoral, que recibe la influencia oceánica predomina el clima templado nuboso, caracterizado por una mayor humedad y abundante nubosidad. En el sector de la depresión intermedia predomina un clima templado de tipo mediterráneo cálido con una estación seca de seis meses y un invierno lluvioso. A medida que se asciende por la cordillera, las temperaturas descienden bajo los cero grados en los meses de invierno. Sobre los 3.500 metros de altura se pasa al clima frío de altura con predominio de nieves eternas¹⁷.

¹⁷ Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional.

2.2 Turismo

En relación al turismo de esta zona, se destaca su notable variedad en atractivos turísticos, no obstante se remite a la jerarquía de cada uno de ellos, definida conforme su demanda actual detallada en el cuadro 2-1 en el que se puede constatar que predominan los atractivos de jerarquía local, seguidos por la jerarquía nacional (cuadro 2-2); con un porcentaje menor están los de jerarquía internacional, situación que explica la necesidad de su puesta en valor efectiva mediante la conformación y estructuración de productos competitivos.

Cuadro 2-1
Categoría de los Atractivos Turísticos 2014.

Categoría	Total	Porcentaje
Sitios naturales	56	17%
Museos y manifestaciones culturales	80	24%
Folklore	52	15%
Realizaciones Técnicas, científicas o artísticas contemporáneas	97	29%
Acontecimientos programados	41	12%
Centros o lugares de esparcimientos	8	3%
Total	334	100%

Fuente: Dirección Regional SERNATUR, Región de O'Higgins.

Cuadro 2-2
Jerarquía de los Atractivos Turísticos 2014

Jerarquía	Total	Porcentaje
Jerarquía Local	144	43%
Jerarquía Regional	73	22%
Jerarquía Nacional	108	32%
Jerarquía Internacional	9	3%
Total	334	100%

Fuente: Dirección Regional SERNATUR, Región de O'Higgins.

2.3 Caracterización de los Destinos

En la Región de O'Higgins se identifican 3 destinos turísticos consolidados y 2 destinos turísticos emergentes.

Destino Navidad – Matanzas: Es un destino emergente que se localiza en el extremo Noroeste de la región, posee un litoral con condiciones óptimas para el desarrollo de actividades náuticas como el *surf* y otras relacionadas con el deslizamiento sobre olas, destacando la localidad de Matanzas y potencialmente Puertecillo. El turismo de intereses especiales también manifiesta un importante potencial en el Santuario de la Naturaleza “Bosques de Calabacillos”, a través de la observación o estudio de fauna marina del lugar. Los centros turísticos de apoyo son las localidades de Navidad, La Boca y Matanzas.

Destino Lago Rapel: Este destino consolidado fue declarado Zona de Interés Turístico ZOITy su desarrollo se estructuró en torno al Embalse Rapel, por tanto, la oferta turística principalmente dice relación con actividades náuticas.

La oferta de servicios turísticos se concentra mayoritariamente en el extremo Sureste del embalse correspondiente a la comuna de Las Cabras. También cuenta con un importante desarrollo inmobiliario de segunda residencia, el que se concentra en la ribera Suroeste y Noroeste del embalse. Este destino ZOIT, cuenta con un Plan de Acción dirigido a consolidar y diversificar su oferta mediante el mejoramiento de la calidad de los servicios turísticos y el diseño de nuevos productos y circuitos, el mejoramiento del equipamiento y la infraestructura de apoyo a la actividad turística. Los centros turísticos más importantes son la localidad de Las Cabras, Litueche y la Estrella.

Imagen 2-2
Lago Rapel



Fuente: INECON S.A.

Destino Pichilemu: Corresponde a un destino consolidado asociado principalmente a actividades de sol y playa, siendo uno de los balnearios tradicionales del litoral central del país. Pichilemu es reconocido internacionalmente por sus actividades náuticas asociadas al *surf*, formando parte de los circuitos internacionales de este deporte, específicamente el sector denominado Punta de Lobos. Otro atractivo de interés de este destino son las Salinas de Cáhul, atractivo patrimonial donde se produce sal de mar de forma artesanal y potencialmente Bucalemu, Pañul, Ciruelos y San Pedro de Alcántara, para desarrollar productos de turismo cultural. El centro turístico más importante es el Balneario de Pichilemu. Debido a las actividades de *surf*, este es uno de los destinos que recibe un número importante de turistas extranjeros.

Imagen 2-3**Playa Punta de Lobos, Pichilemu, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.****Fuente:** INECON S.A.

Destino Valle de Colchagua: Es un destino consolidado que corresponde al territorio donde se desarrolla la más reconocida industria vitivinícola de la región y una de las principales del país, debido a sus especiales condiciones de clima y suelo. La Ruta del Vino es uno de sus principales productos de este destino. Los servicios turísticos se concentran mayoritariamente en la ciudad de Santa Cruz, también se ubica el museo, el casino de juegos y otros lugares de interés. Este es uno de los dos destinos de la región que concentra la mayor demanda de turistas extranjeros.

Imagen 2-4**Ruta del Vino, Valle de Colchagua, Región Libertador General Bernardo O' Higgins****Fuente:** visitchile.com

Destino Machalí: Este destino emergente se localiza en la precordillera y cordillera de los Andes, al Este de la ciudad de Rancagua. En este destino existen atractivos de jerarquía internacional como el Campamento Sewell, declarado patrimonio de la humanidad por la UNESCO, la localidad de Coya con una zona típica declarada y una en proceso, la Reserva Nacional Río de Los Cipreses y una serie de recursos relacionados con el patrimonio arqueológico de los habitantes prehistóricos de la región. Los centros turísticos más importantes son Machalí y Rancagua.

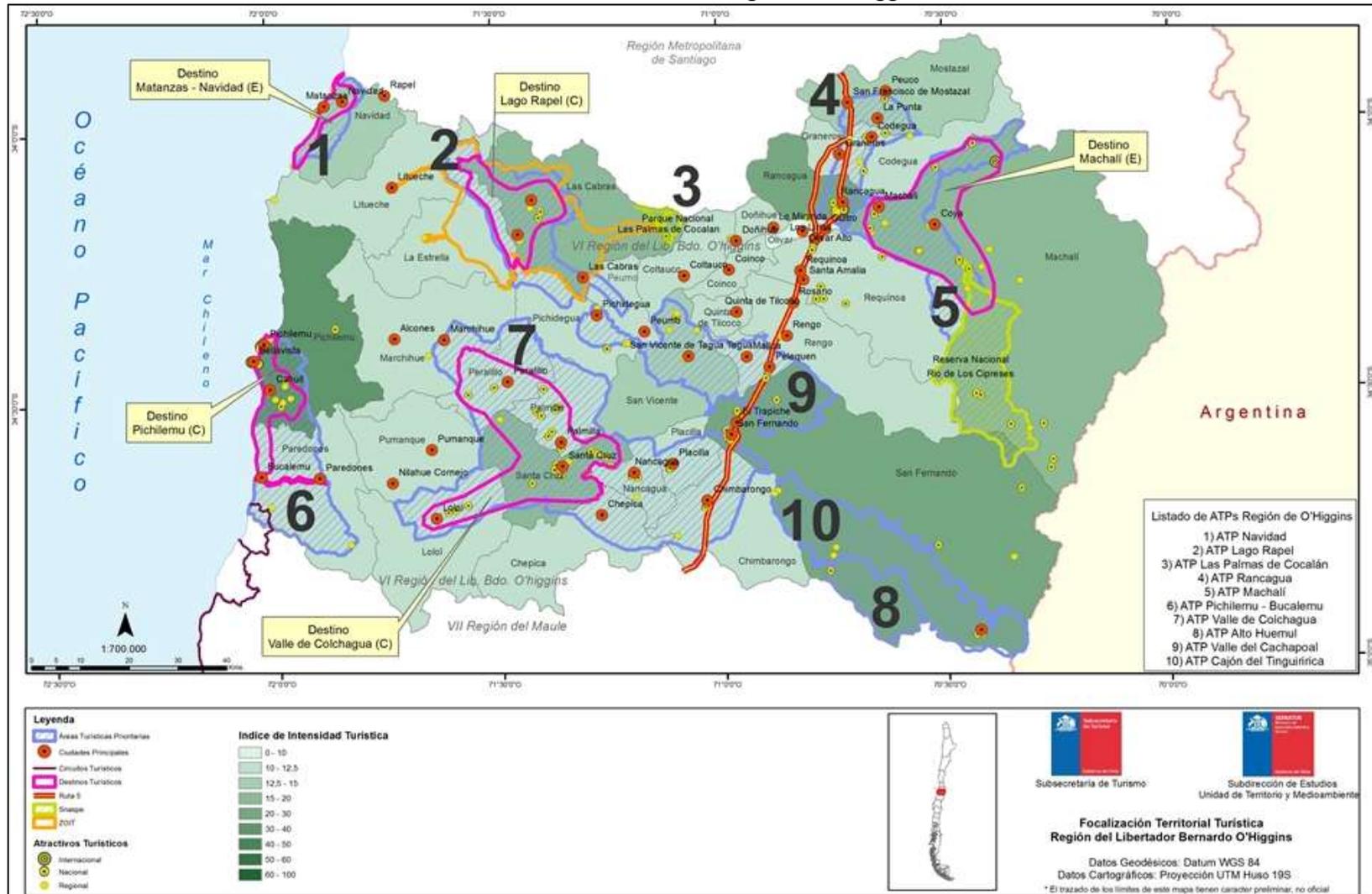
Cuadro 2-3
Caracterización de los Destinos

Destinos	Comunas	Vocación Turísticas	Circuitos Turísticos
Navidad-Matanzas	Navidad	Turismo de intereses especiales, Turismo de aventura (<i>Surf</i> , <i>cabalgatas</i> , <i>buceo</i> y <i>rapel</i>), Turismo cultural.	Circuitos de <i>Surf</i> y deportes Náuticos Circuitos de observación de especies marinas.
Lago Rapel	La Estrella, Las Cabras Litueche	Turismo de aventura, turismo de descanso, turismo de intereses especiales, turismo cultural.	Circuitos de deportes náuticos. Circuitos gastronómicos. Circuitos de observación de aves. Circuitos de pesca recreativa.
Pichilemu	Pichilemu, Paredones	Turismo de aventura (<i>Surf</i>), turismo cultural, turismo de intereses especiales.	Circuitos de deportes náuticos (<i>Surf</i>). Circuito ruta de la sal. Circuito cultural el ciruelo (ruta de San Andrés).
Valle de Colchagua	Santa Cruz, Peralillo, Palmilla, Lolol	Turismo enológico, turismo cultural, turismo de intereses especiales.	Circuito ruta del Vino de Colchagua. Circuitos viñas de Colchagua. Circuito red del Vino del valle de Colchagua. Ruta del Valle de la Luz. Circuito de la Hacienda del Huique.
Machalí	Machalí	Turismo cultural, turismo de aventura, turismo de intereses especiales, turismo rural.	Circuitos de cabalgatas de Antiguas rutas de arrieros. Circuito de campamento minero de Sewell. Circuitos glaciares cordilleranos.

Fuente: Dirección Regional SERNATUR, Región de O'Higgins.

Es destacable decir que estos destinos, así como aquellos territorios con focalización turística y atractivos turísticos, se hayan distribuidos homogéneamente en la región del Libertador Bernardo O'Higgins, donde se puede apreciar planicies litorales, depresión intermedia y Cordillera de Los Andes, las cuales tienen en mayor o menor grado, alguna vocación turística; a excepción del eje Litueche – Pumanque en la Cordillera de la Costa, sector en que no ha sido aprovechado su potencial turístico. (Figura 2-4).

Figura 2-4
Focalización de Destinos Región de O'Higgins



Fuente: Subsecretaría de Turismo, 2015

2.4 Situación de las Áreas Protegidas

En la Región de O'Higgins existe un área protegida del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE) denominada Reserva Nacional Río de Los Cipreses. Se localiza en el sector precordillerano y cordillerano de la comuna de Machalí y cuenta con un equipamiento de dos *campings*, senderos peatonales y senderos para 35 cabalgatas. Actualmente la Corporación Nacional Forestal (CONAF) suscribe convenios temporales con pobladores de la adyacente localidad de Chacayes, para la prestación de servicios menores a los visitantes de la Reserva, en las áreas de uso público que establece el plan de manejo de la unidad. El año 2013 llegaron a la Reserva un total aproximado de 20.000 visitantes, número que se considera el tope de su capacidad de carga, considerando sus actuales instalaciones de uso público.

Cuadro 2-4
Caracterización SNASPE

SNASPE	Comunas	Principales atractivos	Visitación 2015
Reserva Nacional Río de Los Cipreses	Machalí	<u>Cerros</u> : El Indio, El Agujerado, Cotón, Volcán Palomo, Alto de los Arrieros, Los Punzones. <u>Caídas de Aguas</u> : Ranchillos, Maitenes, El Relvo, El Indio, Cotón, Los Pangues y El Baúl. <u>Lagunas</u> : Los Piuquenes, Agua de la vida y Agua de la muerte. <u>Glaciar Río Los Cipreses</u> . <u>Cajones y esteros</u> : Piuquenes, El Baúl, Los arrieros y Medina. <u>Vegetación Nativa</u> : Ciprés, Peumo. <u>Fauna</u> : Loros Tricahue, Puma, Zorros y Guanacos. <u>Otros</u> : Petroglifos y Río de Los Cipreses.	27.633 visitantes.
Reserva Nacional Las Palmas de Cocalán	Las Cabras	<u>Vegetación Nativa</u> : La unidad destaca por la alta concentración de palmas chilenas, muchas de ellas milenarias, que allí se protegen, especie de carácter endémico y lento crecimiento. Esta población se considera las más austral del mundo en su especie. En la zona también se encuentra presencia de peumo, quillay, quiscos y espinos. <u>Fauna</u> : es diversa, llamando la atención la presencia de especies como los zorros culpeo y chilla, el gato montés, el loro tricahue, el aguilucho y otros más comunes como el tordo o la perdiz.	Sin registro de visitantes.

Fuente: Dirección Regional SERNATUR, Región de O'Higgins y CONAF Región de O'Higgins.¹⁸

2.5 Áreas de Desarrollo Indígena

La Región de O'Higgins no posee Áreas de Desarrollo Indígena (ADI) establecidas oficialmente¹⁹.

2.6 Caracterización económica

2.6.1 Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región de O'Higgins

En la Región de O'Higgins existen 605 prestadores de servicios turísticos registrados en SERNATUR. De ellos, los principales corresponden a: Alojamiento Turístico con un 60.1%, el 12.4% a Restaurantes y Similares, el 6.8% de Turismo Aventura y 6.1% Agencias de Viajes y Tour operador. La comuna que cuenta con mayor cantidad de servicios turísticos (230) es Pichilemu, seguida por la comuna de Rancagua (75), San Fernando (59), Santa Cruz (45) y Las Cabras (44).

Cuadro 2-5
Prestadores de Servicios Turísticos, registrados en SERNATUR, según comunas año 2014

Comunas	Servicios															
	Agencias de Viaje y Tour operadores	Alojamiento	Arriendo de Vehículo	Artesanía	Guías de Turismo	Restaurantes y Similares	Servicios Culturales	Servicios de Esparcimientos	Servicios Deportivos	Taxis y Buses de Turismo	Transporte de Pasajeros al Aeropuerto	Transporte de Pasajero por Carretera Interurbana	Transporte de Pasajeros por Vía Aérea	Transportes de Pasajeros por Vía Marítima	Turismo Aventura	Total General
Chimbarongo		2														2
Codegua		4				1										5
Coinco						1										1
Coltauco		2				2	4									8
Doñihue	1													2		3
La Estrella				1			1									2
Las Cabras		37				6	1									44
Litueche		4				3								1		8
Lolol		1		2		1	2	1								7

¹⁸ Visitas de chilenos y extranjeros a ASPE. Serie 2007 - 2015
<http://www.subturismo.gob.cl/documentos/estadisticas/>

¹⁹ Áreas de Desarrollo Indígena
<http://www.conadi.gob.cl/index.php/nuestra-institucion/areas-de-desarrollo-indigena>

Comunas	Servicios																
	Agencias de Viaje y Tour operadores	Alojamiento	Arriendo de Vehículo	Artesanía	Guías de Turismo	Restaurantes y Similares	Servicios Culturales	Servicios de Esparcimientos	Servicios Deportivos	Taxis y Buses de Turismo	Transporte de Pasajeros al Aeropuerto	Transporte de Pasajero por Carretera Interurbana	Transporte de Pasajeros por Vía Aérea	Transportes de Pasajeros por Vía Marítima	Turismo Aventura	Total General	
Machalí	1	5		1		5		3	2							2	19
Malloa		2				1		1									4
Marchihue		1						4									5
Mostazal	1	3			1			1								1	7
Nancagua		3				1	1										5
Navidad		19				2										6	27
Palmilla		2					1									1	4
Paredones		4				1											5
Peralillo		1				1	1										3
Peumo	1																1
Pichilemu	7	167	1	11	8	21		1		3						11	230
Placilla						1		1									2
Pumanque		2				1											3
Quinta de Tilcoco								1									1
Rancagua	18	31		1	1	10		2	1	4	2	1				4	75
Rengo		2				1		1									4
Requinoa						2	1									1	4
San Fernando	3	42		1	3	1				1	1					7	59
San Vicente	1	8		3	1	7		2									22
Santa Cruz	4	22			2	6	3	1		1		1				5	45
Total General	37	364	1	20	16	75	9	25	3	9	3	2	0	0	41		605

Fuente: Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014.

2.6.2 Pasajeros provenientes de programas sociales

Las siguientes son las estadísticas de llegadas de programas de turismo social.

Cuadro 2-6
Estadísticas de llegadas de programas de turismo social – Vacaciones de tercera edad- Tradicional / Cupos sociales (de los últimos cinco años).

Lugar de Residencia	Destinos	2010	2011	2012	2013	2014
	Destino Matanzas - Navidad	0	0	0	0	0
	Destino Lago Rapel	0	0	0	0	0
	Destino Machalí	0	0	0	0	0
Todo Chile	Destino Pichilemu	2.060	2.667	2.807	3.117	1.712
	Destino Valle de Colchagua	0	0	0	0	0

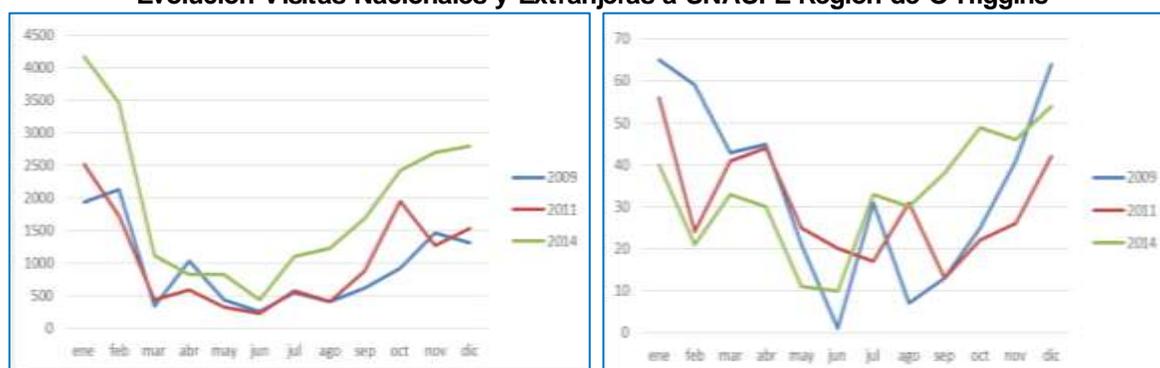
Fuente: Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014.

Como se observa, la participación del programa de turismo de Vacaciones de la Tercera edad, es exclusivamente en el destino Pichilemu, siendo que el destino Matanzas –Navidad posee aptitud para los programas, más si está en pleno crecimiento. En cuanto al origen se puede observar que el 100% de origen en 5 años, es de todo el país.

2.7 Caracterización de la demanda actual

Los siguientes datos apuntan al comportamiento y flujo de turistas y visitantes dentro de la región, es decir, a la demanda turística:

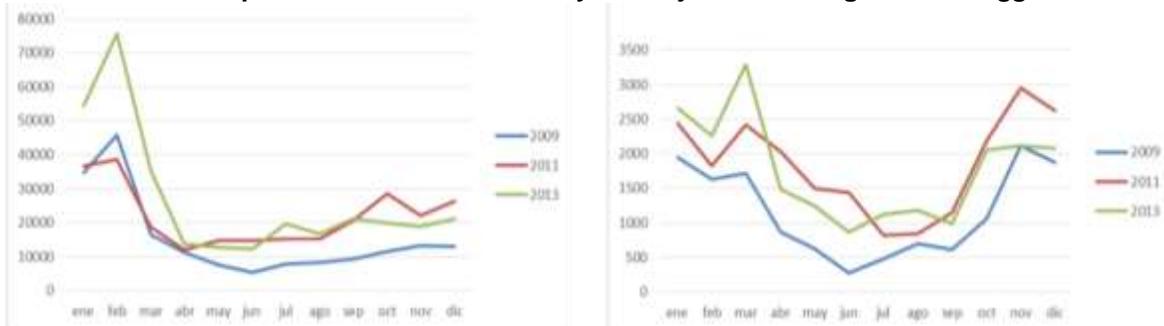
Figura 2-5
Evolución Visitas Nacionales y Extranjeras a SNASPE Región de O'Higgins



Fuente: CONAF

Sobre la llegada a las áreas protegidas del SNASPE, en el caso nacional (gráfico de la izquierda) se observa una marcada estacionalidad en los meses de verano. En el caso internacional, la estacionalidad no es tan marcada y se observa un aumento en los meses de julio y agosto, período de vacaciones en el hemisferio norte.

Figura 2-6
Evolución pernoctaciones Nacionales y Extranjeras en la Región de O'Higgins



Fuente: INE

En relación a la pernoctación, para la demanda nacional es posible observar una mayor estacionalidad siendo que para la extranjera una mayor estabilidad. En los meses de enero y febrero la demanda nacional presenta una intensidad, que es muy marcada en los tres períodos estudiados. En todo caso, la pernoctación también puede darse por visitantes y turistas, siendo los primeros viajes de profesionales del sector minería (Codelco El Teniente) y negocios en general.

Por lo tanto, se puede notar una gran estacionalidad en la región, en cuanto a la demanda turística, donde el máximo de visitas se concentra en diciembre-enero-febrero, decayendo durante el resto del año. A pesar de este ciclo, ha habido una evolución estacional cada año, en cuanto a la cantidad de turistas y visitantes que llegan a la región.

