

PLAN DE INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD AYSÉN / PALENA 2022-2030





Elaboración: Dirección de Planeamiento MOP

Coordinación de edición: Carlos Olivares Sepúlveda

Equipo de trabajo MOP Región de Los Lagos:

José Miguel Morales Morales -
Secretario Regional (S) Ministerial de Obras Públicas
Patricio Meneses Meneses - Director Regional de
Planeamiento, Coordinador regional del Plan
Jorge Loncomilla Sanhueza - Director Regional de Vialidad
Joao Romero Bravo - Director Regional de Aeropuertos
Javier Gallardo Pérez - Director Regional de Obras Portuarias
Armando Lobos Bustamante -
Profesional Dirección de Planeamiento
Leidi Uarac González - Profesional DP
Bernardino González Riveras - Profesional DAP
Mauricio Cáceres Sandoval - Profesional DV
Andrea Carrasco Velásquez - Profesional DOP
Rodolfo Palacios Vásquez - Profesional DOP

Equipo de trabajo MOP Región de Aysén:

Omar Patricio Sanhueza Ulloa -
Secretario Regional Ministerial de Obras Públicas
Wildman Durán Vidal - Director Regional de Planeamiento,
Coordinador regional del Plan
Renzo Sanders Cortés - Director Regional de Vialidad
Rolando Toloza Norambuena -
Jefe de Proyecto Programa Vial Ruta 7, DV
Anita Álvarez Lemus - Directora Regional de Aeropuertos
Álvaro Díaz Contreras - Director Regional de Obras Portuarias
Emilio Alarcón Díaz -
Jefe Unidad Técnica Secretaría Regional Ministerial
Macarena Núñez Reyes -
Jefe Gabinete Secretaría Regional Ministerial
Patricio Eva Tapia - Profesional DP
Carlos Alert Agüero - Profesional DP
Marcela García Caamaño - Jefa Departamento de Proyectos
Dirección Regional de Vialidad
Jennifer González Sierra - Profesional DAP

Equipo de trabajo Dirección Nacional de Planeamiento:

Daniel Bifani Ihl - Director Nacional de Planeamiento
María Pía Rossetti Gallardo - Jefa División Planificación
Estratégica y Presupuesto
Pamela Gómez Santos -
Jefa Departamento de Planificación de Inversiones
Yasna Bustamante Gajardo - Jefa Departamento de Territorio
Christian López Gárnica - Jefe Departamento de Estudios
Carlos Olivares Sepúlveda - Profesional DP
Christian Larraguibel González - Profesional DP
Haidy Blazevec Quiroz - Profesional DP
Catalina Zegers Rosas - Profesional DP
Gaspar Fouré Carloza - Profesional DP
Francisco Prado