3 RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

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

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

Instrumentos Regionales

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

Instrumentos Locales

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

3.1 Instrumentos Regionales

3.1.1 Estrategia Regional de Desarrollo

La **Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) de O´Higgins 2011-2020** es un instrumento de planificación regional, que reúne las estrategias y acciones para el desarrollo de la región. En materia turística, el documento menciona que es necesario relevar los puntos y rutas que tienen posibilidad de generar una oferta turística a largo plazo, destacando la prestación de servicios en Rancagua, Santa Cruz, Pichilemu y Las Cabras, y las rutas patrimoniales del vino, asociadas a los aspectos culturales destacados de la región. Se identifican en la ERD los siguientes requerimientos de infraestructura y equipamiento turístico:

Cuadro 3-1
Infraestructura Turística Requerida según la Estrategia Regional de Desarrollo de O´ Higgins

Infraestructura Requerida			
Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Turística	Otros	Poner en valor sitio Navidad Tanume	Navidad
General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Implementar red de caminos	Topocalma, Puertecillo, Boca de Rapel, Matanzas y Chorrillos
General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Mejoramiento estándar conectividad	Marchihue - Carretera de la Fruta
General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Mejorar conectividad y accesos para el desarrollo turístico	Pichilemu
General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Aumentar estándar de la vía	Pichilemu
General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Mejorar la red vial y ciclovías	Santa Cruz
General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Aumentar estándar de la vía	Doble vía a San Fernando Santa Cruz- Pichilemu
General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Consolidar la ruta hacia las Termas del Flaco	San Fernando

Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Estrategia Regional de Desarrollo. Región de O´ Higgins 2011-2020

3.1.2 Política Regional de Turismo

La **Política Regional de Turismo 2011-2014** de la Región de O´ Higgins es un instrumento de planificación que orienta la acción pública y privada en el sector turismo, definiendo así resultados con los objetivos establecidos en la ERD y en la Política Nacional de Turismo.

Cuadro 3-2
Infraestructura Turística Requerida según Política Regional de Turismo de O´ Higgins.

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Diseño y desarrollo de productos turísticos	Turística	Otros	Inversión pública focalizada en función de los productos turísticos insertos en los destinos priorizados	Intercomunal
Sustentabilidad y medio ambiente	Turística	Otros	Fomento a inversiones rutas, señalética, infraestructura, zonas típicas	Intercomunal
Inversión pública en turismo	Turística	Otros	Inversión en infraestructura turística de instituciones sectoriales	Intercomunal
Inversión pública en turismo	Turística	Otros	Inversión en señalética turística	Intercomunal

Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Política Regional de Turismo 2011-2014

3.1.3 Plan de Acción Sector Turismo

EL **Plan de Acción Sector Turismo de la Región de O´ Higgins 2014-2018** es un instrumento que establece el ámbito e trabajo de la institucionalidad de turismo a nivel regional, mediante la organización de la acción regional en cinco componentes: promoción, diversificación de experiencias, desarrollo de destinos, calidad turística y

capital humano. El plan integra, coordina y focaliza la inversión de instituciones públicas en los destinos priorizados (Pichilemu, Navidad-Matanzas, Valle de Colchagua, Lago Rapel y Machalí). Los requerimientos de infraestructura vinculados al turismo son los siguientes

Cuadro 3-3
Infraestructura Turística Requerida según el Plan de Acción Sector Turismo. Región de O´Higgins.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Promoción	Turística	Otros	Habilitación de oficinas de información turística	Regional
Desarrollo de destinos	Turística	Otros	Playas accesibles en la región	Pichilemu Navidad -Matanzas
Desarrollo de destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Mejoramiento Camino ruta I-566-J-San Pedro de Alcántara	Pichilemu
Desarrollo de destinos	General	Infraestructura Pesca Artesanal	Construcción muelle Caleta Bucalemu	Bucalemu
Desarrollo de destinos	Turística	Otros	Mejoramiento borde costero Pichilemu	Pichilemu
Desarrollo de destinos	Turística	Otros	Señalética destinos priorizados	Regional
Desarrollo de destinos	Turística	Otros	Señalética enoturística	regional
Desarrollo de destinos	Turística	Otros	Construcción centros de interpretación Valle de Colchagua	Lolol Santa Cruz Palmilla Peralillo
Otros	General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Autopista San Fernando- Santa Cruz	Lolol, Santa Cruz, Palmilla, Peralillo
Otros	General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Ruta 66 Camino de la Fruta	Las Cabras La Estrella
Otros	General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Construcción camino acceso a Puertecillo	Navidad
Otros	Turística	Edificación Patrimonial	Restauración Conjunto Iglesia de la Merced	Rancagua

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Plan de Acción Sector Turismo. Región de O´Higgins 2014-2018.

3.1.4 Plan Regional de Ordenamiento Territorial de O'Higgins

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

En el caso de la Región de O'Higgins el Plan de Ordenamiento Territorial se encuentra en elaboración desde el año 2011. Durante el 2013 se inició el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE).

3.1.5 Plan Regional de Desarrollo Urbano

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

El **Plan Regional de Desarrollo Urbano de la Región de O'Higgins 2007** propone un marco de referencia en materia de planificación y gestión del territorio para ser aplicado en el ámbito urbano correspondiente a la región, así como también, establece los lineamientos se refieren a los criterios y recomendaciones para orientar en el largo plazo el proceso de desarrollo de los centros poblados de la región, la estructuración del sistema urbano, sus áreas de influencia recíproca y sus relaciones espaciales y funcionales, con el fin de lograr un buen aprovechamiento del territorio urbano y una adecuada aplicación del artículo 55° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones en el territorio rural.

La visión de desarrollo del Plan plantea que si bien la Región del Libertador Bernardo O'Higgins es una región principalmente agrícola, es un área de gran potencial productivo y turístico, emplazado en el centro del territorio nacional y directamente vinculado con: el puerto de San Antonio, la ciudad de Santiago, territorios productivos aledaños y el territorio internacional a través del corredor bioceánico Argentina-Chile. Lo anterior, sumado a las inmejorables condiciones de accesibilidad interregional, otorga a la región, un potencial para convertirse en una región prestadora de servicios y por lo tanto con un rol de centralidad de servicios interregional. No se detallan requerimientos de infraestructura para el sector turismo.

3.1.6 Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico

Según información de la Subsecretaría de Turismo en la Región de O´ Higgins existe una Zona de Interés Turístico declaradas bajo la Ley: Sistema Institucional para el Desarrollo del Turismo N° 20.423 (2010) y que corresponde a Lago Rapel (65.101 ha).

El **Plan de Acción de la ZOIT Lago Rapel, 2013** se plantea desde una perspectiva global como un Plan Integral o Plan Maestro que se vincula con aspectos del medio físico, sociocultural y, económico y de gestión que responde a la necesidad de generar en el corto plazo un marco de sustentabilidad para el desarrollo turístico de Rapel. Tiene como visión estratégica que Rapel se aun Polo de Atracción Turística. Posicionado en la macro región central del país como el principal centro lacustre de acogida y distribución de visitantes que viajan en grupos familiares y de amigos atraídos por actividades de turismo activo en espacios rurales con alto valor paisajístico y cultural.; caracterizado por ser seguro, acogedor y especial para el descanso y disfrutar de la tranquilidad. Enriquecido por la consolidación de rutas temática que involucran el territorio natural, rural, cultural y patrimonial en su conjunto.

Cuadro 3-4
Infraestructura requerida en el Plan de Acción ZOIT Lago Rapel.

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Fortalecimiento de la Identidad de Circuitos Rurales	Turística	Otros	Desarrollar un plan de señalización turística y ambiental alineado con los elementos de la imagen de marca y el estilo paisajístico establecidos	ZOIT Lago Rapel
Fortalecimiento de la Identidad de Circuitos Rurales	Turística	Otros	Mejorar ubicación e instalaciones de la oficina de información turística bajo los principios de la estética de marca.	ZOIT Lago Rapel
Programa de infraestructura, equipamiento e instalaciones	Turística	Otros	Construcción de Miradores Escénicos en el Entorno del Lago Rapel	ZOIT Lago Rapel
Programa de infraestructura, equipamiento e instalaciones	Turística	Otros	Instalación de Señalización Turística Vial e Interpretativa	ZOIT Lago Rapel
Programa de infraestructura, equipamiento e instalaciones	Turística	Otros	Habilitación de Tramos para la práctica de Senderismo	ZOIT Lago Rapel
Programa de infraestructura, equipamiento e instalaciones	Turística	Otros	Construcción de Ciclo vías el entorno del Lago Rapel	ZOIT Lago Rapel
Programa de infraestructura, equipamiento e instalaciones	Turística	Otros	Implementación de un Centro de Interpretación Ambiental y del Patrimonio Cultura	ZOIT Lago Rapel

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de infraestructura, equipamiento e instalaciones	Turística	Otros	Centro de Servicios Turísticos Rapel	ZOIT Lago Rapel
Programa de infraestructura, equipamiento e instalaciones	Turística	Otros	Habilitación de un Centro de Eventos	ZOIT Lago Rapel
Programa de infraestructura, equipamiento e instalaciones	Turística	Otros	Iluminación de Rutas entorno al Lago Rapel	ZOIT Lago Rapel
Programa de infraestructura, equipamiento e instalaciones	Turística	Otros	Construcción y Mejoramiento de caminos en Rapel	ZOIT Lago Rapel

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Acción ZOIT Lago Rapel. 2013.

3.1.7 Zonificación del Borde Costero

La Zonificación del Borde Costero corresponde a un proceso de ordenamiento territorial participativo del que se obtiene una propuesta consensuada entre los actores públicos y privados, respecto de los usos preferentes para cada unidad geográfica identificada en el litoral regional. Estos usos preferentes son plasmados en cartografía que identifica los límites de extensión, la zonificación general, y las condiciones y restricciones para su administración.

Para el caso de la Región de O´Higgins en diciembre de 2009, la región concretó la propuesta de Macrozonificación la cual fue observada por la Comisión Nacional del Uso del Borde Costero (CNUBC). Actualmente, el Gobierno Regional y la Municipalidad de Navidad han iniciado el proceso de Microzonificación del Borde Costero, iniciando el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica en enero de 2016.

3.2 Instrumentos de Planificación Local

3.2.1 Planes de Desarrollo Turístico Comunes

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

Según información entregada por SERNATUR Regional, actualmente las comunas de San Fernando, Codegua y Las Cabras están en elaboración de sus PLADETUR, San Francisco de Mostazal tiene que realizar su actualización. El único PLADETUR vigente es el de la comuna de Navidad.

3.2.2 Planes de Desarrollo Comunal

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

En lo que respecta a la Región de O´ Higgins, se revisaron los PLADECO vigentes que están directamente relacionados con los destinos focalizados por la Subsecretaría, que corresponden a: Navidad, Pichilemu, Paredones, Las Cabras, La Estrella, Santa Cruz, Palmilla, Peralillo, Lolol, Machalí

El PLADECO de Navidad 2011-2016 busca convertir a Navidad en una comuna que progresa de la mano de sus tradiciones, con profundo respeto por el medio ambiente, generando oportunidades para el desarrollo de sus hijos y tranquilidad de quienes la visitan.

Los requerimientos de infraestructura turística identificados en el PLADECO son los siguientes:

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

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Turismo	Turística	Otros	Creación de centros de atención turística en lugares de interés	Navidad
Turismo	Turística	Otros	Implementación señalética vial y turística	Navidad
Turismo	Turística y local	Otros	Mejoramiento espacios públicos asociados al patrimonio cultural, natural y paleontológico	Navidad
Turismo	Turística y local	Otros	Implementación estacionamientos en espacios públicos	Navidad
Borde costero	Turística	Otros	Infraestructura para turistas Río Rapel	Navidad

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Navidad 2011-2016.

El **PLADECO 2010-2014** aspira a convertir a **Pichilemu** en una comuna turística, con una base productiva fuerte y sustentable en función de sus recursos naturales y patrimoniales y una política permanente de capacitación para el trabajo y de apoyo a las pymes de la comuna. En cuanto a los requerimientos de infraestructura para el turismo, sólo se especifica el requerimiento de construcción de ciclovías en el sector de Infiernillo.

De acuerdo al **PLADECO de Paredones 2009-2013**, espera convertirse en una comuna que otorga seguridad a sus habitantes en igualdad de condiciones y oportunidades, que se desarrolla desde su historia y cultura, con educación y salud de calidad y que promueve la innovación tecnológica y nuevas oportunidades de negocios, que abre sus fronteras a quienes la visitan y que mantiene con respeto y valor su patrimonio a nuevas generaciones. La infraestructura turística requerida por el PLADECO de Paredones es la siguiente:

Cuadro 3-6

Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Paredones

Requerida			
Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Turística y local	Otros	Implementación feria comunal	Paredones
Turística	Otros	Señalética vial con fomento al turismo	Paredones
Turística	Otros	implementación circuitos turísticos	Paredones
Turística y local	Otros	servicios sanitarios públicos en instalaciones y atractivos turísticos	Paredones
General	Otros	creación terminal transporte público	Paredones
Turística y local	Otros	Construcción Parque Urbano	Laguna Bucalemu

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Paredones 2009- 2013.

El **PLADECO Las Cabras 2013-2016**, define el ámbito económico producto comunal como un turismo de alta calidad, agricultura y comercio sustentable con cuidado y protección del medio ambiente. Una de sus prioridades es generar empleos estables y romper la estacionalidad del turismo.

Las acciones vinculadas a la infraestructura turística mencionada en el PLADECO de Las Cabras son las siguientes:

Cuadro 3-7

Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Las Cabras

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Cultura	Turística y local	Otros	Construcción casa comunal de la cultura	Las Cabras
Cultura	Turística y local	Otros	Implementación feria artesanal comunal	Las Cabras
Cultura	Turística y local	Otros	Implementación rutas culturales	Las Cabras
Turismo	Turística	Otros	Instalación señalética turística pública	Las Cabras
Turismo	Turística	Otros	Implementar oficina de información turística	Las Cabras
Turismo	Turística y local	Otros	Implementar espacio público para muestras de artesanía, muestras de talleres y expresiones artísticas	Las Cabras

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

En el contexto del **PLADECO de Santa Cruz 2011-2015** se define como una comuna eje y polo de desarrollo del Valle de Colchagua, consolidada como centro de servicios con una predominante actividad económica en el comercio, la producción frutícola y vitivinícola orientada al turismo, modernizada, pero con fuerte arraigo de su identidad cultural

Los requerimientos de infraestructura pública vinculada al turismo se encuentran en los siguientes ejes estratégicos del PLADECO:

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

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Territorio	Turística	Otros	Instalación señalización turística	Santa Cruz
Territorio	Turística y local	Otros	Mejoramiento Plaza de Armas	Santa Cruz
Territorio	Turística y local	Otros	Mejoramiento Plaza Paniahue	Paniahue
Territorio	Turística	Otros	Mejoramiento balneario Paniahue	Paniahue
Cultura	Turística y local	Otros	Construcción Casa de la Cultura	Santa Cruz
Cultura	Turística y local	Otros	Habilitación de espacios abiertos para espectáculos culturales	Santa Cruz
Turismo	Turística	Otros	Establecer un punto de informaciones turísticas que permita dar a conocer los distintos atractivos de la comuna	Santa Cruz
Territorio	Turística	Otros	Instalación señalización turística	Santa Cruz

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

El **PLADECO de Palmilla 2013-2016** se orienta a convertir a la comuna en un mejor lugar para vivir, destacando su interés por la protección y conservación del patrimonio cultural. Los requerimientos en infraestructura para el turismo son los siguientes:

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

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo Económico	Turística y local	Edificación Patrimonial	Mejoramiento y Reposición Estación de Colchagua	Palmilla
Desarrollo Económico	Turística y local	Otros	Construcción de Módulos de comidas típicas y artesanías	Palmilla
Desarrollo Económico	Turística y local	Otros	Construcción módulos de venta de artesanía y productos típicos	Palmilla
Mejoramiento vial y accesibilidad	Turística y local	Otros	Señalética vial en San José y Palmilla	Palmilla
Mejoramiento vial y accesibilidad	Turística y local	Otros	Construcción ciclovías varios sectores	Palmilla
Cultura	Turística y local	Edificación Patrimonial	Mejoramiento Teatro Municipal	Palmilla
Cultura	Turística y local	Otros	Construcción Salón de Eventos	Palmilla
Cultura	Turística y local	Edificación Patrimonial	Restauración de Teatro	San José del Carmen
Cultura	Turística y local	Otros	Construcción Casa de la Cultura	Palmilla

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO de Palmilla 2013-2016

El **PLADECO de Peralillo 2008** se define que sus acciones se orientan a impulsar la diversidad e innovación productiva con un manejo sustentable de los recursos naturales, así como el emprendimiento local y la calificación del capital humano. Además, se orienta a propiciar la protección del medio ambiente y el patrimonio

cultural. Los requerimientos de infraestructura pública vinculada al turismo se encuentran en los siguientes ejes estratégicos del PLADECO

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

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura	Turística y local	Otros	Centro de comercialización comunal orientado a la venta de agricultores, artesanos y pymes	Peralillo
Infraestructura	General	Otros	Construcción terminal interprovincial e intercomunal	Peralillo
Infraestructura	General	Ampliación, mejoramiento y reparación vialidad	Pavimentación rutas que conecten con la Carretera de la Fruta	Calleuque San José de Marchihue Los Cardos Pichidegua
Infraestructura	Turística y local	Edificación Patrimonial	Mejoramiento del Centro Cívico Patrimonial	Peralillo
Patrimonio	Turística y local	Edificación Patrimonial	Restauración Patrimonio Arquitectónico	Casona Agustín Echeñique Escuela Básica de Peralillo
Patrimonio	Turística y local	Edificación Patrimonial	Diseño Restauración Teatro	Peralillo

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO de Peralillo 2008

El **PLADECO de Lolol 2012-2016** aspira a convertir a la comuna en líder del turismo regional, mostrando su arquitectura típica, costumbres y tradiciones, con gente noble y trabajadora que se enorgullece de sus paisajes de aires y suelos limpios y de su agricultura. Los requerimientos en infraestructura para el turismo son los siguientes:

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

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Cultura	Turística y local	Otros	Crear Casa de la Cultura	Lolol
Turismo	Turística	Otros	Crear oficina de turismo	Lolol
Infraestructura	Turística y local	Otros	Mejorar señalización de la carretera que une Lolol con Santa Cruz	Carretera Lolol Santa Cruz

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO de Lolol 2012-2016.

El **PLADECO 2010-2014** define a Machalí como una comuna residencial, entretenida y segura, que se rescata y encanta, moderna, comprometida e inclusiva, que abre sus puertas al desarrollo social y cultural, a través del empuje turístico, agrícola e industrial. Los requerimientos de infraestructura pública vinculada al turismo se encuentran en los siguientes ejes estratégicos del PLADECO:

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

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Multisectorial	Turística y local	Otros	Construcción eco parque La Vinita	Parque La Vinita
Sin Información	Turística y local	Edificación Patrimonial	Mejoramiento Zona Típica Coya	Coya
Transporte	Turística y local	Otros	Mejoramiento señalética Machalí, Coya y Santa Teresa	Machalí Coya Santa Teresa
Turismo	Turística y local	Otros	Reparaciones mayores Casino Machalí y reconversión del ex casino en centro cultural	Machalí
Turismo	Turística	Otros	Rehabilitación hostería municipal	Machalí
Multisectorial	Turística y local	Otros	Construcción Baños Públicos Plaza de Armas Machalí	Machalí
Educación	Turística y local	Edificación Patrimonial	Mejoramiento espacios público MN Acueducto Canal Rafaelino	Acueducto Rafaelino
Educación	Turística y local	Edificación Patrimonial	Restauración Casa Patrimonial Los Mayos	Casa Patrimonial Los Mayos

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO de Machalí 2010-2014

3.2.3 Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP)

En la Región de O´ Higgins el **Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE)** está representado por:

- Parque Nacional Las Palmas de Cocalán
- Reserva Nacional Río Los Cipreses
- Reserva Nacional Roblería del Cobre de Loncha

El **Parque Nacional Las Palmas de Cocalán** (CONAF, 1989) fue creado el año 1989 con una superficie de 3.709 hectáreas, los cuales son de propiedad privada. Destaca por la presencia y alta concentración de palmas chilenas; muchas de ellas milenarias; que allí se protegen, siendo una especie de carácter endémico y lento crecimiento. Esta población se considera las más austral del mundo en su especie. En la zona también se encuentra presencia de peumo, quillay, quiscos y espinos. La fauna de la zona es diversa, llamando la atención la presencia de especies como los zorros culpeo y chilla, el gato montés, el loro trichahue, el aguilucho y otros más comunes como el tordo o la perdiz.

El **Parque Nacional Las Palmas de Cocalán** no cuenta con **Plan de Manejo** y no está habilitado para recibir público.

La Reserva Nacional Río Los Cipreses fue creada el 17 de octubre de 1985, mediante Decreto Supremo Nº127 del Ministerio de Agricultura. El Plan de Manejo para esta Reserva Nacional se aprobó en noviembre del año 2000. La Reserva Nacional se destaca por la protección de las especies de fauna como el guanaco, el loro trichahue y

el puma, entre otros. En cuanto a flora es posible destacar el peumo, el quillay, el litre y el ciprés de la cordillera.

La Zonificación de la Reserva permite actividades turísticas y recreativas tales como Excursionismo, caminatas, ciclismo de montaña, observación y fotografía de flora, fauna y recursos escénicos y culturales, esquí *randonée*, montañismo y escaladas. En las Zonas de Uso Extensivo se permiten actividades de recreación extensiva, con desarrollo mínimo de infraestructura, además existen senderos para tránsito en cabalgaduras, bicicletas de montaña y de caminantes, además su objetivo principal es conservar y recuperar los recursos naturales y culturales existentes. Es posible el desarrollo de actividades eco-turísticas dentro de los límites de la capacidad de carga y actividades de merienda y campismo a lugares habilitados, debidamente señalizados. En la Zona Primitiva de Uso Público la actividad debe ser de baja intensidad, por ende, se permitirán solamente formas de recreación primitivas, tales como excursionismo, andinismo, fotografía y se facilitará sólo la investigación, oficialmente autorizada, de los ambientes, altoandinos y de la fauna allí existente, permitiendo el ingreso a visitantes de manera controlada. En Zona de Uso Intensivo se permitirá el uso recreativo dentro de los límites de la Capacidad de Carga de la Zona. En las Zonas de Uso Especial se permite un bajo uso público, pero se permite y regulará el acceso de público a la capacidad de carga de la Unidad y a las áreas de desarrollo habilitadas.

Cuadro 3-13
Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la R.N. Río Los Cipreses

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Recreación	Turística	otros	Ampliación y remodelación del área de acampar actual de Ranchillos; Construcción de una nueva área de Acampar en Maitenes; Construcción de un refugio de montaña en el Sector Urriola; Construcción de una pasarela para cabalgaduras y peatones que cruce el Río de los Cipreses en el Sector Urriola.	R.N. Río Los Cipreses
Programa de Educación Ambiental	Turística	otros	Ampliar el Centro de Información Ambiental; Mejorar y reforzar el sendero interpretativo del bosque esclerófilo en el sector Ranchillos; Colocar paneles de interpretación para visitantes que no utilicen los recorridos regulares guiados por los guarda parques y en aquellas secciones del sendero más susceptibles a deteriorarse se deberá reforzar el sendero con materiales que resistan un uso más intensivo tales como senderos de madera o asfalto; Diseñar nuevos senderos interpretativos en las áreas de Uso Intensivo y Uso Extensivo; Diseñar un sistema de miradores con paneles interpretación.	R.N. Río Los Cipreses

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la R.N. Río Los Cipreses, 2000.

La **Reserva Nacional Roblería del Cobre de Loncha**, está ubicada en la provincia de Melipilla, Región Metropolitana, pero es administrada por CONAF Región de O'Higgins. Fue creada el 25 de julio 1996, mediante Decreto Supremo N° 186 del Ministerio de Agricultura. Destaca por la protección de las especies de fauna como

sapo de rulo, el cóndor, la perdiz, el zorro culpeo y el ratón chinchilla. En cuanto a flora se presenta el bosque de roble de Santiago, bosque de hualo, bosque esclerófilo de peumo, matorral esclerófilo de litre, puyales, entre otros.

La Reserva Nacional Roblería del Cobre de Loncha está cerrada hasta nuevo aviso por camino en mal estado, baja disponibilidad de agua y alto riesgo de incendios forestales. No existe Plan de Manejo para esta Reserva Nacional.

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 O'Higgins, 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 es disponer de servicios de infraestructura pública de calidad, promoviendo el uso eficiente del recurso hídrico para mejorar la competitividad de los sectores productivos y su integración en los mercados internacionales, de forma sustentable, mejorando la calidad de vida de sus habitantes y todo ello en un marco de preservación, conservación y desarrollo de su patrimonio natural y multicultural. Dividiéndose en los siguientes objetivos específicos:

1. Fortalecer la conectividad intra e interregional, contribuyendo a su vez, al traslado y posicionamiento de los productos silvoagropecuarios, frutícola y vitivinícola en los mercados externos.
2. Contribuir a la gestión eficiente y al resguardo del recurso hídrico regional.
3. Fomentar el desarrollo de obras hidráulicas de reserva y provisión del recurso hídrico en todo el territorio, así como de protección a las personas y al entorno.
4. Relevar el atractivo turístico regional, a través de la puesta en valor de los bienes patrimoniales para fortalecer la identidad local.
5. Contribuir a mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región a través del desarrollo y construcción de infraestructura de servicios en el ámbito urbano y rural.
6. Contribuir al proceso de integración económica internacional, a través del estudio de posible conectividad vial con Argentina.
7. Contribuir a mejorar el borde costero regional a través del desarrollo de infraestructura relacionada. Los anteriores, se traducen en las siguientes acciones estratégicas:

²⁰ DIRPLAN: Plan Regional de Infraestructura y Gestión de Recursos Hídricos al 2021. Región del Libertador Bernardo O'Higgins- MOP
http://www.dirplan.cl/planes/regional/download/PRIGRH_Region_OHiggins.pdf

- Mejorar la cobertura, estándar, seguridad y conectividad de la red vial regional.
- Mejorar y ampliar los mecanismos de medición, control y monitoreo del recurso hídrico regional.
- Desarrollar y conservar obras para manejo y protección en cuencas, embalses y canales.
- Fomentar el desarrollo de soluciones alternativas para alcantarillado/ aguas lluvias.
- Contribuir al mejoramiento y/o recuperación de la infraestructura patrimonial.
- Desarrollar infraestructura para espacios públicos de esparcimiento y cultural.
- Desarrollar infraestructura de servicios o instituciones públicas.
- Mejorar los accesos a los servicios y equipamiento comunal.
- Desarrollar e implementar sistemas de Agua Potable Rural.
- Desarrollar estudios preinversionales relacionados al paso fronterizo Las Leñas.
- Implementar infraestructura portuaria y de borde costero

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

Los déficits identificados de infraestructura en relación al turismo, fueron identificados desde la temática de la vialidad y conectividad. Estos son los siguientes:

- Necesidad de mejorar la conexión entre Marchigüe y Pichilemu, dado el rol de prestadora de servicios de Marchigüe y el fortalecimiento del turismo de Pichilemu.
- La carretera entre Marchigüe y Santa Cruz está pavimentada, pero requiere mejorar su estándar.
- Se debe considerar las ampliaciones a doble calzada de la Ruta 90 San Fernando – Santa Cruz,
- Ruta H-30 Rancagua - Doñihue
- Ampliación de una tercera pista en la Ruta 5, entre Santiago y Rancagua.
- Construcción del puente Boyeruca en límite con la Región del Maule. No obstante, el potencial de la Carretera de la Costa no se encuentra del todo desarrollado mientras no se concluya el tramo desde el puente Boyeruca hasta el Puente Mataquito. Con la pavimentación de dicho tramo a los turistas de la Región de O'Higgins se les facilitará la visita a los centros turísticos de la Región del Maule y podrán llegar hasta la zona de Cobquecura de la Región del Biobío

3.3.2 Plan Director de Infraestructura al 2025 del Ministerio de Obras Públicas

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

Visión del desarrollo regional del PDI. Región de O'Higgins

- Abundancia de la agroindustria, industrias procesadoras de productos hortícolas y frutales, plantas secadoras de maíz y envasadoras de bebidas gaseosas y minerales, las que servirán tanto a esta región como a la del Maule y consolidación de Malloa en industria de concentrados.
- Agroturismo y enoturismo por excelencia, con excelentes proyecciones nacionales e internacionales. Destino turístico valorado a nivel nacional e internacional. aprovechamiento de casas patronales como centros de convenciones. También Sewell.
- Excelentes proyecciones para el surf y deportes náuticos de clase mundial.
- Integrante del cluster minero nacional, aunque producción de El Teniente irá en declinación.

Lineamientos que se derivan para el PDI. Región de O'Higgins

- Macroregión – Maule – O'Higgins se beneficiaría si contara con un sistema de vías expeditas y seguras de acceso a los puertos de la Región de Valparaíso. Se requiere un segundo eje interior y paralelo a Ruta 5.
- Desarrollo agrícola de alto rendimiento requiere vías de acceso de calidad a las extensas zonas productivas, facilitando el traslado de la producción a los centros de acopio o de procesamiento.
- Fortalecimiento del turismo requiere mejoramientos viales (pavimentaciones y soluciones básicas). Entre ellos:
 - Conclusión de Ruta Costera.
 - Acceso a Puertecillo y Matanzas.
 - Paseos y costaneras en Pichilemu, Bucalemu y Matanzas.
 - Ciclovías en circuitos turísticos.
 - Señalización de tránsito turística.
- 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.

²¹ DIRPLAN: Actualización Plan Director de Infraestructura MOP. Región de O'Higgins, 2009.
http://www.dirplan.cl/planes/plandirector/Documents/2009/06_Informe_Final_Region_OHiggins.pdf

- 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 otras.)

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: “La misión que orienta nuestro quehacer es el desarrollo integral de las personas de la región, en armonía con el entorno y en donde ellas sean el centro y fin de la acción de todos los actores que intervienen. Queremos más integración, más equidad, más progreso, todo ello realizado con eficiencia. Queremos construir una región compartida y de todos”.

Objetivos estratégicos

- Lograr que la región sea reconocida como tierra huasa, por su posicionamiento de identidad, potenciando la actividad y el patrimonio regional, a través de mejorar el acceso a mercados nacionales e internacionales, para lo cual se destaca la diferenciación de tierra agrícola.
- Desarrollar los sectores productivos exportadores priorizados:
 - Desarrollo de turismo enológico, rural y costumbrista, de *surf* y deportes náuticos de clase mundial, destacando atractivos de costa, tranques y termas, además de la vida agrícola.
 - Proveer productos silvoagropecuarios, frutícolas y vitivinícolas, impulsando el posicionamiento nacional como potencia en los mercados externos.
- Proveer productos mineros, siendo parte del liderazgo nacional en minería. La Región del Libertador Bernardo O’Higgins es exportadora, en particular del cobre y sus derivados.

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

- Asegurar una mejor vida ambiental, cuidando la biodiversidad, protegiendo el medio ambiente, implementando un programa de mejoramiento de la calidad del aire y fortaleciendo las acciones de recuperación de suelos.
- Ofrecer a la ciudadanía territorios urbanos y rurales amables, competitivos, funcionales y seguros, con espacios públicos que mejoren su habitabilidad.
- Implementar servicios de infraestructura para mejorar competitividad de sectores productivos prioritarios, integración territorial, desarrollo urbano y servicios públicos, promoviendo la cultura de calidad de servicios y la protección civil ante riesgos naturales y antrópicos.
- Proveer fuentes de energía adicionales, con énfasis en fuentes renovables, y potenciar el abastecimiento hídrico, con eficiencia en el consumo.
- Crear valor agregado en productos alimentarios y de otros rubros, con investigación e innovación, atrayendo y formando capital humano capacitado.

Infraestructura para fortalecimiento del turismo. Región de O'Higgins

Como apoyo al fortalecimiento del turismo, tiene especial importancia el desarrollo de una serie de mejoramientos viales (pavimentaciones y soluciones básicas para ecoturismo), relacionados con los diversos circuitos turísticos, entre ellos el acceso a las Termas del Flaco, la ruta costera al Norte de Pichilemu y obras de acceso al borde costero regional (Puertecillo, Matanzas y otros) y a la precordillera, así como la incorporación de rutas patrimoniales con reconocimiento arquitectónico y cultural. También deberán considerarse inversiones de mejoramiento en el borde costero, con obras de infraestructura vial, portuaria y turística en Pichilemu, Bucalemu y Matanzas, así como el equipamiento de servicios turísticos y la señalética patrimonial y turística, tanto pública como privada.

a) La Agenda Infraestructura, Desarrollo e Inclusión 30.30

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Plan Zona Extrema: Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.
- Plan de Conectividad Austral.
- Plan Chiloé.
- Plan Rapa Nui.
- Plan de Comunidades Indígenas en territorios rurales.
- Plan Arauco.
- Plan Red Interlagos.

- a) Planes Territoriales de Infraestructura Dirección de Obras Portuarias MOP. Es
b)

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 3-14
Planes Territoriales de Infraestructura 2014-2022

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

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

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

3.3.4 Convenios de Programación

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

Los convenios de programación son instrumentos para financiar inversión. En este sentido, la Ley 19.175, artículo 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.

3.4 Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional

La Estrategia Regional de Desarrollo 2011-2020 (ERD) en materia turística menciona que es necesario relevar los puntos y rutas que tienen posibilidad de generar una oferta turística a largo plazo, destacando la prestación de servicios en Rancagua, Santa Cruz, Pichilemu y Las Cabras, así como las rutas patrimoniales del vino, asociadas a los aspectos culturales destacados de la región. La ERD señala que la región si bien posee atractivos de gran jerarquía no se encuentra posicionada, ni tiene una adecuada oferta de productos y servicios turísticos. En el caso de la ciudad de Rancagua, la estrategia está orientada a aumentar y mejorar el alojamiento y servicios turísticos que oferte para las rutas o atractivos con que cuenta la región. En el caso de la ciudad de Santa Cruz, los equipamientos y servicios se vinculan a la actividad huasa y vitivinícola. Para el caso de la ciudad de Pichilemu, la estrategia se orienta a facilitar los equipamientos y servicios necesarios para la actividad deportiva del *surf* y la relación que existe entre campo-playa. En el caso de Las Cabras, son el alojamiento

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>

y servicios turísticos vinculados al Lago Rapel. El objetivo general del sector turismo en esta dimensión es: Desarrollar, fortalecer y posicionar a la región como un destino turístico, que ponga en valor el paisaje, los productos, la cultura, la historia de la región, que sea sustentable en el tiempo y mejore la calidad de vida de los habitantes de la región.

Los principales lineamientos para lograr estos objetivos, asociados a los requerimientos de infraestructura habilitante se vinculan fundamentalmente a fomentar y orientar el desarrollo de la industria turística sobre la base de las potencialidades y atributos que presentan los territorios, en este sentido la acción del Ministerio de Obras Públicas se debe concentrar en la puesta en valor de los atractivos presentes y en favorecer una conectividad e infraestructura expedita, que permita fomentar el intercambio comercial, turístico y de personas a través de un paso fronterizo.

En particular en el sector de Litueche, se propone la ampliación y mejoramiento de la red vial, como soporte para el desarrollo sustentable de nuevas actividades económicas, orientadas preferentemente al rubro turístico y agropecuario, mejorando la calidad de vida de la población. Por su parte Pichilemu se visualiza como un territorio con un centro turístico consolidado como eje articulador del secano costero, relevando sus atractivos turísticos y mejorando la conectividad y accesos para el desarrollo turístico, vinculando la oferta turística costera con la ruta del vino y el turismo rural. El sector de Santa Cruz se propone como una zona principalmente vitivinícola y también turística con oferta de servicios competitiva y sustentable, compatibilizando su crecimiento económico, con la disminución de la pobreza. Finalmente el sector de San Fernando se identifica a partir de su identidad huasa, la artesanía en mimbre y su patrimonio histórico y religioso potenciará el turismo rural en base a los atributos que presenta el territorio en la cordillera y en el valle.

EL Plan de Acción Sector Turismo de la Región de O´Higgins 2014-2018 aborda cinco componentes: promoción, diversificación de experiencias, desarrollo de destinos, calidad turística y capital humano. El plan integra, coordina y focaliza la inversión de instituciones públicas en los destinos priorizados (Pichilemu, Navidad-Matanzas, Valle de Colchagua, Lago Rapel y Machalí). En particular los principales requerimientos de infraestructura vinculados al turismo son: Playas accesibles en la región, mejoramiento borde costero Pichilemu y construcción de centros de interpretación Valle de Colchagua.

4 INFRAESTRUCTURA MOP 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 de Vialidad, 2014.

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

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

Cuadro 4-2
Longitud de red vial Región de O'Higgins

Red Vial Pavimentada				Soluciones Básicas		Red Vial No Pavimentada		Total
Asfalto	Hormigón	Asf./Horm	Caminos Básicos Intermedios	Capa Protección	Granular Estabilizado	Ripio	Tierra	
1.223,30	59,92	54,31	25,06	657,85	61,04	716,50	678,70	3.476,68

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

La Región de O'Higgins presenta un 38,8% de su red total pavimentada, lo que la ubica por encima del promedio nacional de 25,1%. Es la tercera región del país con mayor porcentaje de caminos pavimentados después de la Región Metropolitana y la de Valparaíso. 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 Protección, corresponden a una Solución Básica con aplicación de una capa asfáltica de protección, en tanto que las Carpetas Granulares Estabilizadas corresponden a una Solución Básica que se caracteriza por la aplicación de algún tipo de ligante o estabilizador del suelo que

mantiene más cohesionada la matriz pétreo. Las principales rutas pavimentadas de la Región del O'Higgins y su relevancia con respecto a los destinos turísticos de la región se presentan a continuación, con su longitud expresada en km.

Cuadro 4-3
Longitud de rutas principales Región de O'Higgins y relación con destinos turísticos

Ruta	Total km	Destino Turístico asociado
Ruta 5	106,16	Machalí; Valle de Colchagua
Ruta 66	75,98	Lago Rapel
Ruta 90	126,05	Valle de Colchagua; Pichilemu
Ruta I-72	77,17	Valle de Colchagua
Ruta I-60	39,17	Valle de Colchagua
Ruta H-35	30,10	Machalí
Ruta H-30	53,08	Lago Rapel
Ruta H-76	68,44	Valle de Colchagua
Ruta G-80-I	32,08	Matanzas - Navidad
Ruta I-80-G	47,98	Matanzas - Navidad
Total	656,21	

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

- **Pasos y avanzadas**

La región de O' Higgins cuenta con el paso Fronterizo Las Damas, que une el territorio nacional con Argentina. El mencionado paso, se diferencia de los otros pasos fronterizos del país, por no contar con infraestructura física de control fronterizo para vehículos motorizados. Por esto, solo se ha otorgado autorización de cruce a expediciones deportivas, culturales e históricas que han solicitado utilizar este paso fronterizo.

El paso se encuentra con habilitación temporal desde el 01 de noviembre de cada año y hasta el 30 de abril del año siguiente, si las condiciones meteorológicas y el estado del terreno así lo permiten.

Cuadro 4-4
Paso Fronterizo en la Región de O' Higgins

Nombre	Coordenadas		Altitud (m.s.n.m.)	País limítrofe	Centro más cercano
	Latitud Sur	Longitud Oeste			
Paso Las Damas	34° 53' 33"	70° 17' 44"	3.069	Argentina	Ciudad de San Fernando

Fuente: Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado

Incorporar un párrafo del paso Las Leñas

4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria

En infraestructura de conectividad aeroportuaria se distinguen tres redes: **la red primaria**, que se compone de los 16 aeropuertos y aeródromos más importantes del país, ubicados en las capitales regionales o en las cercanías de centros económicos

relevantes de la región. Son los aeropuertos por los cuales se presenta el principal flujo de turistas y que permiten la conectividad tanto nacional (para el caso de los 16) como internacional (7 aeropuertos) de los destinos turísticos del país. La red secundaria está compuesta a la fecha por 13 aeródromos que se encuentran distribuidos a lo largo del país, y que complementan a la red primaria y cumpliendo una labor de conectividad en las regiones.

Por último, los pequeños aeródromos cumplen con dar conectividad al territorio y soberanía en localidades apartadas, cumpliendo un rol principalmente social al permitir el acceso de diferentes servicios públicos hacia dichas localidades. Contempla solamente los aeródromos fiscales de uso público.

La Región de O'Higgins no cuenta con aeródromos en la red primaria ni secundaria y todos los aeródromos pequeños son privados o militares. La red aeroportuaria de la región se muestra a continuación:

Cuadro 4-5
Aeropuertos y Aeródromos en la Región del Libertador B. O'Higgins

Aeródromo	Ubicación	Red	Uso	Longitud de pista (m)	Altura (msnm)
Chépica	Chépica	Privado	Privado	650	186
La Marina de Rapel	Las Cabras	Privado	Privado	500	105
Costa del Sol	Litueche	Privado	Privado	643	119
Litueche	Litueche	Privado	Privado	635	240
Fundo Palo Alto	Lolol	Privado	Privado	820	85
El Carrizal	Marchihue	Privado	Privado	550	150
La Esperanza	La Estrella	Privado	Privado	700	165
La Laguna	Marchihue	Privado	Privado	600	161
Paredes Viejas	Marchihue	Privado	Privado	600	137
Agua Santa	Palmilla	Privado	Privado	1.000	145
Viña Sutil	Peralillo	Privado	Privado	634	130
Peumo	Peumo	Privado	Privado	610	170
Almahue	Pichidegua	Privado	Privado	600	128
Panilongo	Pichilemu	Privado	Privado	750	175
Pichilemu	Pichilemu	Privado	Privado	640	25
Los Paltos	Quinta de Tilcoco	Privado	Privado	500	265
De la Independencia	Rancagua	Militar	Militar	1.650	486,6
La Estrella	Navidad	Privado	Privado	600	130
Las Águilas	Navidad	Militar	Militar	800	137
Las Águilas Oriente	Navidad	Militar	Militar	800	183
Rapelhuapi	Navidad	Privado	Privado	1.000	170
Fundo Naicura	Rengo	Privado	Privado	510	320
Los Gómeros	Rengo	Privado	Privado	565	315
San Fernando	San Fernando	Privado	Privado	950	329
Aerosantacruz	Santa Cruz	Privado	Privado	655	153
El Boldal	Santa Cruz	Privado	Privado	780	153
Rucalongo	Paredones	Privado	Privado	900	73

Fuente: Dirección de Aeropuertos 2011 y AIP Chile

4.3 Infraestructura de conectividad marítima y pesquera artesanal.

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

- **Caletas Pesqueras Regionales**

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

- **Otras caletas**

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

Cuadro 4-6
Caletas pesqueras artesanales en la Región de O'Higgins

Caleta	Provincia	Comuna
Boca de Rapel	Cardenal Caro	Navidad
Matanzas	Cardenal Caro	Navidad
Puertecillo	Cardenal Caro	Litueche
Pichilemu	Cardenal Caro	Pichilemu
Bucalemu	Cardenal Caro	Paredones
Boyeruca	Cardenal Caro	Paredones

Fuente: Decreto 240 del año 1998, Ministerio de Defensa Nacional

Figura 4-1
Ubicación de las caletas pesqueras artesanales en la Región del Libertador Bernardo O'Higgins



Fuente: Elaboración propia.

▪ **Infraestructura Portuaria Industrial o Productiva**

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

4.4 Infraestructura de riego.

La infraestructura de riego definida por la DOH está compuesta por Embalses y Canales:

- Embalses: constituidos por una presa que normalmente cierra un cauce natural y permite acumular agua proveniente de lluvia y/o deshielos para dotar de una mayor seguridad en el riego al sector agrícola.
- Canales: permiten captar las aguas desde un río, un embalse u otro canal, para conducirlos hasta la zona de cultivos o plantaciones bajo riego. El canal es una excavación de forma trapecial, normalmente revestida en hormigón o láminas de asfalto y con una suave pendiente longitudinal, que consta de una bocatoma de hormigón armado (cuando capta aguas de un río) provista de compuertas que regulan el paso del agua, así como de compuertas desripadoras que permiten devolver al río las piedras que acarree. El canal se va dividiendo en canales secundarios y terciarios, siendo estos últimos los que entregan el agua a los predios.

4.4.1 Embalses

La región cuenta con tres embalses principales, nueve embalses medianos y 334 embalses menores.

Cuadro 4-7
Embalses Región del Libertador Bernardo O'Higgins

Embalse	Provincia	Comuna	Cauce	Volumen (Mill m ³)	Altura Muro (m)	Año de término	Superficie de Riego (ha)	Administración	Propiedad
Lolol	Colchagua	Lolol	Estación La Fortaleza	6,4	29,5	1938	600	Privada	Privada
Convento Viejo	Colchagua	Chépica	Chimbarongo	237	16,5	2008	27.430	Concesión	Fiscal
Los Cristales	Cachapoal	Rengo	Río Claro de Rengo	8,7	31	1976	7.800	Privada	Fiscal

Fuente: Dirección de Obras Hidráulicas MOP.

El embalse Convento Viejo se encuentra bajo régimen de concesión y es el de mayor abastecimiento en la región.

4.4.2 Canales

En cuanto a canales, en la región se despliegan 1.270 de acuerdo a información de la Dirección General de Aguas y CADE-IDEPE, extendiéndose por 3.400 km aproximadamente.

Cuadro 4-8
Longitud y n° de canales en la Región de O'Higgins

Cauce	Canales (N°)	Longitud (Km)
Río Rapel	228	266,85
Río Cachapoal	371	1.594,50
Río Claro de Rengo	130	662,61
Estero Zamorano	64	447,45
Río Tinguiririca	260	-
Estero Las Toscas	50	-
Estero	167	451,25
Total	1.270	3.422,66

Fuente: DGA, MOP. 2004

En cuanto a la superficie de riego en la región, ésta alcanza a las 210.691 ha.

Cuadro 4-9
Superficie de riego (ha) en la Región de O'Higgins

Comuna	Censo 2007
Rancagua	8.902,80
Codegua	6.221,95
Coinco	2.301,90
Coltauco	5.813,30
Doñihue	1.602,40
Graneros	5.771,66
Las Cabras	11.384,70
Machalí	2.309,50
Malloa	5.714,60
Mostazal	5.322,07
Olivar	2.456,70
Peumo	6.060,50
Pichidegua	12.575,70
Quinta de Tilcoco	5.178,40
Rengo	14.197,43
Requínoa	10.618,90
San Vicente	14.364,82
Pichilemu	344,49
La Estrella	1.000,80
Litueche	521,05
Marchihue	5.393,91
Navidad	410,46
Paredones	229,40
San Fernando	10.617,10
Chépica	10.144,03
Chimbarongo	19.555,32
Lolol	3.539,25
Nancagua	6.410,09
Palmilla	10.094,49
Peralillo	7.109,61
Placilla	4.926,88
Pumanque	584,20
Santa Cruz	9.012,60
Total regional	210.691,01

Fuente: Censo Agrícola 2007.

4.5 Infraestructura de control aluvional

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

La región no cuenta con obras de control aluvional, aunque se cuenta con dos diagnósticos actualizados de obras de defensa fluvial para los ríos Tinguiririca y Cachapoal, y a la espera de recursos para el estudio de Diagnóstico de los ríos Claro, Codegua y esteros menores.

4.6 Edificación pública y patrimonial.

- **Patrimonio Cultural.**

El siguiente cuadro muestra el listado de Monumento Nacionales en la Región de O'Higgins:

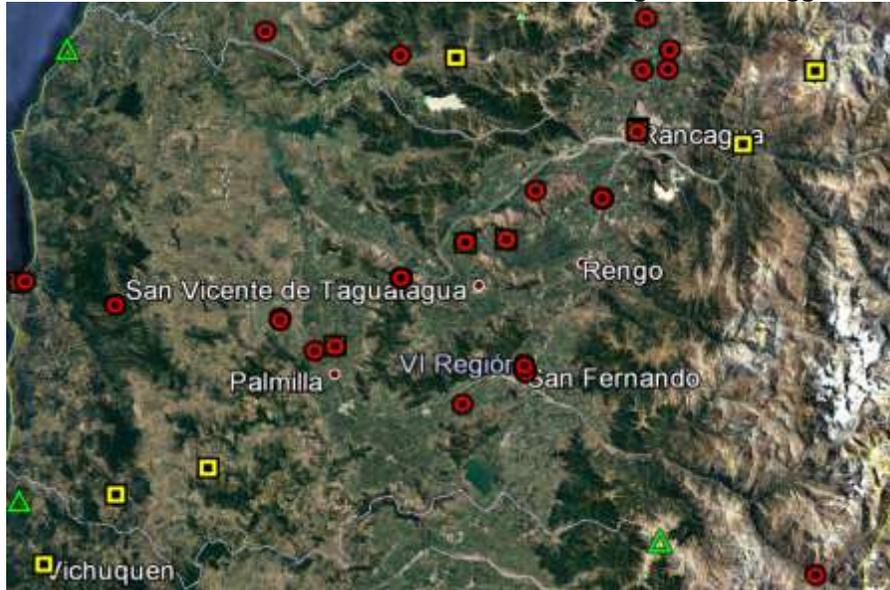
Cuadro 4-10
Monumentos Nacionales en la Región de O'Higgins

Nombre (Denominación Oficial)	Comuna	Categoría
Iglesia de Rancagua	Rancagua	Monumento Histórico
Sitio donde se conservan huellas de animales extinguidos en el lugar denominado "Termas del Flaco"	San Fernando	Monumento Histórico
Casa Patronal, Capilla y dependencias contiguas de la Hacienda San José del Carmen el Huique	Palmilla	Monumento Histórico
Iglesia San Pedro de Alcántara	Paredones	Monumento Histórico
Entorno urbano de la Iglesia de La Merced	Rancagua	Zona Típica
Pueblo de San Pedro de Alcántara	Paredones	Zona Típica
Inmueble ubicado en calle Estado N° 685	Rancagua	Monumento Histórico
Inmueble ubicado en calle Estado N° 684-682	Rancagua	Monumento Histórico
Plazuela del Instituto O´ Higgins o plaza Santa Cruz de Triana	Rancagua	Zona Típica
Casa patronal del Fundo de Nilcunlauta	San Fernando	Monumento Histórico
Edificio de la Estación de los ferrocarriles del Estado de la ciudad de San Francisco de Mostazal	Mostazal	Monumento Histórico
Casa ubicada en calle Millan s/n° , esquina de Avenida Cachapoal	Rancagua	Monumento Histórico
Iglesia de San Francisco y patio	San Fernando	Monumento Histórico
Capilla de las Hijas de la Caridad de San Vicente de Paul	San Fernando	Monumento Histórico
Colecciones de todos los museos dependientes de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos	Rancagua	Monumento Histórico
Edificio del antiguo casino de Pichilemu y los jardines del Parque Agustín Ross	Pichilemu	Monumento Histórico
Casa Hodgkinson	Graneros	Monumento Histórico
Iglesia de Guacarhue	Quinta de Tilcoco	Monumento Histórico
Plaza de Guacarhue	Quinta de Tilcoco	Zona Típica
Pukará del Cerro La Compañía	Codegua	Monumento Histórico
Ramal Ferroviario San Fernando a Pichilemu: Estación Placilla	Placilla	Monumento Histórico
Ramal Ferroviario San Fernando a Pichilemu: Estación de Colchagua	Palmilla	Monumento Histórico
Ramal Ferroviario San Fernando a Pichilemu: Túnel el Árbol	Pichilemu	Monumento Histórico
Ramal Ferroviario San Fernando a Pichilemu: Caballo de agua que se encuentra en la Estación El Lingue	Pichilemu	Monumento Histórico
El Recinto de la Estación de los Ferrocarriles de Pichilemu	Pichilemu	Monumento Histórico
Edificio de la Gobernación Provincial de Cachapoal	Rancagua	Monumento Histórico
Casas patronales del fundo Los Perales	Requínoa	Monumento Histórico
Liceo "Neandro Schilling"	San Fernando	Monumento Histórico
Locomotora a vapor N° 607 tipo 57 y su Tender	San Fernando	Monumento Histórico
Entorno de la casa patronal y otras dependencias de la hacienda San José del Carmen el Huique	Palmilla	Zona Típica
Predio Alto Huemul	San Fernando / Romeral / Teno	Santuario de la Naturaleza
Plaza de Los Héroes y su entorno	Rancagua	Zona Típica

Nombre (Denominación Oficial)	Comuna	Categoría
17 Azudas de Larmahue	Pichidegua	Monumento Histórico
Campamento Sewell	Machalí	Zona Típica
Centro histórico de Lolol	Lolol	Zona Típica
Sector de Pichilemu	Pichilemu	Zona Típica
Pueblo de Zúñiga	San Vicente	Zona Típica
Parroquia Nuestra Señora de la Merced	San Vicente	Monumento Histórico
Casa Parroquial Nuestra Señora de la Merced	San Vicente	Monumento Histórico
Casa Guillermo Cáceres	San Vicente	Monumento Histórico
Casa Carmen Galafe	San Vicente	Monumento Histórico
Escuela básica de Peralillo	Peralillo	Monumento Histórico
Iglesia de Nuestra Señora de la Merced de Codegua	Codegua	Monumento Histórico
Parroquia San Nicodemo de Coinco	Coinco	Monumento Histórico
Cárcel de San Fernando	San Fernando	Monumento Histórico
Casona Agustín Echeñique	Peralillo	Monumento Histórico
Población Errázuriz de Coya	Machalí	Zona Típica
Bosque de Calabacillo	Navidad	Santuario de la Naturaleza
Tubería de madera de Pangal	Machalí	Monumento Histórico
Estación de Ferrocarriles de Peumo	Peumo	Monumento Histórico

Fuente: Consejo de Monumentos Nacionales

Figura 4-2
Ubicación de Monumentos Nacionales en la Región de O'Higgins



Fuente: Elaboración propia en base a información del Consejo de Monumentos Nacionales

Círculos: Monumentos Históricos; Cuadrados: Zonas Típicas; Triángulos: Santuarios de la Naturaleza

- **Edificación Pública y Patrimonial**

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

La edificación pública patrimonial corresponde a iniciativas de inversión de patrimonio arquitectónico (con fondos sectoriales o en el marco del Programa Puesta en Valor del Patrimonio, según crédito BID que vincula a los Gobiernos Regionales, a la SUBDERE y al MOP), y a instrumentos de gestión, tales como términos de referencia e informes técnicos, orientados a la formulación y sistematización de procedimientos para la puesta en valor del patrimonio arquitectónico. Al respecto, su objetivo es proteger y poner en valor los bienes patrimoniales inmuebles (edificaciones, conjuntos urbanos o sitios) declarados Monumentos Nacionales, o en proceso de serlo, de prioridad nacional o regional, de modo que generen beneficios socio-económicos que contribuyan al desarrollo sustentable.

4.7 Cobertura de Agua Potable Rural y Saneamiento Rural.

a) Sector urbano.

De acuerdo al último Informe Anual de Coberturas Urbanas de Servicios Sanitarios de la Superintendencia de Servicios Sanitarios (SISS), para el sector urbano en la región los servicios sanitarios de producción y distribución de agua potable, sirven a un total de 726.190²⁴ habitantes, con un 100% de cobertura, mientras los de recolección y disposición de aguas servidas alcanzan a los 644.364, con un 88,7% de cobertura. La empresa encargada del servicio de agua potable es ESSBIO (VI REGIÓN) S.A.

b) Sector rural

Según datos proporcionados por el MOP, en la región se contabilizan un total de 220 sistemas de Agua Potable Rural (APR) operativos beneficiando aproximadamente a 280 mil personas. Los APR en funcionamiento, se listan en el siguiente cuadro:

Cuadro 4-11
APR en la Región de O'Higgins

Provincia	Comuna	N° de Localidades abastecidas	N° de Arranques	N° de Beneficiarios/as Estimados
Cachapoal	Codegua	4	652	2.608
	Coínco	4	949	3.796
	Coltauco	7	3.078	12.312
	Doñihue	2	518	2.072
	Graneros	2	947	3.788
	Las Cabras	13	4.550	18.200
	Machalí	3	707	2.974
	Malloa	10	2.494	9.976
	Mostazal	7	1.081	4.324
	Olivar	2	3.021	12.084
	Peumo	2	1.084	4.336
	Pichidegua	9	4.027	16.108
	Quinta De Tilcoco	2	1.355	5.420
	Rancagua	7	1.829	7.316
	Rengo	11	2.239	8.956
	Requínoa	7	2.643	10.572
	San Vicente de Tagua			
	Tagua	19	7.427	29.708
	Cardenal Caro	La Estrella	3	871
Litueche		6	1.416	5.664
Marchihue		6	1.898	7.592
Navidad		3	1.888	7.552

²⁴ Fuente: Superintendencia de Servicios Sanitarios (SISS). Informe de Gestión del Sector Sanitario 2015.

Provincia	Comuna	N° de Localidades abastecidas	N° de Arranques	N° de Beneficiarios/as Estimados
	Paredones	6	1.717	6.868
	Pichilemu	3	707	2.828
Colchagua	Chépica	10	2.644	10.576
	Chimbarongo	12	4.416	17.664
	Lolol	6	912	3.648
	Nancagua	7	2.483	9.932
	Palmilla	9	2.305	9.220
	Paredones	1	113	452
	Peralillo	8	1.599	6.396
	Placilla	7	1.649	6.596
	Pumanque	3	466	1.864
	San Fernando	10	3.322	13.288
	Santa Cruz	9	3.648	14.592
Total general		220	70.655	282.766

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

4.8 Infraestructura Pública Concesionada.

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

- **Ruta 5 Tramo Santiago – Talca.**

De acuerdo a la descripción del proyecto en Concesiones, éste involucró la construcción de una autopista de doble calzada de 266 kilómetros, con accesos controlados, sistema de seguridad y emergencia, intersecciones principales desniveladas, y mejoramiento de la señalización y demarcación existentes. En la Región Metropolitana comprende además el proyecto Acceso Sur a Santiago.

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

También otorgará mayor facilidad de transporte de productos de las regiones de O'Higgins y Maule, ambas de gran desarrollo industrial, hacia la Región Metropolitana y los puertos de embarque de la Región de Valparaíso.

El aumento en los flujos de vehículos que se desplazan por la Ruta 5 hacia el Sur y la necesidad de mejorar los tiempos de viaje en periodos punta llevó al Ministerio de Obras Públicas a suscribir un acuerdo con Ruta del Maipo para desarrollar terceras pistas en el sector de Angostura, que representan una inversión de US\$ 98 millones. Estas obras comenzaron en febrero de 2014 y se extienden por un periodo de 37 meses, contados desde la publicación del convenio en el Diario Oficial (28 de diciembre de 2013).

- **Embalse Convento Viejo**

De acuerdo a la descripción del proyecto en Concesiones, el Embalse Convento Viejo está ubicado en las provincias de Colchagua y Cardenal Caro, en la Región de O'Higgins, 160 kilómetros al Sur de la Región Metropolitana.

Esta inversión consideró la ampliación del embalse original junto con distintas obras complementarias, para beneficiar a los agricultores de los valles de Nilahue, Chimbarongo, Las Toscas y Guirivilo. Mantiene una acumulación de 237 millones m³.

5 PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE

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

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

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

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

5.1 Antecedentes para la construcción del Plan Base

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

Figura 5-1
Componentes del Territorio Prioritario de Intervención



Fuente: Elaboración propia

5.2 Construcción del Plan Base

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

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

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

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

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

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

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

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

Glosario de términos

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

Plan Preliminar, con el fin de determinar que conjuntos de proyectos se desarrollarán antes que otros.

Las siguientes definiciones corresponden a SERNATUR:

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

5.3 Listado de Proyectos del Plan Base Región de O'Higgins

Cuadro 5-1
Proyectos del Plan Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo - Región de O'Higgins

N° Proyecto (*)	NOMBRE DEL PROYECTO	Código BIP	SERVICIO MOP	DESTINO	ZOIT	UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVOS	Corto Plazo		Mediano Plazo			
							2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021
3	Mejoramiento del Borde Costero, sector la Boca de Rapel, Navidad	SIN BIP	Obras Portuarias	Matanzas - Navidad		La Boca						
8	Construcción Colector de Aguas Lluvias, San Fernando	30091464-0	Obras Hidráulicas	Valle de Colchagua		Cordillera de San Fernando		Ejecución				
9	Restauración Conjunto Hospital San Juan de Dios San Fernando	SIN BIP	No MOP (UT Arquitectura)	Valle de Colchagua		Cordillera de San Fernando	Ejecución					
10	Mejoramiento y Ampliación APR Roma La Marinana, San Fernando	20163175-0	Obras Hidráulicas	Fuera de Destino		Cordillera de San Fernando	Ejecución					
18	Ruta 66 Camino de La Fruta	¿29000348-0?	Concesiones	Lago Rapel	Lago Rapel	Los Lingues	Diseño					
21	Mejoramiento y Ampliación APR Agua Santa-Santa Rita, Palmilla	SIN BIP	Obras Hidráulicas	Valle de Colchagua		El Huique				Diseño		
22	Mejoramiento y Ampliación APR Las Garzas Las Majadas Trichahuera, Palmilla	30331772-0	Obras Hidráulicas	Valle de Colchagua		El Huique	Ejecución					
24	Mejoramiento Pasadas Urbanas Ruta 90, Sector: San Fernando - Santa Cruz	30346072-0	Vialidad	Valle de Colchagua		Lo Moscoso	Diseño					
25	Mejoramiento y Ampliación APR Callejones La Gloria, Nancagua	30428225-0	Obras Hidráulicas	Valle de Colchagua		Lo Moscoso	Ejecución					
26	Mejoramiento y Ampliación APR Puquillay Alto, Nancagua	30457273-0	Obras Hidráulicas	Valle de Colchagua		Lo Moscoso		Ejecución				
27	Mejoramiento y Ampliación APR Villa Alegre San Luis, Placilla	SIN BIP	Obras Hidráulicas	Valle de Colchagua		Lo Moscoso			Ejecución			
28	Mejoramiento y Ampliación APR Uva Blanca Las Hijuelas, Chépica	SIN BIP	Obras Hidráulicas	Valle de Colchagua		Lo Moscoso				Diseño		
29	Mejoramiento y Ampliación APR San Gregorio, Nancagua	30256872-0	Obras Hidráulicas	Valle de Colchagua		Lo Moscoso	Ejecución					
30	Construcción Ciclovías IV Etapa, VI Región	30082992-0	Vialidad	Valle de Colchagua		Santa Cruz	Ejecución					
31	Mejoramiento Ruta 90, Sector La Rosa - Pichilemu, Prov. Cardenal Caro	30371878-0	Vialidad	Valle de Colchagua		Santa Cruz	Diseño		Ejecución			
31	Mejoramiento Ruta 90, Sector La Rosa - Pichilemu, Prov. Cardenal Caro	30371878-0	Vialidad	Valle de Colchagua		Santa Cruz				Ejecución		
32	Construcción Ciclovías IV Etapa, VI Región	30082992-0	Vialidad	Valle de Colchagua		Santa Cruz	Ejecución					
33	Mejoramiento Rutas I-760 Quinahue - Chomedahue (Complementación By Pass Santa Cruz), Santa Cruz	30071786-0	Vialidad	Valle de Colchagua		Santa Cruz	Ejecución					
34	Construcción Colectores de Aguas Lluvias, Santa Cruz	SIN BIP	Obras Hidráulicas	Valle de Colchagua		Chépica-Lolol		Diseño		Ejecución		
37	Construcción Pasarelas en Diversos Lugares de La VI Región II Etapa	30081187-0	Vialidad	Valle de Colchagua	Lago Rapel	Chépica-Lolol	Ejecución					
38	Construcción Ciclovías IV Etapa, VI Región	30082992-0	Vialidad	Valle de Colchagua		Chépica-Lolol	Ejecución					
39	Construcción Colector de Aguas Lluvias Calle Los Alerces, Lolol	30091559-0	Obras Hidráulicas	Pichilemu		Barrancas	Ejecución					
42	Ampliación APR Ciruelos Barrancas Pañul A Diversos Sectores, Pichilemu	30128732-0	Obras Hidráulicas	Pichilemu		Cáhuil	Ejecución					
44	Mejoramiento y Ampliación APR Cahuil, Pichilemu	30112952-0	Obras Hidráulicas	Pichilemu		Punta de Lobos	Ejecución					
47	Construcción Obras Básicas pPara El Surf y Deportes Náuticos Provincia de Cardenal Caro	SIN BIP	Vialidad Obras Portuarias?	Pichilemu		Pichilemu	Ejecución					
50	Mejoramiento Ruta 90, Sector: Santa Cruz - Peralillo, Prov. Colchagua	30371699-0	Vialidad	Pichilemu		Pichilemu						
51	Construcción Colectores de Aguas Lluvias, Pichilemu	SIN BIP	Obras Hidráulicas	Pichilemu		Pichilemu		Ejecución		Ejecución		
52	Construcción Borde Costero Playa Infiernillo Pichilemu	30371128-0	Obras Portuarias	Valle de Colchagua		Sin UDA						

N° Proyecto (*)	NOMBRE DEL PROYECTO	Código BIP	SERVICIO MOP	DESTINO	ZOIT	UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVOS	Corto Plazo		Mediano Plazo			
							2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021
54	Mejoramiento Ruta I-338 Apalta - Agua Santa	30127095-0	Vialidad	Lago Rapel		Sin UDA	Ejecución					
55	Construcción Pasarelas en Diversos Lugares de la VI Región II Etapa	30081187-0	Vialidad	Fuera de Destino		Sin UDA	Ejecución					
58	Construcción Infraestructura Marítima Caleta Bucalemu	30420658-0	Obras Portuarias	Fuera de Destino		Sin UDA	Ejecución					
56	Mejoramiento Ruta I-45 Camino Puente Negro - La Rufina Km 25,5 A 29,5	30123824-0	Vialidad	Pichilemu		Sin UDA	Diseño		Ejecución			
57	Mejoramiento Ruta I-451 Tinguiririca - Puente Negro	30083459-0	Vialidad	Lago Rapel		Sin UDA	Ejecución					
59	Mejoramiento Servicio de APR Los Aromos El Durazno, Las Cabras	30080075-0	Obras Hidráulicas	Lago Rapel	Lago Rapel	Sin UDA	Ejecución					
60	Mejoramiento y Ampliación APR Cocalán, Las Cabras	30476583-0	Obras Hidráulicas	Fuera de Destino	Lago Rapel	Sin UDA		Ejecución				
61	Mejoramiento y Ampliación APR La Estrella, La Estrella	30127347-0	Obras Hidráulicas	Fuera de Destino	Lago Rapel	Sin UDA		Ejecución				
62	Mejoramiento Servicio de APR de Litueche, Litueche	30077349-0	Obras Hidráulicas	Fuera de Destino	Lago Rapel	Sin UDA		Ejecución				
63	Restauración Casa Hodgkinson, Graneros	30437973-0	No MOP (UT Arquitectura)	Matanzas - Navidad		Sin UDA						
64	Ampliación Servicio de APR Licancheu A Alto Grande, Navidad	30077350-0	Obras Hidráulicas	Valle de Colchagua		Sin UDA	Ejecución					
65	Mejoramiento y Ampliación APR Nerquihue El Buche, Lolol	30328974-0	Obras Hidráulicas	Valle de Colchagua		Sin UDA	Ejecución					
66	Mejoramiento y Ampliación APR El Cortijo Santa Ana El Carmen, Peralillo	SIN BIP	Obras Hidráulicas	Machalí		Conector				Diseño		
90	Mejoramiento Ruta H-365 Sector: Termas De Cauquenes - Puente Chacayes	30420573-0	Vialidad	Machalí		Sin UDA	Diseño			Ejecución		

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

5.4 Elaboración de la Cartografía del Plan Base de Infraestructura

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

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

6 IMAGEN OBJETIVO DE LOS DESTINOS

6.1 Situación actual

La estructura del sistema urbano regional de la Región de O'Higgins se manifiesta en base a dos ciudades principales: Rancagua y San Fernando, la primera –su capital administrativa- en la cuenca del río Cachapoal, la segunda en la del Tinguiririca. A pesar de su imagen como región rural, cerca del 60% de su población habita en ciudades (INE Censo 2002). En el caso de Rancagua, con sus 214.344 habitantes concentrando cerca del 27% de la población regional (780.627 hab.), y San Fernando con sus 63.732 hab., apenas el 8,16%.

Continuando con lo anterior, si a Rancagua se agrega Machalí (28.628 hab.), un área ya conurbada, se llega a 242.972 hab., por lo tanto, acaparando cerca del 31.1% de la población regional. Otras ciudades, que se pueden mencionar son Rengo (30 mil hab.), Graneros (25.961 hab.) y Santa Cruz (32.387 hab.). Por lo tanto, se trata así de una región con población bastante concentrada, especialmente la que abarca la Provincia de Cachapoal, en torno al Río Tinguiririca. Otra área de la región, donde se concentra población es en la zona costera de Cardenal Caro, donde destaca el poblado de Pichilemu, con cerca de 12.392 mil hab.

La región del Libertador General Bernardo O' Higgins presenta una imagen de ruralidad que perfectamente podría ser aprovechada para traer visitantes nacionales y extranjeros que desean conocer, de primera fuente, las tradiciones del campo chileno, como sus costumbres y gastronomía. Además, esta región tiene la ventaja comparativa de encontrarse colindante a la Región Metropolitana de donde podría recibir visitantes, ya que es un potencial mercado de 7 millones de habitantes.

A pesar de lo último mencionado, la región tiene una escasa infraestructura y servicios turísticos, siendo la excepción la comuna de Santa Cruz y la Ruta del Vino de Colchagua, dándose esto, principalmente por la inversión de la empresa privada, focalizada a viticultura, lo que ha logrado posicionar esa área como un destino turístico relevante.

Otra zona dentro de la región que cabe mencionar, por su atractivo turístico es Pichilemu y Punta de Lobos, áreas costeras que por su particular oleaje, han atraído en el último tiempo más visitantes, especialmente los seguidores del deporte surf. Lo que ha significado una renovación al balneario tradicional de Cardenal Caro.

Por otra parte, se hace necesario mencionar, que las comunas costeras de Navidad y Litueche, han tenido un desarrollo acelerado en el último tiempo; dado por el aumento de inversión inmobiliaria, para la generación de viviendas de segunda residencia, especialmente en el sector de Puertecillo – Topocalma.

Un lugar dentro de la región, con oferta turística es La Hacienda Los Lingues, vecina a la ex estación Polonia de EFE (Empresa de Ferrocarriles del Estado), destinada a un público exclusivo de alto consumo.

En cuanto a vialidad, la Ruta 5, al igual que en la mayor parte de las regiones del país cumple el rol de eje vertebral, de donde salen vías transversales. De aquí, se desprende un *by pass* hacia Rancagua, el cual es útil tanto para los flujos de pasada como para aliviar la congestión de esta ciudad.

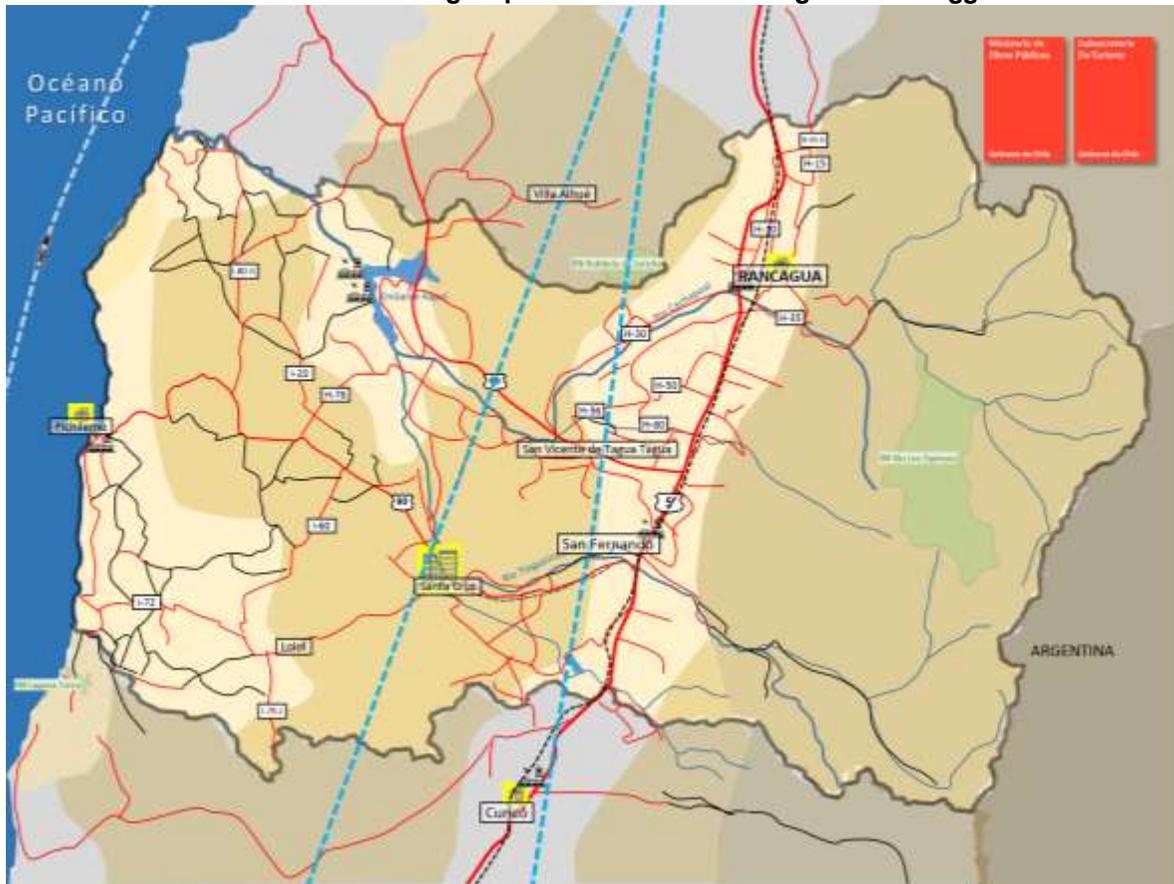
Desde el punto de vista de la conectividad terrestre regional, dos vías cumplen este propósito, la H-30 y la Ruta 90, la primera paralela al río Cachapoal y la segunda paralela al río Tinguiririca. Ambas rutas son de uso mayoritariamente productivo, aunque la Ruta 90, más allá de Peralillo reduce mucho su función como eje de cargas agrícolas. Estas rutas, son asimismo la infraestructura vial que da acceso a los diversos poblados contiguos, incluyendo Santa Cruz.

Otra ruta importante que atraviesa esta región es la Ruta 66, llamada “Camino de la Fruta”, la cual se conecta con el Puerto de San Antonio, en la región de Valparaíso. Su aumento de capacidad puede ser vista como una oportunidad para atraer visitantes desde el litoral central del país, además de tener un interesante circuito desde la ciudad de Melipilla en la Región Metropolitana, vía Crucero Las Arañas.

Esta es una región sin puertos, aeropuertos ni pasos fronterizos consolidados, pero dada su cercanía con las mayores infraestructuras de esta naturaleza en el país, puede contar con ellas, especialmente con carreteras, como la Ruta 5 y la Ruta 66.

En definitiva, la región de O´ Higgins es un área que se encuentra en estado potencial de ser aprovechada aún más turísticamente, ya que posee condiciones para el desarrollo de esta actividad a muy buen nivel, especialmente si desarrolla y potencia sus actuales atractivos y muy especialmente los referentes a la vitivinicultura y el turismo rural.

Figura 6-1
Infraestructura estratégica para el turismo de la Región de O'Higgins

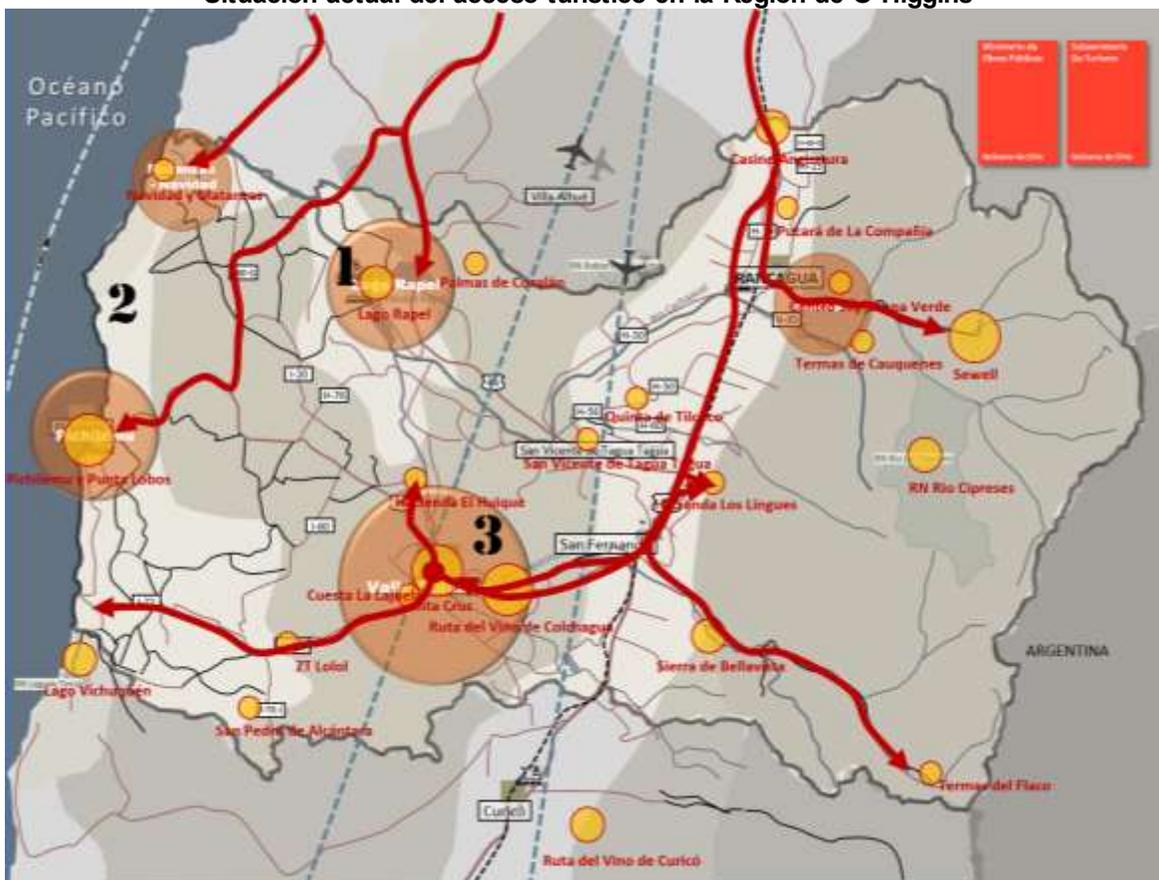


Fuente: Elaboración propia, en base a la cartografía de vialidad del Ministerio de Obras Públicas (2013).

Para esta región la Subsecretaría de Turismo en su focalización territorial turística ha definido y delimitado cinco destinos turísticos de los 83 a nivel nacional (círculos color café en figura siguiente). De ellos, tres son considerados consolidados (Lago Rapel, Valle de Colchagua y Pichilemu) y dos son emergentes (Matanzas-Navidad y Machalí). Al sumarle a estos destinos los principales atractivos turísticos de la región (círculos amarillos en la figura siguiente), incluyendo las áreas protegidas (SNASPE, en color verde), puede observarse que se trata más o menos de tres territorios turísticos, que en gran medida operan en forma aislada sobre la base de dos ejes de circulación: a través del Ruta 5, para aquellos localizados en las provincias de Cachapoal y Colchagua, con flujos mayoritariamente provenientes de Santiago y los que usan las rutas 78 y G-60, provenientes de Santiago a través de Melipilla, para los atractivos localizados en Rapel y el borde costero (Provincia de Cardenal Caro). Dado que Santa Cruz, y en menor medida Pichilemu, son los únicos lugares que ofrecen infraestructura, equipamiento y servicios de buen nivel para el turista nacional e internacional, los atractivos alejados de estos dos polos rara vez incluyen pernoctación.

Un aspecto no muy favorable para el viajero en la región, es la falta de algunas alternativas para realizar circuitos lógicos que permitan recorrer los distintos atractivos regionales sin necesidad de transitar por los mismos más de una vez. Los caminos transversales principales (rutas H-30, 90 y 66) no ofrecen actualmente niveles de comodidad y seguridad suficientes: ausencia de bermas, escasa señalética turística y con pocos servicios al turista, especialmente la primera. Asimismo, el Valle de Cachapoal debería poner en valor sus recursos turísticos, tales como su arquitectura patrimonial, la Ruta del Vino y la chamanería de Doñihue, lo que, junto a un desarrollo urbano y de equipamiento turístico en Rancagua permitiría potenciar la Provincia del Cachapoal, que ya cuenta con un Sitio de Patrimonio Mundial (Sewell) y pronto adicionará la Capilla de Gaudí.

Figura 6-2
Situación actual del acceso turístico en la Región de O'Higgins



Fuente: Elaboración propia, en base a la cartografía de vialidad del Ministerio de Obras Públicas (2013).

6.2 Visión propuesta

Una visión de largo plazo en el desarrollo de la infraestructura para potenciar el turismo en la región, y que podría implementarse por etapas, consiste en reforzar la misma en los nodos con vocación de mantener o constituirse en nuevos centros de operación (Rancagua, Santa Cruz y Pichilemu). Más allá de lo que concierne a la inversión privada hotelera, que es escasa y depende del sector privado, como la hotelería, gastronomía, o entretenimiento, en el caso del sector público, el MOP puede ser un ente que potencie la inversión, ya que puede, a través de sus recursos e intervenciones en el territorio, generar señales que incentivarían la inversión privada para desarrollar estos centros como atractivos turísticos de primer orden, algo que favorecería a la población local directamente, pero también indirectamente a través de la mayor competitividad que adquiriría la industria turística y las cadenas de valor que ésta desata, con impacto en el emprendimiento y el empleo.

En la región, sería posible potenciar centros cívicos, en donde la Dirección de Arquitectura tendría un papel preponderante, generando arquitectura de alto estándar para la edificación pública, concentrándose en lugares significativos de las ciudades, que junto a MINVU y SERVIU, podrían potenciar el carácter local en los espacios públicos y sus entornos.

En el caso de Rancagua, Santa Cruz, y también San Fernando, se podrían enfocar a convertirse en ciudades atractivas en sí mismas, más allá de la infraestructura. Ejemplo de ello es la instalación del casino regional en el extremo norte de la región, contiguo a la Región Metropolitana, si bien fue estratégico para atraer demanda de santiaguinos, no generó desarrollo urbano en las ciudades próximas.

En términos de vialidad, se requiere mejorar las rutas (H-30, 66 y 90), para ir formando un sistema de circuito, lo que permitiría aumentar el valor de los destinos. De esta manera, pudiéndose enfocar en un sistema de redes turísticas, que tenga como foco principal, la integración de diversos atractivos.

Un área estratégica de la región sería el Valle de Cachapoal y sus atractivos, del cual podría integrarse a circuitos mayores, de nivel transregionales e incluso internacionales, pensando en la idea de integración de recorridos entre las Rutas del Vino de Colchagua con las de su región vecina, Región del Maule, en un recorrido, que integre a los valles de Colchagua, Lolol y San Pedro de Alcántara con el Mataquito, rutas I-70-J e I-30-J (Cuesta El Peral). También, se podría mejorar la Cuesta de Chada (Ruta H-45-G) como ruta de “Belleza Escénica”, lo que permitiría integrar los flujos de la Ruta del Vino del Maipo. Si se llega a habilitar el Paso Las Leñas (identificado como uno de los nuevos 13 pasos priorizados con Argentina y con estudios ya desarrollados y por desarrollar del Túnel Paso Las Leñas) y Santiago hace lo propio con el Paso por la Laguna del Diamante, se podría pensar en un recorrido trasandino, con extensión hacia la ciudad de Mendoza.

Con respecto a las ciclovías que en los sectores rurales (ciclorrutas) son un medio de transporte de gran utilidad por los trabajadores campesinos, ello representa una

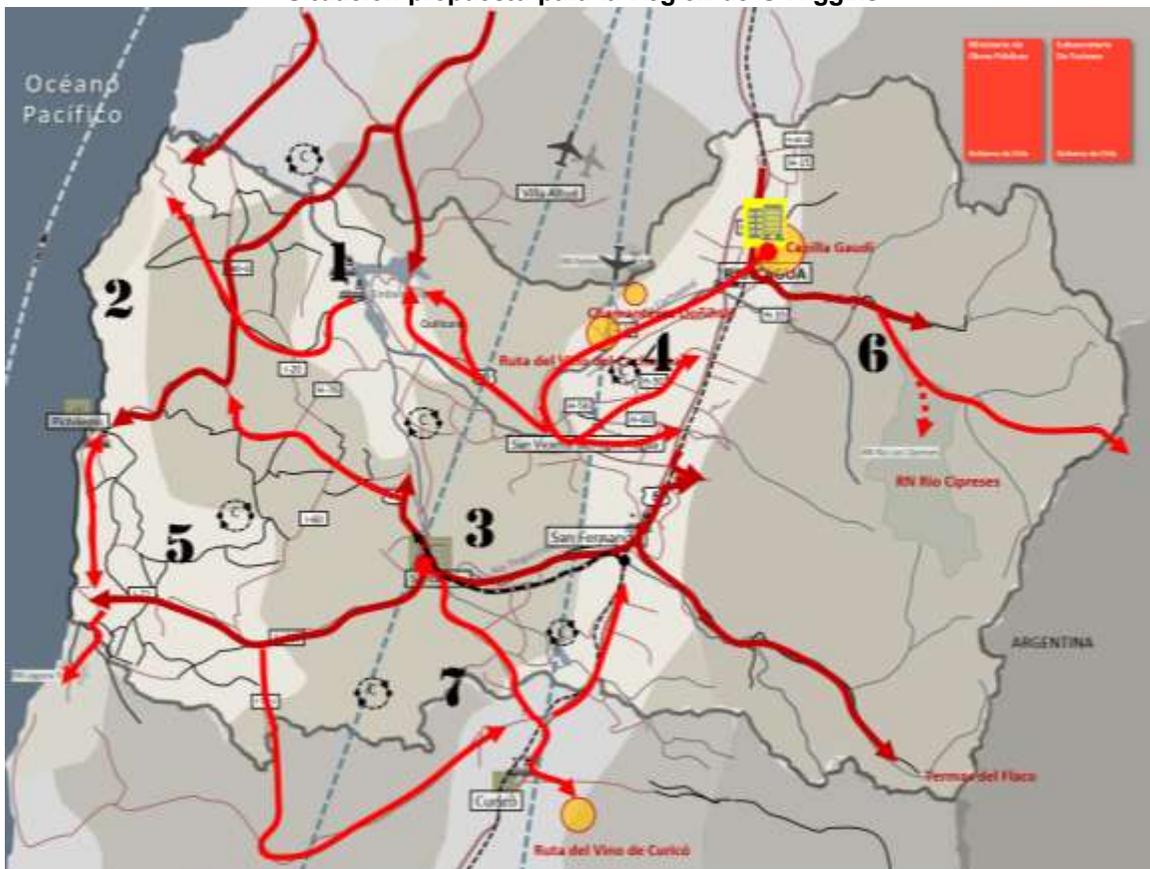
oportunidad de integrar tramos locales a circuitos que unan destinos, ideal con temáticas turísticas asociadas, lo que junto con reforzar la identidad de los territorios, aportarían a mejorar la calidad de vida del mundo rural y a la vez, promover oportunidades de nuevos negocios a los productores locales, a propósito de los flujos turísticos en el territorio. Para este tipo de accesibilidad se recomienda que se incorporen criterios técnicos, que son propuestos para “Rutas de Belleza Escénica”, además de considerar equipamientos e instalaciones (paradores, miradores, servicios en ruta, etc.) para medios de traslados alternativos de media distancia como las bicicletas, lo que permitiría intensificar el uso turístico de estas zonas y darles a la vez, un sentido hacia la consolidación como producto turístico a ese uso, en el ámbito del ecoturismo y el turismo rural.

En el sector costero de la región, se puede generar una ruta costera que integre atractivos tan interesantes como Matanzas-Navidad, Pichilemu, Cahuil, Bucalemu con Santo Domingo y la Reserva Nacional El Yali, por el norte y Boyeruca, Llico y Vichuquén, e incluso Constitución, por el sur, haciendo accesible este litoral a las regiones Metropolitana, Valparaíso y Maule. Ello requiere un mejoramiento de la ruta I-502, la que merece un tratamiento de “Rutas de Belleza Escénica”, con las consideraciones antes señaladas.

Mejorar estas conectividades terrestres con lo requerido por el turista, en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalética, desvíos estratégicos, gestión de horarios de tránsito, etc. permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados por la Subsecretaría de Turismo y habilitar e incorporar nuevos territorios a los destinos de esta región. Esta área tiene mucho que beneficiarse con el mejoramiento de la vialidad que la conecta con sus regiones vecinas, especialmente con la Región Metropolitana.

El rescate del patrimonio presente en la región, no como objetos aislados, sino que integrados en circuitos culturales, vinculados a temáticas relacionadas con el mundo campesino y el enoturismo, entre otras, son una oportunidad para la Dirección de Arquitectura del MOP. La región cuenta con magníficos ejemplos de casas patronales, pero a su vez, persisten tradiciones productivas y formas de vida que permiten dar continuidad cultural y vigencia a estos territorios.

Figura 6-3
Situación propuesta para la Región de O'Higgins



Fuente: Elaboración propia, en base a la cartografía de vialidad del Ministerio de Obras Públicas (2013).

6.3 Identificación de Déficit

En la Región de O'Higgins, se han identificado los siguientes déficits:

- Escasez de caminos de calidad para el turista impide realizar circuitos convenientes que permitan retornar al origen por rutas que accedan a otros atractivos que los visitados en la ruta de ida. En este aspecto, se hace necesario generar una red de rutas, donde se mejoren las rutas H-30, 66 y 90, incorporando un *bypass* en los poblados que atraviesan, de modo que las actuales vías sean desviados, para que puedan acceder los habitantes y los turistas. Asimismo, generar una ruta escénica costera, para mejorar la Ruta I-502 que conecte esta región con la de Valparaíso y Maule, con todos los acondicionamientos que ello implica: paradores y estacionamientos, consideración del trazado por las vistas al paisaje natural y miradores en puntos estratégicos, ciclovías en algunos tramos con cercanía a centros poblados (Navidad, Matanzas, Pichilemu, Punta de Lobos, Bucalemu) y paneles de información al turista. Considerar también el mejoramiento de la Ruta I-214 que

conectaría la Hacienda el Huique con la con la Ruta I-80-G, dando acceso directo al borde costero.

- Se requiere de mejoras en el equipamiento y atractivo urbanístico de dos ciudades (por su tamaño y/o localización central estratégica de territorios con vocación para el turismo), que sean entrada a la región o a un sub territorio y servir como base de operaciones a los turistas. Ejemplos de ello son Rancagua, Santa Cruz y en cierta medida San Fernando, que si bien han realizado notables avances en esta materia, especialmente Rancagua, podrían mejorar muchos de sus espacios públicos y poner en valor su patrimonio arquitectónico. También un mayor orden estructurante y calidad de la edificación pública en sus centros cívicos. Salvar este déficit requiere trabajo de coordinación con el GORE, Municipio y MINVU.
- Insuficiente calidad de múltiples rutas de la región que conformarían futuras vías escénicas. Es el caso de las rutas H-45-G (Cuesta de Chada), H-265 (acceso a Reserva Nacional Río Cipreses), I-45 (acceso a Termas del Flaco), I-475 (acceso a Sierras de Bellavista),²⁵ I-30-J (Cuesta de El Peral), I-566-J (camino hacia San Pedro de Alcántara), I-502 (camino costero Pichilemu-Bucalemu), H-780 (camino Valle de Quilicura), I-72 (camino Santa Cruz Bucalemu, incluyendo Cuesta de La Lajuela) y el trío G-880 – G-888 – G-892 (camino a Navidad). Requieren paradores, estacionamientos e información interpretativa para los viajeros. Miradores en puntos estratégicos para la observación del paisaje. En algunos casos pueden complementarse con ciclovías en sus tramos más concurridos y en sectores de baja gradiente. El antiguo ramal a Pichilemu puede convertirse en una ciclovía de gran calidad y atractivo.
- Inadecuada accesibilidad a la RN Río Cipreses, con la Ruta H-265 y su desvío hacia el interior de la RN. Ésta debe ser tratada como vía escénica y contar con equipamiento para el ecoturismo, la observación, y el excursionismo y para también aquellos que practican el deporte aventura: estacionamientos, senderos y lugares para picnic y para acampar. Asimismo, un centro de interpretación sobre temas geológicos y arqueológicos relativos a esta Reserva.
- Inadecuada accesibilidad a centro invernal Chapa Verde, la que depende de la División El Teniente de Codelco por Ruta H-25. Considerar la construcción de un nuevo acceso desde el sector de La Leonera, junto al Estero Codegua, extendiendo la Ruta H-189.
- Falta de inversión pública para la recuperación de bienes patrimoniales y sus espacios públicos en zonas patrimoniales protegidas, tales como Zona Turística Coya y la Población Errázuriz, Zona Turística Chépica, Zona Turística El Huique, Zona Turística San Pedro de Alcántara y Zona Turística Zúñiga.
- En materia puramente de vialidad, la Ruta 66 debe ser ampliada a doble calzada hasta San Antonio en la Región de Valparaíso, constituyendo así un excelente y seguro acceso hacia y desde el litoral central para esta región, y también desde la Región Metropolitana, por Melipilla.

²⁵ En la actualidad, la corporación "Parques para Chile" está ejecutando un proyecto de restauración ecológica de Sierras de Bellavista, la que fue víctima de un incendio devastador de 25.000 Há en 1999. Contempla la reforestación y el manejo de las cuencas existentes en el sector.

- Falta de conectividad interregional, que permita integrar circuitos turísticos, como puede darse entre las rutas del vino de Colchagua con la de Curicó, a través de la Ruta I-30-J (Cuesta de El Peral) la que debe llevarse a estándar de vía escénica y considerarse terceras pistas para los camiones.
- Falta de lugares para el paseo de borde costero y de equipamiento para la gastronomía en caletas pesqueras de Matanzas, Puertecillo y Pichilemu.
- Asimismo, obras de infraestructura en Pichilemu y Punta de Lobos para la práctica del surf y sus seguidores: costanera con diseño apropiado, senderos de acceso a los mejores lugares de la práctica del surf, ciclovías y bicicletas adaptadas al surf con remolque y centro de recepción de visitantes del surf.
- En materia aeroportuaria, falta de terminales de pasajeros en aeródromos de Pichilemu y San Fernando y de helipuertos cercanos a destinos turísticos, tales como Santa Cruz y Chapa Verde, lo que permitiría el acceso expedito de turistas de altos ingresos, sirviendo además como alternativas de evacuación rápida en casos de urgencias médicas u otras.

7 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

7.1 Descripción de los Talleres de Inicio

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

7.1.1 Definición de actores invitados

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

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

7.1.2 Contenido de los Talleres de Inicio

En la región del Libertador Bernardo O' Higgins se realizó un Taller de Inicio en la capital regional (Rancagua) y otro en Santa Cruz, 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 en destino turístico fue independiente, para atender la visión del destino propiamente tal, teniendo como objetivo atender la visión de la ciudad de Santa Cruz, sin perjuicio que hayan podido ser nombrados otros destinos o atractivos turísticos de la región.

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

Cuadro 7-1
Contenidos y metodología a aplicar

Hora	Actividades a desarrollar
15:00-15:10	Apertura del taller.
15:10-15:40	Presentación de la consultora: <ul style="list-style-type: none"> • Presentación de las actividades a realizar en el taller y de los asistentes. • Rol de la infraestructura pública en la activación sustentable de los territorios turísticos. • Experiencias exitosas (nacionales y/o internacionales) con características similares a la región. • Visión territorial preliminar para el desarrollo de la infraestructura de apoyo al turismo en la región.
15:40-15:55	Explicación a los asistentes del trabajo de taller y conformación de grupos de trabajo.
15:55-16:15	Trabajo en grupos interdisciplinarios. <ul style="list-style-type: none"> • A cada grupo se le entregó un mapa donde fueron identificados los destinos, atractivos y potenciales turísticos de la región. Se buscó conocer la visión regional del potencial turístico. • Cada grupo pudo proponer nuevos atractivos y rutas no presentes en el mapa. • El conjunto de atractivos identificados, fue ordenado en función de la importancia que le asignaron los integrantes del grupo de trabajo.
16:15-16:30	Intermedio (café).
16:30-17:30	<ul style="list-style-type: none"> • Para los principales atractivos identificados por el grupo, se definió un conjunto de iniciativas de inversión, con el objeto de cubrir déficits de infraestructura o bien, potenciar los atractivos turísticos identificados. • Cada una de las iniciativas de inversión generadas, fue caracterizada en una "ficha de proyecto", que contenía, entre otros, los elementos que muestra el 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, entre otros)	
Ubicación, con el máximo detalle posible.	
Población que se beneficiaría.	
¿Cómo soluciona el problema planteado inicialmente?	
¿Lo considera una iniciativa de mediano (2021) o largo (2030) plazo?	
Relación de la iniciativa con otros proyectos indicados o existentes en listado de proyectos presentados o con iniciativas diferentes del MOP.	

7.1.3 Registro de Ideas de proyectos identificados

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

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

Cuadro 7-3
Modelo tipo de identificación de proyectos

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

7.2 Resumen Ejecutivo Talleres con actores Públicos y Privados: Rancagua

Región de O'Higgins / Rancagua

Fecha: 30 de mayo de 2016 (15:00 a 18:00 horas)

Lugar: Auditorium MOP, Rancagua

7.2.1 Participantes

Hubo 62 asistentes de los cuales 29 eran mujeres y 33 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- 9 Comunidad y sector privado 14,6%
- 53 Servicios públicos 85,4%

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:

- Termas del Flaco.
- Lago Rapel.
- Valle de Colchagua.
- Ríos y lagunas de la región.
- Paisajes precordilleranos.
- Cultura y folklore representativo de la zona huasa del país.
- Patrimonio histórico del país.
- Viñas y producción vitivinícola de excelencia.
- Rutas turísticas con imagen ya posicionada.
- Borde costero con atributos reconocidos internacionalmente (Pichilemu y Matanzas).
- Campo y producción agropecuaria.
- Campamento Minero de Sewell.
- Salineras patrimoniales de Cahuil.

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 de Inicio Rancagua

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Habilitación borde costero entre Pichilemu y Navidad. Construcción de un mirador	1				
2	Habilitación de red de senderos secundarios entre Chocos y Coya	1				1
3	Habilitar servicios en playas de la región	1				
4	Habilitación ruta acceso al mar por la ruta I-90	1				
5	Habilitación ruta de iglesias patrimoniales	1			1	1
6	Recuperación tren del vino					1
7	Recuperación Puente Tapado	1				
8	Mejoramiento señalética regional	1			1	
9	Construcción camino hacia Chapa Verde	1				1
10	Mejoramiento sistema de andariveles Chapa Verde					1
11	Mejoramiento de caminos de acceso y puesta en valor de las salinas de Cáhuil	1				
12	Construcción Capilla y centro cultural Gaudi en Rancagua	1				
13	Habilitación red que conecten las viñas del alto Cachapoal	1			1	1
14	Habilitación ruta escénica hacia las Termas del Flaco (miradores, señaléticas, descansos)	1			1	
15	Apertura paso internacional Las Leñas	1				1
16	Mejoramiento conectividad hacia Pichilemu y mejoramiento del borde costero	1				
17	Apertura paso Fronterizo Las Damas y mejoramiento de accesos	1				1
18	Habilitación de rutas turísticas que conecten las viñas del valle de Colchagua	1			1	
19	Habilitación accesos hacia Glaciar el Palomo	1				
20	Habilitación túnel Alhué	1				
21	Construcción red de ciclovías en borde río Tinguiririca	1				
22	Mejoramiento caminos y señalética en pueblos de Navidad y Matanzas	1			1	
23	Habilitación acceso a reserva Los Cipreses.	1				1
24	Construcción de red turística entre Pichilemu, Navidad y Santa Cruz	1				
25	Mejoramiento y puesta en valor del pueblo de Lolol (edificios patrimoniales, calles, parques entre otros)	1			1	1
26	Diseño plan de intervención para la puesta en valor del pueblo de Zúñiga	1			1	

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
27	Habilitación museo de sitio en parque paleontológico	1				1
28	Habilitación ruta de las casas de campos	1				
29	Instalación de señalética turística para los atractivos de Codegua	1			1	
30	Consolidación Ruta del Vino	1			1	1
31	Centro de interpretación de las salineras de Cahuil	1			1	
32	Habilitación mirador en Barrancas	1				
33	Construcción aeródromo en Machalí	1				
34	Mejoramiento ruta de acceso a Coya patrimonial	1				
35	Habilitación de señalética turística en Coya	1				
36	Habilitación señalética turística paso internacional Las Leñas	1			1	1
37	Habilitación de ciclovías hacia paso Las Leñas	1				1
38	Habilitación puentes colgantes en Tagua Tagua	1				
39	Mejoramiento de señalética turística en la ruta del Tagua Tagua	1			1	1
40	Habilitación de ciclovías del Tagua Tagua	1			1	1
41	Mejoramiento de accesos y conectividad entre Cachapoal y Colchagua	1				
42	Habilitación ruta costera y patrimonial del mimbre y la sal	1			1	
43	Habilitación ruta escénica en San Pedro de Alcántara y Piedra del Sol	1			1	

Imagen 7-1
Taller realizado en Rancagua



7.2.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron

- **Puntos Críticos Detectados**

- Necesidad de mejorar la señalética turística en toda la región.
- Se requiere mejorar caminos de acceso hacia los sectores cordilleranos.
- Existiendo en la región un centro de actividades deportivas de invierno (nieve) como Chapa Verde, se encuentra sin accesos que permitan su desarrollo.
- El tren del vino dio presencia internacional al país, sin embargo, se encuentra en estos momentos fuera de servicio.
- Carencia de agua potable y servicios de alcantarillado en muchas localidades de la región, las que teniendo potencial turístico no pueden avanzar en su desarrollo debido a estas carencias.
- Falta de conectividad entre el valle y la costa (San Fernando-Pichilemu)
- En la región no existen minas de sal, pero sí la explotación artesanal de filtrar el agua marina. Las posibilidades de difusión son escasas debido a la falta de acceso y señalética adecuada.
- En la región se encuentran muchos elementos de valor patrimonial, que han ido quedando desconectados por causa de las intervenciones viales que se han efectuado. Se requiere gestionar este territorio de manera de poner en valor los recursos artesanales, gastronómicos y naturales que hoy se están perdiendo.

Oportunidades

- Su cercanía con Santiago, pone a la región, en la oferta de servicios o actividades turísticas que se pueden desarrollar por un día, tanto para turistas nacionales como Internacionales.
- El posicionamiento de los vinos chilenos, a nivel internacional, abre la alternativa de visitar viñas de la región a los turistas que llegan al país.
- Existencia en la región de gran cantidad de recursos patrimoniales arquitectónicos, gastronómicos artesanales (Doñihue, Chimbarongo), que podrían generar una gran cantidad de rutas turísticas de interés, nacional e internacional.
- Posicionamiento de Santa Cruz y la Ruta del Vino, como atractivos ya consolidados, nacional como internacionalmente, permiten reconocerlos como *atractores* de la región, que pueden potenciar el desarrollo de otros sectores que están en situación de desarrollo emergente.

7.3 Resumen Ejecutivo Taller de Inicio en Santa Cruz

Región de O'Higgins / Santa Cruz

Fecha: 31 de mayo de 2016 (15:00 a 18:00 horas)

Lugar: Auditorium Municipalidad de Santa Cruz

7.3.1 Participantes

Hubo 32 asistentes de los cuales 16 eran mujeres y 16 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- 11 Comunidad y sector privado 34,75%
- 21 Servicios públicos 65,25%

7.3.2 Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región

Se presentó el objetivo del estudio, se aplicó la metodología de trabajo y se formaron 3 grupos de trabajo. Los asistentes reconocieron como principales atractivos de la zona los siguientes:

- Valle de Colchagua.
- Sal de Cáhuil.
- Pueblo de Santa Cruz.
- Ruta del Vino ya posicionada internacionalmente.
- Haciendas y campos de la zona y su producción agrícola.
- Parque Nacional Las Palmas de Cocalán.
- Lago Rapel.
- Ríos y lagunas de la zona.
- Artesanía típica de la zona.
- Chimbarongo y sus productos, patrimonio cultural y artesanal del país.
- Viñas y producción vitivinícola de excelencia.
- Rutas turísticas con imagen ya posicionada.
- Pichilemu como destino de actividades deportivas, reconocido internacionalmente.
- Sector de Matanzas, borde costero con atributos ampliamente reconocidos.

7.3.3 Ideas de proyectos identificadas

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

Cuadro 7-5
Ideas de proyectos taller Santa Cruz

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Habilitación de APR y electricidad en Los Lingues	1				
2	Rehabilitación línea férrea entre San Fernando y Pichilemu	1				1
3	Mejoramiento camino de acceso a Termas del Flaco	1				
4	Puesta en valor de las huellas de dinosaurios	1				1
5	Habilitación de ruta ciclística y sendero por la ribera del río Tinguiririca	1			1	
6	Habilitación ruta escénica entre Lolol y San Pedro de Alcántara	1			1	
7	Mejoramiento ruta I-45. Puente Negro y Termas del Flaco	1				
8	Habilitación de APR y saneamiento básico en Termas del Flaco	1				
9	Habilitación ruta escénica entre Termas del Flaco y Pichilemu	1			1	
10	Apertura paso Las Damas	1				1
11	Habilitación de la ruta de los telares de Colchagua	1			1	
12	Ampliación aeródromo de Santa Cruz	1				
13	Mejoramiento plaza de Lolol					1
14	Habilitación ruta verde entre Colchagua y Pichilemu	1				1
15	Recuperación línea férrea, entre San Fernando y Pichilemu	1				1
16	Construcción Parque Urbano en Santa Cruz	1				1
17	Habilitación de camino alternativo hacia Chapa Verde	1				1
18	Reconstrucción Puente Tapado El Huique	1				1
19	Rehabilitación tren del vino	1			1	1
20	Mejoramiento acceso y redes viales de los pueblos de Colchagua	1				1
21	Mejoramiento de acceso a los atractivos de la región como viñas, museos, etc.	1			1	

7.3.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron

- Puntos Críticos Detectados
 - Necesidad de mejorar la señalética turística en toda la región.
 - Necesidad de contar con planes de emergencia para evacuar personas de los sectores cordilleranos, tanto residentes como turistas.
 - Necesidad de mejorar la señal de comunicaciones (teléfono e internet) ya que a los turistas no les gusta quedar totalmente desconectados.
 - El tren del vino dio presencia internacional al país, sin embargo, se encuentra en estos momentos fuera de servicio.
 - Carencia de agua potable y servicios de alcantarillado en muchas localidades de la región, las que teniendo potencial turístico no pueden avanzar en su desarrollo debido a estas carencias.
 - Pudiendo contar con un atractivo natural de gran belleza, asociado a la nieve, no se disponen de caminos y accesos que lo permitan.
 - Se requiere mejorar la comunicación y mejoramiento en la presentación de proyectos a MIDESO. Se requiere trabajo conjunto GORE, MIDESO, para mejorar la presentación de proyectos de manera que sean claramente identificados los beneficios potenciales que se vislumbran.

- Oportunidades
 - La región forma parte de la zona huasa de Chile, lo que le permite tener un atributo especial muy apreciado por los turistas.
 - En la zona se encuentran los mejores valles de Chile para la producción vitivinícola, lo que ha permitido la generación de variadas rutas hacia y entre las viñas de la región.
 - Existencia de corporaciones y fundaciones consolidadas, como la Fundación Cardoen, que han desarrollado un importante trabajo en el desarrollo turístico de la región. Se podría replicar el modelo a otras localidades.
 - Existencia de museos de muy buen nivel y apreciados internacionalmente, como los son; Museo de Colchagua, El Huique, Ruka Mani.
 - Los atributos de naturaleza de la región y la cercanía con la capital del país, han permitido el desarrollo de la actividad turística en esta zona, la que permite entregar una excelente oferta hotelera y de tours por el día.
 - Existencia de gran cantidad de recursos patrimoniales arquitectónicos, gastronómicos, artesanales (Doñihue, Chimbarongo), que podrían generar rutas turísticas de interés, nacional e internacional.

7.4 Resumen Ejecutivo Talleres de Validación

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.

Lugar: Salón Auditorio MOP Rancagua

Fecha: 25 de Octubre 2016 (10:30 – 13:00 horas)

7.4.1 Participantes

Asistieron 23 personas, de las cuales eran 10 hombres y 13 mujeres. Respecto de su procedencia, correspondían a 20 funcionarios del sector público y 3 del sector privado. A continuación, se muestran los porcentajes:

- 3 Comunidad y sector privado 13,1 %
- 20 Servicio público 86,9 %

7.4.2 Presentación propuesta de plan de infraestructura

Los consultores realizaron una presentación de la propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo en la Región del Libertador Bernardo O´ Higgins, indicando los principales resultados de consultoría hasta la fecha, la metodología empleada y el conjunto de proyectos identificados, haciendo uso de imágenes cartográficas de la región.

7.4.3 Preguntas y observaciones

1. Sería un aporte a los proyectos la habilitación de ciclovías en las rutas escénicas por la gran demanda existente en paseos, desplazamiento, descenso entre otros.

2. La realización del proyecto “Construcción vía escénica San Vicente-Santa Cruz”, es muy pertinente para los emprendimientos económicos locales, por ello se hace necesario, que se les permita optar a Resolución Sanitaria.
3. Acerca el proyecto “Construcción Vía escénica mixta, Paso de Las Leñas”, sería bueno que se incorporaran senderos para potenciar la imagen turística de este paso fronterizo.
4. Se comenta sobre la importancia de San Vicente de Tagua Tagua, la cual reúne características de ser una zona arqueológica y paleontológica. Por ello, la relevancia de contar con museos, miradores, señaléticas, ciclovías y rutas escénicas que potencien turísticamente el lugar.

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 de apoyo al turismo sustentable.

Se entiende por Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable, al instrumento de planificación regional que orienta el desarrollo de infraestructura de competencia del Ministerio de Obras Públicas, que es habilitante para el desarrollo de la actividad turística sustentable.

La propuesta de Plan se construyó a partir de la formulación del Plan Base de Infraestructura, definido en el capítulo 5 precedente (iniciativas son consideradas de corto plazo), integrando a éste el Plan Preliminar.

Plan Preliminar, conjunto de iniciativas propuestas por actores locales, recopiladas de otras planificaciones y propuestas por el equipo consultor, en base a una imagen objetivo de la infraestructura turística regional. Estas iniciativas fueron priorizadas a partir de la aplicación de una matriz multicriterio, permitiendo con ello definir el desarrollo de las mismas en el corto, mediano o largo plazo.

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

8.1.1 Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan

- Se sistematizó toda la información recogida en los Talleres de Inicio y se generó una base de datos con iniciativas de inversión propuestas por la comunidad y actores claves regionales. Se incorporó además a esta base de datos, la información recogida a través del formulario web que fue creado especialmente para ser aplicado como complemento al desarrollo de los talleres de inicio.
- Se analizó el contenido de otras planificaciones (Anteproyectos Regionales de Inversiones - ARI y el trabajo de la Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio - COMICIVYT) para determinar posteriormente cuáles proyectos del Plan aparecían en estas planificaciones. Se dejó un registro de esta condición, lo que les permitió tener una mayor calificación en el proceso de priorización de proyectos.
- En forma simultánea, se elaboró las Imágenes Objetivo de Infraestructura para cada una de las regiones, considerando los instrumentos estratégicos de cada región y también la propia visión territorial del consultor.
- Una vez que se analizó toda la información indicada anteriormente, se confeccionó el Plan Preliminar de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable. Al igual que en el caso del Plan Base, se desarrolló este Plan Preliminar al interior del Territorio Prioritario de Intervención, compuesto fundamentalmente por los destinos turísticos priorizados. Sin embargo, ante la

existencia de excepciones en este sentido, se propuso las respectivas ampliaciones a este espacio, a partir del análisis territorial detallado y los aportes de los talleres locales, de tal forma de no dejar fuera de la propuesta de plan a aquellos proyectos que no estaban dentro de los destinos.

- Posteriormente se presentó la propuesta de plan a la comunidad regional, la que fue construida a partir del Plan Base y del Plan Preliminar. Dicha presentación se materializó a través de la realización de los Talleres de Validación. En ellos, se presentó la cartera de proyectos, a través de representaciones cartográficas, en donde se pudo localizar cada uno de éstos en el territorio de la región. Los participantes a estos talleres pudieron hacer las observaciones a la cartera de proyectos presentada, lo que permitió posteriormente ajustar la propuesta de plan.
- Finalmente, con la incorporación de las observaciones recogidas en los Talleres de Validación, se agregaron, eliminaron y/o modificaron proyectos, lo que dio lugar a la generación de la Propuesta de Plan definitiva.

8.1.2 Identificación de Proyectos Nuevos

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

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

Como se mencionó en el capítulo 5, es necesario recordar que el desarrollo del análisis de pertinencia de cada proyecto propuesto, se definió el concepto de “**Unidad de Desarrollo de Atractivo**” (UDA) que corresponde a una unidad de estudio, construida en base a la existencia de Atractivos Turísticos cercanos, en función de su jerarquía o concentración. Generalmente forman parte de alguna de las unidades focalizadas y en torno a las cuales se podría generar un conjunto de proyectos, con el fin de potenciar su condición turística.

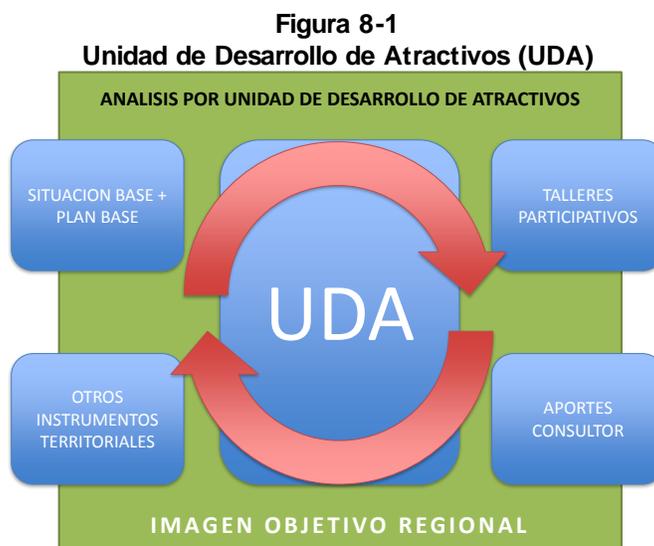
Cabe señalar que estas unidades no corresponden a unidades físicas con superficies encerradas por un polígono, con límites bien definidos, sino a una unidad conceptual de apoyo al análisis territorial, que en definitiva alberga a un conjunto de proyectos de diferentes tipologías.

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

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

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

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



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

8.1.3 Priorización de Proyectos Nuevos

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

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

De esta forma, es necesario destacar que no tendría sentido asignar prioridades a proyectos de forma independiente de las Unidades de Desarrollo de Atractivos a las cuales pertenecen, porque el fin que se persigue con la creación de estas unidades, es precisamente potenciar ese territorio con una batería de proyectos a desarrollarse de manera conjunta. Si se prioriza proyectos en una región de manera dispersa, sin tener en cuenta el concepto de UDA, se pierde el efecto detonante de mayor actividad turística que tendría la concreción del conjunto de proyectos asociados a ese territorio.

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

- La priorización asignada a cada UDA determinó un período dentro del horizonte del Plan Preliminar, de alrededor de cuatro o cinco años, en el cual los proyectos que pertenecen a esa UDA deben ser desarrollados. Se determinó entonces un año de inicio para ese período.
- Cada UDA fue priorizada en función de la aplicación de una matriz multicriterio que contenía variables independientes que la caracterizaban.
- Cada una de las variables a ser consideradas, tenía asociado un ponderador, cuyo valor fue propuesto por el consultor en conjunto con la contraparte, pero con la posibilidad de ser ajustado por cada Región, en función de su realidad y de la importancia que le asignaban los actores claves regionales.
- Una vez definida la priorización del desarrollo de las UDA, se estableció una priorización para los proyectos contenidos en cada una de ellas.
- De manera similar al caso de las UDA, se estableció una priorización de desarrollo para los proyectos contemplados en ellas, para lo cual se utilizaron otras variables con sus respectivos ponderadores.

- El puntaje obtenido por cada proyecto, le asignó una posición relativa al interior del período que le corresponde a la UDA a la cual pertenece.
- Así, los proyectos con mayor puntaje, deberían iniciarse al comienzo del período y aquellos con menor puntaje, podrán iniciarse en el segundo, tercer o cuarto año del período, sin importar si su finalización cae fuera del período determinado para esa UDA.

8.1.4 Criterios para la priorización de Unidades de Desarrollo de Atractivos

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

- **Sustentabilidad.**
 - a) Área Protegida perteneciente al SNASPE²⁶: si la UDA está relacionada con una SNASPE, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Focalización territorial.**
 - a) Tipo de Destino: si la UDA está relacionada con un Destino Turístico Emergente o Potencial, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - b) ZOIT²⁷: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Inclusión y equidad.**
 - a) ADI²⁸: si la UDA está relacionada con una ADI, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - b) Territorio Rezagado: si la UDA está relacionada con un Territorio Rezagado ubicado en las comunas de las regiones de Coquimbo (Provincia Limarí-Choapa), Maule (Provincia de Cauquenes y la Comuna de Empedrado), Biobío (Provincia de Arauco y Valle del Itata) y Los Ríos (Provincia del Ranco), tiene puntaje 1; si no, 0.

²⁶ La riqueza natural de Chile está protegida dentro del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado, administrado por la Corporación Nacional Forestal, CONAF. El Sistema tiene en la actualidad 100 unidades, distribuidas en 36 Parques Nacionales, 49 Reservas Nacionales y Monumentos Naturales. Estas unidades cubren una superficie aproximada de 14,5 millones de hectáreas, el 19,2% del territorio continental de Chile.

²⁷ De acuerdo a la Ley del Turismo (Ley 20.423 del año 2010), son Zonas de Interés Turístico (ZOIT) "los territorios comunales, intercomunales o determinadas áreas dentro de éstos, que tengan condiciones especiales para la atracción turística y que requieran medidas de conservación y una planificación integrada para promover las inversiones del sector privado" (Art. 13).

²⁸ Las Áreas de Desarrollo Indígena (ADIs) surgen a partir de la aplicación del Art. 26° de la Ley N° 19.253 aprobada en Octubre de 1995. De acuerdo a esta normativa, son definidas como espacios territoriales determinados en los cuales los órganos de la Administración del Estado y deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios.

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

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

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

UDA	Valores Posibles							Puntaje UDA	Periodo
La Boca	0	1	0	0	0	0	0	0,20	3
Pichilemu	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3
Punta de Lobos	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3
Cáhuil	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3
Barrancas	0	0	0	0	0	0	1	0,20	3
El Huique	0	0	0	0	0	1	1	0,30	2
Glaciar Cerro Palomo	1	1	0	0	0	0	0	0,40	2
Los Lingues	0	1	0	0	0	1	1	0,50	2
Lo Moscoso	0	0	0	0	0	1	1	0,30	2
Santa Cruz	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Cordillera de San Fernando	1	1	0	0	0	1	0	0,50	2
Chimbarongo	0	1	0	0	0	1	0	0,30	2
Convento Viejo	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Chépica-Lolol	0	0	0	0	0	1	0	0,10	3
Glaciar Universidad	1	1	0	0	0	1	0	0,50	2
Termas del Flaco	1	1	0	0	0	1	0	0,50	2
Puertecillo	0	1	0	0	0	0	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 UDA

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

- **Sustentabilidad**
 - a) Conserva los recursos naturales de la zona: si el proyecto conserva los recursos naturales de la zona, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - b) Preserva el patrimonio cultural de la comunidad local: si el proyecto preserva el patrimonio cultural de la comunidad local, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Focalización territorial**
 - c) Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio: si el proyecto proviene de una iniciativa propuesta en los talleres de inicio, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - d) Forma parte de un Instrumento de Planificación Regional o Local: si el proyecto forma parte de un Instrumento de Planificación Regional o Local, tiene puntaje 1; si no, 0.

- **Inclusión y Equidad**

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

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

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

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
La Boca	Construcción ruta escénica La Boca de Matanza	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	3
La Boca	Mejoramiento Ribera recreativa e interpretativa, Desembocadura Rapel	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Pichilemu	Restauración Edificio Patrimonial, Centro cultural Agustín Ross E	0	0,15	0,2	0	0,2	0	0,55	3
Pichilemu	Construcción centro de Acogida al visitante y servicios Playa Pichilemu	0,15	0	0,2	0,15	0	0,15	0,65	3
Punta de Lobos	Construcción APR, Sector Catrianca, Punta de Lobos, Pichilemu	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Punta de Lobos	Construcción APR, Punta de Lobos	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Cáhuil	Construcción APR, Sector el Pangal	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Barrancas	Construcción APR, Barrancas	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Barrancas	Construcción Centro de Interpretación del Paisaje Salinero, Barrancas.	0,15	0	0,2	0,15	0	0,15	0,65	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		Σ Ponderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento o 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
El Huique	Reconstrucción Patrimonial, Puente Tapado, El Huique	0	0,15	0,2	0	0,2	0	0,55	2
El Huique	Construcción, Museo del Inquilino, Hacienda El Huique	0	0,15	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Glaciar Cerro Palomo	Construcción, Sendero de caminata, glaciar Cerro Palomo	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,70	2
Glaciar Cerro Palomo	Construcción de Refugio de montaña Glaciar Palomo	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Los Lingues	Construcción APR, San José de Los Lingues	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Los Lingues	Construcción APR, La Paloma	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Los Lingues	Construcción APR, Roma	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Los Lingues	Construcción APR, Los Lingues	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Lo Moscoso	Mejoramiento de Ribera Recreativa, Río Tinguiririca, Lo Moscoso	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,70	2
Cordillera de San Fernando	Construcción Refugio Glaciar Universidad	0,15	0	0	0	0,2	0	0,35	2
Cordillera de San Fernando	Construcción, Senderos y Miradores Glaciar Universidad	0,15	0	0	0	0,2	0	0,35	2
Chimbarongo	Restauración, Estación de Ferrocarriles de Chimbarongo	0	0,15	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Chépica-	Construcción APR, Cancha de	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		Σ Ponderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento o 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
Lolol	Maitén								
Chépica-Lolol	Construcción APR , Callejones, Chépica	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Glaciar Universidad	Construcción Camino de acceso Glaciar Universidad	0,15	0	0	0	0,2	0	0,35	2
Termas del Flaco	Construcción APR y Saneamiento, Termas del Flaco	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Puertecillo	Construcción mirador en Puertecillo	0	0	0	0	0,2	0	0,20	3
Conector	Mejoramiento, ruta escénica Turística, Ruta I-45, camino a Termas del Flaco	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento, ruta escénica Mixta, Ruta I - 400, Lo Moscoso	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento, ruta escénica mixta, Santa Cruz-Lolol-San Pedro de Alcántara-Lo Valdivia	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Construcción ruta escénica Turística, Paso Las Damas	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica, Valle de Colchagua - Pichilemu	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento, ruta escénica, Chépica - Lolol, Ruta I-776	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Construcción Senda No	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,85	1

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		Σ Ponderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficiada a la población local	Apoyo directo al emprendimiento o 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
	Motorizada, Paralela a línea férrea, en la Faja del Ramal San Fernando- Pichilemu								
Conector	Mejoramiento, ruta escénica Pueblos del Valle de Colchagua	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Construcción Costanera turística, borde costero Pichilemu - Punta de Lobos	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,85	1
Conector	Construcción Costanera turística, borde costero Punta de Lobos - Cahuil	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,70	1
Conector	Mejoramiento, ruta escénica Mixta, del Secano Interior Norte	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento y Construcción ruta escénica Turística, Rancagua - Lago Rapel (Túnel)	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica, Ruta H-35, Machalí-Coya	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica, Ruta H-15-G, Camino Real Norte	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica, Viñas: Río Cachapoal, Requínoa, Rengo y San Fernando	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Construcción ruta escénica	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		Σ Ponderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento o 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
	mixta, Paso de Las Leñas								
Conector	Construcción y Mejoramiento a ruta escénica costera Pichilemu - Límite Sur Regional	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica Pichilemu-Pañul-Salineras de Barrancas-Cáhuil	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento de Ribera recreativa, Las Cabras-Peumo	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,85	1
Conector	Mejoramiento a ruta escénica, Chimbarongo-Chépica	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Construcción ruta escénica Acceso Reserva Nacional Río Los Cipreses	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Mejoramiento y construcción ruta escénica Navidad y costa norte de O'Higgins	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Construcción ruta escénica; Alternativa costera Navidad - Pichilemu	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Construcción Aeródromo Machalí	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Conector	Construcción ruta escénica San Vicente-Santa Cruz	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Construcción ruta escénica	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2

	Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad		Σ Ponderadores (siempre= 1)
	Preserva el Recurso Natural de la zona	Preserva el Patrimonio Cultural de las comunidades locales	Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio	Forma parte de un instrumento de planificación regional o local	Infraestructura beneficia a la población local	Apoyo directo al emprendimiento o 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
	camino a Matanzas, Ruta G-888								
Conector	Construcción ciclovia sector costero. La Boca, Matanzas, Navidad	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Conector	Construcción ciclovia sector costero. Punta de Lobos-Pichilemu	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2

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

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

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

Período 1: año 1 – año 5

Período 2: año 6 – año 9

Período 3: año 10 – año 13

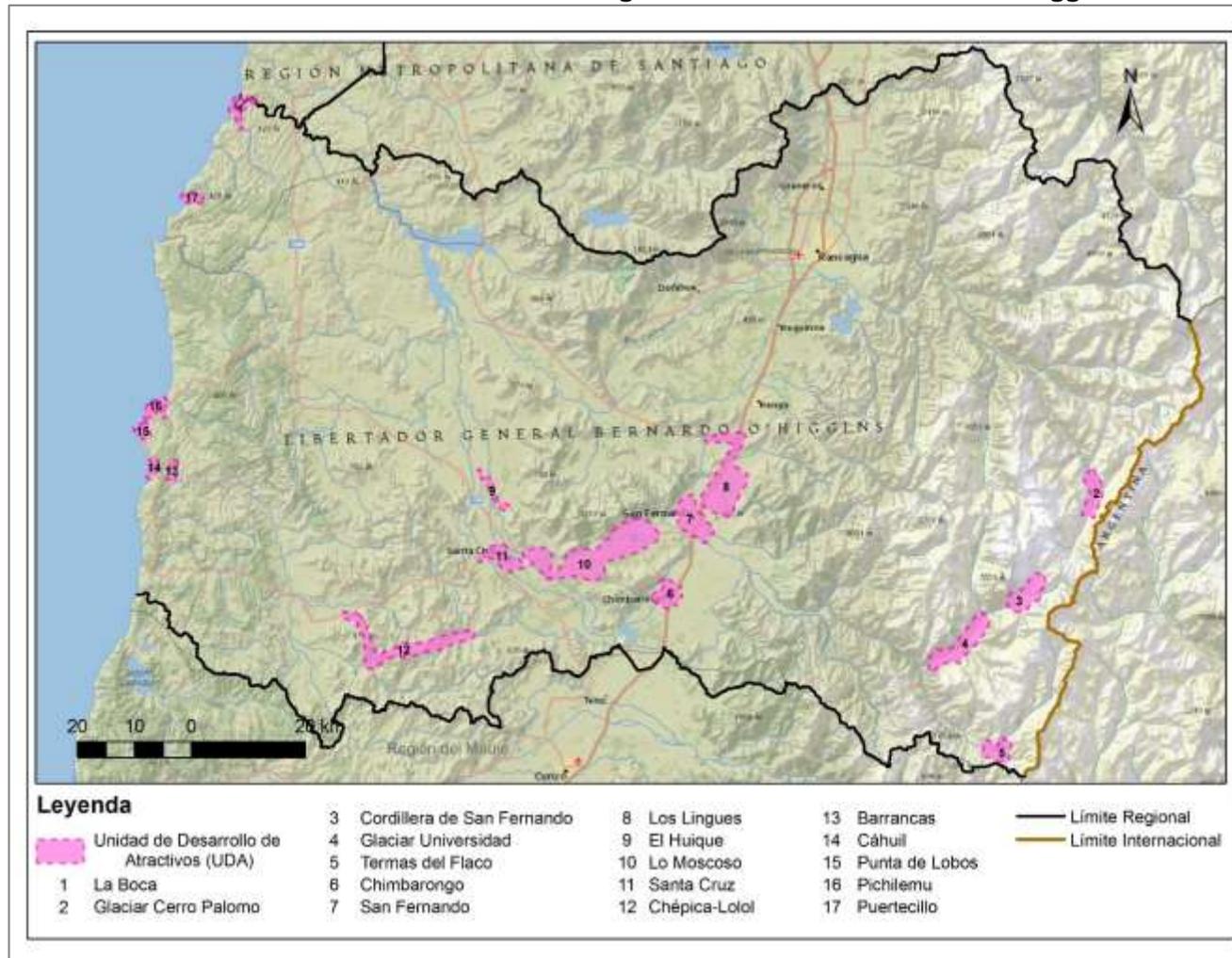
Considerando lo anterior, aquellos proyectos que obtengan un puntaje entre 0,21 y 1,00 serán desarrollados al inicio del período que les corresponde.

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

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

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

Figura 8-2
Unidad de Desarrollo de Atractivos Región del Libertador Bernardo O´ Higgins.



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 presentan 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.

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
5	Conector Turístico	MOP	Camino público de comunicación terrestre destinado al libre tránsito, situado fuera de los límites urbanos y cuyas fajas son bienes nacionales de uso público, que cumple la función de conectar uno o más destinos turísticos o UDAS.
6	Edificación Pública	MOP / NO MOP	Edificación ocupada por organismos públicos, con presencia en el espacio urbano.
7	Infraestructura Cultural	MOP / NO MOP	Edificación (construcción y/o restauración) de carácter público, destinada a albergar, principalmente a museos o centros de difusión de la cultura y las artes. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
8	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	NO MOP	<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

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
			proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
13	Patrimonio	MOP / NO MOP	Obra pública destinada a rescatar todas aquellas acciones a ejecutarse sobre inmuebles o áreas de valor patrimonial. De manera singular considera la acción de restauración. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
14	Ruta Escénica	MOP	<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

Nº	TIPOLOGÍA PARA COSTO	TIPO	Unidad	Costo (\$ 2016)
10	Construcción Infraestructura Portuaria Para el Turismo y deportes náuticos	Global	Gl	200.000.000
11	Construcción Infraestructura de Información Turística	Global	Gl	105.317.200
12	Construcción Infraestructura de Servicios Turísticos	Global	Gl	105.317.200
13	Construcción Sendero interpretativo a Suelo Natural	Unitario	km	12.950.762
14	Construcción Sendero interpretativo en pasarela	Unitario	km	16.317.200
15	Construcción Canales Riego	Unitario	km	80.000.000
16	Construcción Aeródromo	Global	Gl	20.025.633.354
17	Construcción Ciclovía - Ciclorruta	Unitario	km	80.000.000
18	Construcción de Pasarela Peatonal	Unitario	km	400.000.000
19	Construcción Paso Fronterizo	Global	Gl	14.000.000.000
20	Mejoramiento Paso Fronterizo	Global	Gl	8.400.000.000
21	Construcción Red Vial	Unitario	km	700.000.000
22	Mejoramiento Red Vial	Unitario	km	420.000.000
23	Construcción Terminal de Buses (localidad pequeña)	Global	Gl	210.000.000
24	Construcción Terminal de Buses (Urbano Pequeño)	Global	Gl	1.500.000.000
25	Construcción Terminal de Buses (Urbano Mediano)	Global	Gl	3.200.000.000
26	Mejoramiento a Ribera Recreativa	Unitario	km	167.000.000
27	Estudio Prefactibilidad Ciclovía - Ciclorruta	Unitario	km	1.500.000
28	Construcción Embarcadero y Rampas para lancha	Global	Gl	1.000.000.000
29	Construcción Embarcadero y Rampas para Transbordador	Global	Gl	4.000.000.000
30	Construcción Caleta Pequeña	Global	Gl	1.000.000.000
31	Construcción Caleta Mediana	Global	Gl	5.000.000.000
32	Mejoramiento Aeródromo	Global	Gl	820.000.000
33	Construcción Museo	Global	Gl	210.000.000
34	Estudio Prefactibilidad Aeródromo	Global	Gl	300.000.000
35	Estudio Modelo de Gestión	Global	Gl	100.000.000
36	Embarcadero Río	Global	Gl	200.000.000
37	Restauración Iglesia	Global	Gl	1.000.000.000
38	Estudio Prefactibilidad Museo	Global	Gl	100.000.000
39	Diseño Aeropuerto internacional	Global	Gl	400.000.000
40	Construcción Helipuerto	Global	Gl	100.000.000
41	Construcción Paradero de Buses	Global	Un	15.000.000
42	Defensa Fluvial	Global	Gl	500.000.000
43	Estudio Prefactibilidad Embalse	Global	Gl	400.000.000
44	Construcción Cobertizo Rodados	Global	Gl	420.000.000

Fuente: Elaboración propia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A continuación, se presenta el listado de proyectos que conforma la Propuesta de Plan de Infraestructura.

Cuadro 8-6
Listado de proyectos nuevos: Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo – Región de O'Higgins

N° Proyecto (*)	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	Costo de Inversión M\$	5 años					5 años					4 años			
						Corto Plazo					Mediano Plazo					Largo plazo			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1	La Boca	Construcción ruta escénica La Boca de Matanza	Taller	Vialidad	424.180											P	D	E	
2	La Boca	Mejoramiento Ribera recreativa e interpretativa, Desembocadura Rapel	Taller	Obras Portuarias	866.730											P	D	E	
4	Glaciar Cerro Palomo	Construcción, Sendero de caminata, glaciar Cerro Palomo	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	438.513						P	D	E						
5	Glaciar Cerro Palomo	Construcción de Refugio de montaña Glaciar Palomo	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
6	Cordillera de San Fernando	Construcción Refugio Glaciar Universidad	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
7	Cordillera de San Fernando	Construcción, Senderos y Miradores Glaciar Universidad	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	179.914						P	D	E						
11	Glaciar Universidad	Construcción Camino de acceso Glaciar Universidad	Consultor	Vialidad	17.815.000						P	D	E						
12	Terma del Flaco	Construcción APR y Saneamiento, Termas del Flaco	Taller	Obras Hidráulicas	380.000						D	E							
13	Chimbarongo	Restauración, Estación de Ferrocarriles de Chimbarongo	Ficha On Line	No MOP (UT Arquitectura)	100.000						D	E	E						
14	Los Lingues	Construcción APR, San José de Los Lingues	Taller	Obras Hidráulicas	380.000						D	E							
15	Los Lingues	Construcción APR, La Paloma	Taller	Obras Hidráulicas	380.000						D	E							
16	Los Lingues	Construcción APR, Roma	Taller	Obras Hidráulicas	380.000						D	E							
17	Los Lingues	Construcción APR, Los Lingues	Taller	Obras Hidráulicas	380.000						D	E							
19	El Huique	Reconstrucción Patrimonial, Puente Tapado, El Huique	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	100.000						P	D	E						
20	El Huique	Construcción, Museo del Inquilino, Hacienda El Huique	Taller	Arquitectura	210.000						P	D	E						
23	Lo Moscoso	Mejoramiento de Ribera Recreativa, Río Tinguiririca, Lo Moscoso	Taller	Obras Portuarias	1.156.176						P	D	E						
35	Chépica-Lolol	Construcción APR, Cancha de Maitén	Taller	Obras Hidráulicas	380.000											D	E		
36	Chépica-Lolol	Construcción APR, Callejones, Chépica	Taller	Obras Hidráulicas	380.000											D	E		
40	Barrancas	Construcción APR, Barrancas	Ficha On Line	Obras Hidráulicas	380.000											D	E		
41	Barrancas	Construcción Centro de Interpretación del Paisaje Salinero, Barrancas.	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317											D	E		
43	Cáhuil	Construcción APR, Sector el Pangal	Ficha On Line	Obras Hidráulicas	380.000											D	E		
45	Punta de Lobos	Construcción APR, Sector Catrianca, Punta de Lobos, Pichilemu	Ficha On Line	Obras Hidráulicas	380.000											D	E		
46	Punta de Lobos	Construcción APR, Punta de lobos	Taller	Obras Hidráulicas	380.000											D	E		
48	Pichilemu	Restauración Edificio Patrimonial, Centro cultural Agustín Ross	Ficha On Line	No MOP (UT Arquitectura)	100.000											D	E	E	
49	Pichilemu	Construcción centro de Acogida al visitante y servicios Playa Pichilemu	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317											D	E		
53	Puertecillo	Construcción mirador en Puertecillo	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	105.317											D	E		
67	Conector	Mejoramiento, ruta escénica Turística, Ruta I-45, camino a Termas del Flaco	Taller	Vialidad	4.960.568						P	D	E						
68	Conector	Mejoramiento, ruta escénica Mixta, Ruta I - 400, Lo Moscoso	Taller	Vialidad	1.369.400						P	D	E						
69	Conector	Mejoramiento, ruta escénica mixta, Santa Cruz-Lolol-San Pedro de Alcántara-Lo Valdivia	Taller	Vialidad	5.312.604						P	D	E						
70	Conector	Mejoramiento a ruta escénica, Valle de Colchagua -	Taller	Vialidad	8.412.792						P	D	E						

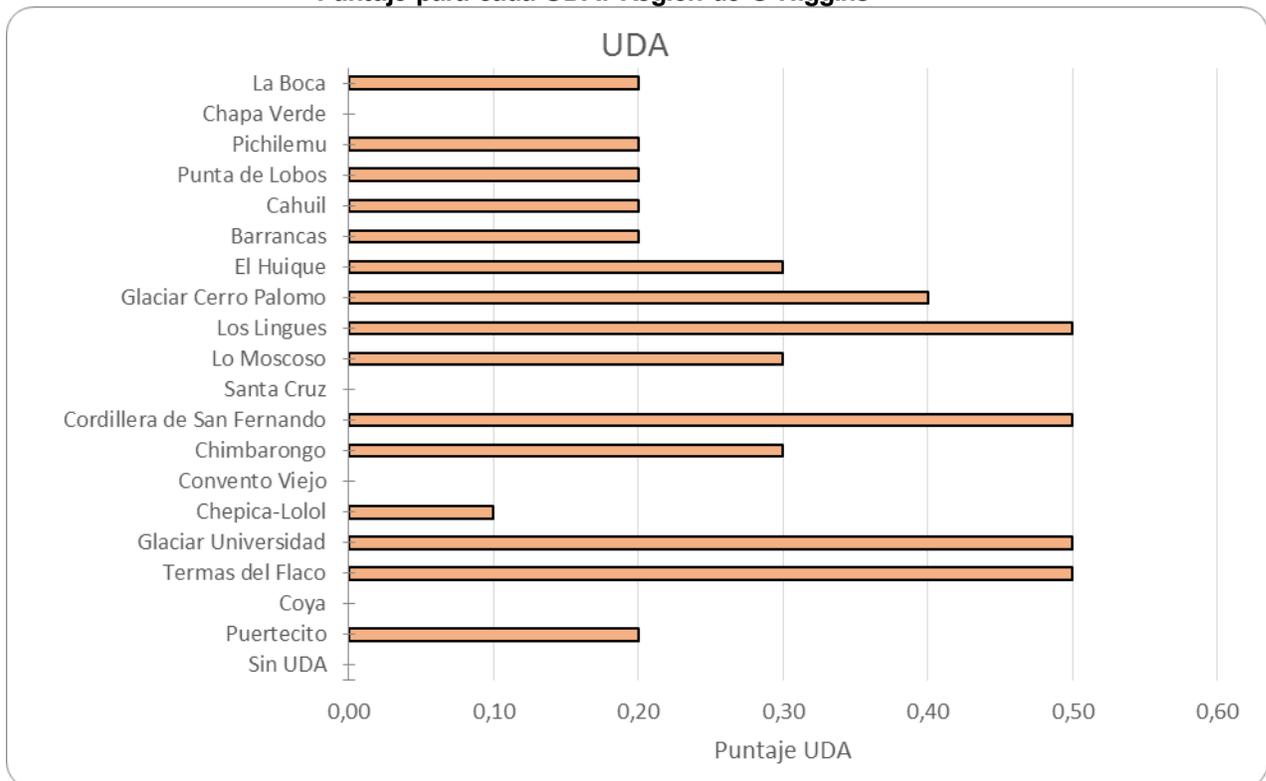
N° Proyecto (*)	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	Costo de Inversión	5 años					5 años					4 años			
						Corto Plazo					Mediano Plazo					Largo plazo			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
		Pichilemu																	
71	Conector	Mejoramiento, ruta escénica, Chépica - Lolol, Ruta I-776	Taller	Vialidad	4.295.240						P	D	E						
72	Conector	Construcción Senda No Motorizada, Paralela a línea férrea, en la Faja del Ramal San Fernando- Pichilemu	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	1.543.860		P	D	E										
73	Conector	Mejoramiento, ruta escénica Pueblos del Valle de Colchagua	Taller	Vialidad	8.350.668						P	D	E	E					
74	Conector	Construcción Costanera turística, borde costero Pichilemu - Punta de Lobos	Ficha On Line	Obras Portuarias	965.650		D	E											
75	Conector	Construcción Costanera turística, borde costero Punta de Lobos - Cáhuil	Ficha On Line	Obras Portuarias	1.239.070		D	E											
76	Conector	Mejoramiento a ruta escénica, Ruta H-35, Machalí-Coya	Taller	Vialidad	1.711.416						P	D	E						
77	Conector	Mejoramiento a ruta escénica, Ruta H-15-G, Camino Real Norte	Taller	Vialidad	1.207.076						P	D	E						
78	Conector	Mejoramiento a ruta escénica, Viñas: Río Cachapoal, Requinoa, Rengo y San Fernando	Taller	Vialidad	11.303.896						P	D	E						
79	Conector	Construcción ruta escénica mixta, Paso de Las Leñas	Taller	Vialidad	2.937.864						P	D	E	E					
80	Conector	Construcción y Mejoramiento a ruta escénica costera Pichilemu - Límite Sur Regional	Taller	Vialidad	2.907.136						P	D	E						
81	Conector	Mejoramiento a ruta escénica Pichilemu-Pañul-Salineras de Barrancas-Cáhuil	Taller	Vialidad	1.351.364						P	D	E						
82	Conector	Mejoramiento de Ribera recreativa, Las Cabras-Peumo	Taller	Obras Portuarias	2.598.792		P	D	E										
83	Conector	Mejoramiento a ruta escénica, Chimbarongo-Chépica	Taller	Vialidad	1.903.132						P	D	E						
84	Conector	Construcción ruta escénica Acceso Reserva Nacional Río Los Cipreses	Taller	Vialidad	1.162.320						P	D	E						
85	Conector	Mejoramiento y construcción ruta escénica Navidad y costa norte de O'Higgins	Taller	Vialidad	4.786.220						P	D	E	E					
86	Conector	Construcción Aeródromo Machalí	Taller	Aeropuertos	20.025.633						P	D	E	E	E				
87	Conector	Construcción ciclovía sector costero. Punta de Lobos-Pichilemu	Taller	Vialidad	982.400						D	E							
88	Conector	Construcción ciclovía sector costero. La Boca, Matanzas, Navidad	Consultor	Vialidad	189.600											D	E		
89	Conector	Construcción ruta escénica camino a Matanzas, Ruta G-888	Taller	Vialidad	245.156						P	D	E	E					
91	Conector	Mejoramiento y Construcción ruta escénica Turística, Rancagua - Lago Rapel (Túnel)	Taller	Vialidad	4.436.856						P	D	E	E					
92	Conector	Mejoramiento, ruta escénica Mixta, del Secano Interior Norte	Taller	Vialidad	6.312.600						P	D	E						
93	Conector	Construcción ruta escénica; Alternativa costera Navidad - Pichilemu	Taller	Vialidad	2.195.716						P	D	E						
94	Conector	Construcción ruta escénica San Vicente-Santa Cruz	Taller	Vialidad	3.168.992						P	D	E	E					
95	Conector	Construcción ruta escénica Turística, Paso Las Damas	Taller	Vialidad	1.231.124						P	D	E						
				Costo Total de Inversión	133.204.244														
				Inversión con financiamiento externo	2.988.873														
				Inversión directa MOP	130.215.371														

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

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

CHAPA VERDE Y SUS PROYECTOS?????

Figura 8-2
Puntaje para cada UDA. Región de O'Higgins



Fuente: Elaboración propia

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

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

Este libro contiene las siguientes hojas:

a) Cuadro PP

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

b) UDA

Presenta las distintas UDA's, 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)

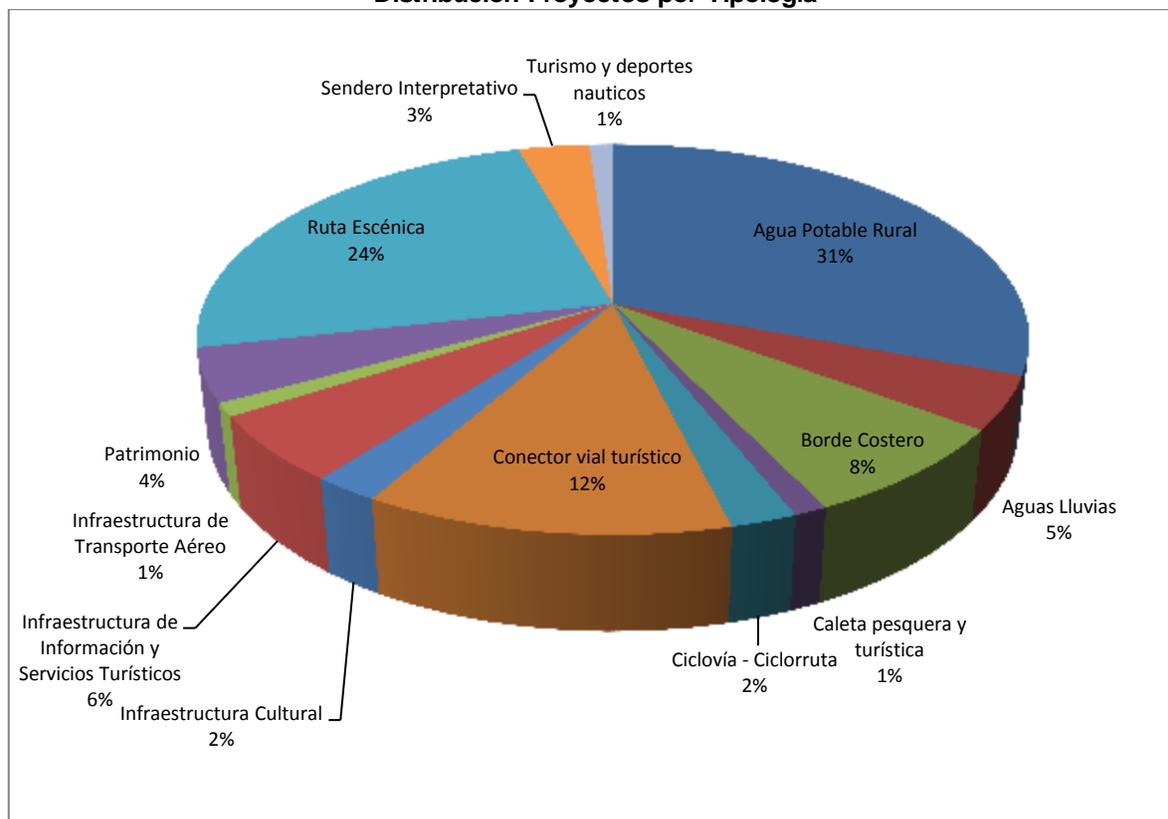
Al finalizar el proceso de priorización y sensibilización se procede a graficar cada proyecto en el periodo correspondiente (corto, mediano y largo plazo) y su priorización en el interior de la UDA con su puntaje de proyecto. Es importante mencionar que cuando un proyecto tiene un puntaje menor o igual 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 las tipologías vinculadas a la conectividad vial, con un poco más de un tercio del total, si se suman ambas, Ruta Escénica y Conector Vial, sin embargo las iniciativas de Agua Potable Rural, por sí solas representan casi otro tercio de la cartera regional de apoyo al turismo.

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

kilómetros

Ruta Escénica	1.227
Ciclovía - Ciclorruta	15
Sendero Interpretativo	159

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

9.2 Principales Aspectos de la Propuesta de Plan de Infraestructura

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

Cuadro 9-1
Distribución de Proyectos por Destinos Priorizados

DESTINO TURISTICO	ATRACTIVO	N° de Iniciativas
Cordillera de San Fernando	Cordillera de San Fernando	2
	Glaciar Universidad	1
	Termas del Flaco	1
Iloca - Vichuquen	Conector	1
Lago Rapel	Conector	2
	Lago Rapel	2
Machalí	Conector	5
	Glaciar Cerro Palomo	2
Matanzas - Navidad	Conector	3
	La Boca	3
	Otro	1
	Puertecillo	1
Otro Destino	Chimbarongo	1
	Conector	6
	Otro	5
Pichilemu	Barrancas	3
	Cáhuil	2
	Conector	5
	Otro	1
	Pichilemu	5
Valle Central	Punta de Lobos	3
	Chimbarongo	1

DESTINO TURISTICO	ATRACTIVO	N° de Iniciativas
Valle de Colchagua	Conector	2
	Los Lingues	5
	Chépica-Lolol	5
	Conector	5
	Cordillera de San Fernando	2
	El Huique	4
	Lo Moscoso	7
	Otro	1
	Santa Cruz	4
Total general		91

Fuente: elaboración propia

Destaca la presencia de 29 proyectos conectores en la región.

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

Cuadro 9-2
Distribución de Proyectos por Ámbito MOP

UNIDAD TECNICA MOP	Total
Aeropuertos	1
Agua Potable Rural	28
Arquitectura	14
Concesiones	1
Obras Hidráulicas	4
Obras Portuarias	9
Vialidad	34
Total general	91

Fuente: elaboración propia

Para la Región de O´ Higgins se propone una elevada inversión en infraestructura turística de conectividad terrestre, lo que le permite mejorar la conectividad con sus regiones vecinas y eventualmente con Argentina. Una gran parte de los proyectos viales contemplan la habilitación de rutas escénicas, distribuidas sumando más de 1.200 km.

Se propone el desarrollo de 91 proyectos, 37 de los cuales provienen del plan base y 54 son nuevas iniciativas. En términos del costo total de la inversión se llega a la suma de M\$ 334.285.819, correspondiendo el 63% a inversión del MOP y el 37% 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 23% del total, está en el corto plazo, como se observa en la tabla siguiente:

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

FINANCIAMIENTO	Plazos			Total
	Corto (2017-2021)	Mediano(2022-2026)	Largo(2027-2030)	
Extrasectorial		121.927.428	415.952	122.343.379
Sectorial	76.247.980	107.703.875	27.990.584	211.942.439
Total	76.247.980	229.631.302	28.406.536	334.285.819

Fuente: elaboración propia

Destaca por su valor el proyecto de Mejoramiento y Construcción Ruta Escénica Turística, Rancagua - Lago Rapel (Túnel).

9.3 Cartera del plan

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

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
Cachapoal	Graneros	Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta H-15/H-15-G, Camino Real Norte (Rancagua hasta cruce H-111)	Ruta Escénica	Vialidad	Valle Central	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Restauración Casa Hodgkinson, Graneros	Patrimonio	Arquitectura	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
	Las Cabras	Mejoramiento Servicio De APR Los Aromos El Durazno, Las Cabras	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Lago Rapel	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento y Ampliación APR Cocalán, Las Cabras	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Lago Rapel	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento y Construcción Ruta Escénica Turística, Rancagua - Lago Rapel (Túnel por Alhué en RM)	Ruta Escénica	Vialidad	Lago Rapel	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
	Machalí	Construcción Aeródromo Machalí	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Machalí	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos (Refugio de montaña) Glaciar Palomo	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Machalí	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Ruta Escénica Acceso Reserva Nacional Río Los Cipreses (H-265 desde Coya y camino a Chacayes)	Ruta Escénica	Vialidad	Machalí	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción Ruta Escénica mixta, Paso de Las Leñas	Ruta Escénica	Vialidad	Machalí	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
		Construcción, Sendero de caminata, glaciar Cerro Palomo	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Machalí	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta H-35, Machalí-Coya	Ruta Escénica	Vialidad	Machalí	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Ruta H-365 Sector: Termas De Cauquenes - Puente Chacayes	Conector vial turístico	Vialidad	Machalí	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
	Peumo	Mejoramiento de Ruta 66 Camino De La Fruta	Conector vial turístico	Concesiones	Lago Rapel	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
	Pichidegua	Mejoramiento de Ribera recreativa, Las Cabras-Peumo	Borde Costero	Obras Portuarias	Lago Rapel	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
	Rancagua	CONSTRUCCION CENTRO CULTURAL Y ESPIRITUAL GAUDI EN RANCAGUA	Infraestructura Cultural	Arquitectura	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
Cardenal Caro	La Estrella	Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta, del Secano Interior Norte (Colhue-Marchigüe-La Estrella-Litueche-Central Rapel-límite regional)	Ruta Escénica	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento y Ampliación APR La Estrella, La Estrella	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Corto
	Litueche	Mejoramiento Servicio De APR De Litueche, Litueche	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Corto
	Marchihue	Construcción Senda No Motorizada, Paralela a línea Férrea, en la Faja del Ramal San Fernando- Pichilemu	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Valle de Colchagua - Pichilemu	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
	Navidad	Ampliación Servicio De APR Licancheu A Alto Grande, Navidad	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Matanzas - Navidad	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción ciclovía sector costero. Circuito La Boca - Matanzas - Navidad	Ciclovía - Ciclorruta	Vialidad	Matanzas - Navidad	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		Construcción mirador en puertecillo	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Matanzas - Navidad	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción Ruta Escénica Ruta G-888, Navidad - Matanzas	Ruta Escénica	Vialidad	Matanzas - Navidad	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción Ruta Escénica Rutas G-880/G-890, Límite regional - La Boca - Matanzas	Ruta Escénica	Vialidad	Matanzas - Navidad	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Mejoramiento del borde costero, sector la boca de Rapel, Navidad	Borde Costero	Obras Portuarias	Matanzas - Navidad	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ribera recreativa e interpretativa, Desembocadura Rapel	Borde Costero	Obras Portuarias	Matanzas - Navidad	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
		Mejoramiento y construcción Ruta Escénica Navidad y costa norte de O'Higgins (Litueche - Navidad - Matanzas - Puertecillo - Litueche)	Ruta Escénica	Vialidad	Matanzas - Navidad	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
	Paredones	Construcción Infraestructura Marítima Caleta Bucalemu	Caleta pesquera y turística	Obras Portuarias	Pichilemu	Ejecución	Sectorial	Corto

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
Cardenal Caro		Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta Santa Cruz - Lolol - San Pedro de Alcántara - Lo Valdivia	Ruta Escénica	Vialidad	Iloca - Vichuquen - Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
	Pichilemu	Ampliación APR Ciruelos Barrancas Pañul A Diversos Sectores, Pichilemu	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Pichilemu	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción APR, Barrancas	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Construcción APR, Punta de lobos	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Construcción APR, Sector Catrianca, Punta de Lobos, Pichilemu	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Construcción APR, Sector el Pangal	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Construcción borde costero Playa infernillo Pichilemu	Borde Costero	Obras Portuarias	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Centro de Interpretación del Paisaje Salinero, Barrancas.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción ciclovía sector costero. Pichilemu - Punta de Lobos	Ciclovía - Ciclorruta	Vialidad	Pichilemu	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción Colectores De Aguas Lluvias, Pichilemu (DIAGNOSTICO PM EVACUACION Y DRENAJE DE AGUAS LLUVIAS DE PICHILEMU)	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Pichilemu	Ejecución	Sectorial	Largo
		Construcción Costanera turística, borde costero Pichilemu - Punta de Lobos	Borde Costero	Obras Portuarias	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Costanera turística, borde costero Punta de Lobos - Cahuil	Borde Costero	Obras Portuarias	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Infraestructura de Información y Servicios Turísticos Playa Pichilemu	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción Obras Básicas Para El Surf Y Deportes Náuticos Provincia De Cardenal Caro	Turismo y deportes náuticos	Obras Portuarias	Pichilemu	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Ruta Escénica Navidad -Pichilemu por el interior	Ruta Escénica	Vialidad	Otro Destino	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Pichilemu-Pañul-Salinas de Barrancas-Cahuil	Ruta Escénica	Vialidad	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta Costera Pichilemu - límite sur regional	Ruta Escénica	Vialidad	Pichilemu	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Ruta 90, Sector: Santa Cruz - Peralillo, Prov. Colchagua	Conector vial turístico	Vialidad	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
Cardenal Caro		Mejoramiento Y Ampliación APR Cáhuil, Pichilemu	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Pichilemu	Ejecución	Sectorial	Corto
		Restauración Edificio Patrimonial, Centro cultural Agustín Ross E	Patrimonio	Arquitectura	Pichilemu	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
Colchagua	Chépica	Construcción APR, Callejones, Chépica	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica, Chépica - Lolol, por Ruta I-776	Ruta Escénica	Vialidad	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento y Ampliación APR Uva Blanca Las Hijuelas, Chépica	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
	Chimbarongo	Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta I-86, Chimbarongo-Chépica	Ruta Escénica	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Ruta I-451,S: Tres Puentes - Puente Negro, Chimbarongo	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Corto
		Restauración, Estación de Ferrocarriles de Chimbarongo	Patrimonio	Arquitectura	Valle Central	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
	Lolol	Construcción APR, Cancha de Maitén	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Construcción Colector De Aguas Lluvias Calle Los Alerces, Lolol	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Valle de Colchagua	Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción Pasarelas En Diversos Lugares De La Vi Región II Etapa	Conector vial turístico	Vialidad	Valle de Colchagua	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Y Ampliación APR Nerquihue El Buche, Lolol	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle de Colchagua	Ejecución	Sectorial	Corto
	Nancagua	Mejoramiento Pasadas Urbanas Ruta 90, Sector: San Fernando - Santa Cruz	Conector vial turístico	Vialidad	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento y Ampliación APR Callejones La Gloria, Nancagua	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle de Colchagua	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento y Ampliación APR Puquillay Alto, Nancagua	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle de Colchagua	Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Y Ampliación APR San Gregorio, Nancagua	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle de Colchagua	Ejecución	Sectorial	Corto
	Palmilla	Construcción Ruta Escénica San Vicente-Santa Cruz	Ruta Escénica	Vialidad	Valle de Colchagua	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción, Museo del Inquilino, Hacienda El Huique	Infraestructura Cultural	Arquitectura	Valle de Colchagua	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Ruta 90, Sector La Rosa - Pichilemu, Prov. Cardenal Caro	Conector vial turístico	Vialidad	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ruta I-338 8,4 km, Provincia de Colchagua	Conector vial turístico	Vialidad	Valle de Colchagua	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento y Ampliación APR Agua Santa Rita, Palmilla	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Y Ampliación APR Las Garzas Las Majadas Trichuera, Palmilla	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle de Colchagua	Ejecución	Sectorial	Corto
		Reconstrucción Patrimonial, Puente Tapado, El Huique	Patrimonio	Arquitectura	Valle de Colchagua	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
Colchagua	Peralillo	Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta 90, Valle de Colchagua - Pichilemu	Ruta Escénica	Vialidad	Valle de Colchagua - Pichilemu	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento y Ampliación APR El Cortijo Santa Ana El Carmen, Peralillo	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
	Placilla	Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta Ruta I - 400, San Fernando - Lo Moscoso	Ruta Escénica	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento de Ribera Recreativa, Río Tinguiririca, Lo Moscoso	Borde Costero	Obras Portuarias	Valle de Colchagua	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento y Ampliación APR Villa Alegre San Luis, Placilla	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle de Colchagua	Ejecución	Sectorial	Corto
	San Fernando	Construcción APR y Saneamiento, Termas del Flaco	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Cordillera de San Fernando	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción APR, La Paloma	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle Central	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción APR, Los Lingues	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle Central	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción APR, Roma	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle Central	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción APR, San José de Los Lingues	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Valle Central	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción camino de acceso a Glaciar Universidad	Conector vial turístico	Vialidad	Cordillera de San Fernando	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción Colector De Aguas Lluvias, San Fernando	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Valle de Colchagua	Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción de Centro de Información y Servicios Turísticos (Refugio) Glaciar Universidad	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Cordillera de San Fernando	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Ruta Escénica Turística, Paso Las Damas por Ruta I-45 (desde Termas del Flaco)	Ruta Escénica	Vialidad	Otro Destino	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción, Senderos y Miradores Glaciar Universidad	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Cordillera de San Fernando	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Turística Ruta I-45, camino a Termas del Flaco	Ruta Escénica	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica, Viñas: Río Cachapoal, Requínoa, Rengo y San Fernando (eje paralelo a Ruta 5 al oriente)	Ruta Escénica	Vialidad	Valle Central	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Ruta I-45 Camino Puente Negro - La Rufina Km 25,5 A 29,5	Conector vial turístico	Vialidad	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento y Ampliación APR Roma La Marina, San Fernando	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Corto
	Santa Cruz	Construcción Colectores De Aguas Lluvias, Santa Cruz	Aguas Lluvias	Obras Hidráulicas	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Unidad Técnica	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
Colchagua	Santa Cruz	Mejoramiento a Ruta Escénica Pueblos del Valle de Colchagua (San Fdo.-Placilla-Chépica-Sta. Cruz-Peralillo-Pumanque-Ñilahue)	Ruta Escénica	Vialidad	Valle de Colchagua	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Rutas I-760 Quinahue - Chomedahue (Complementación By Pass Santa Cruz), Santa Cruz	Conector vial turístico	Vialidad	Valle de Colchagua	Ejecución	Sectorial	Corto



INECON S.A.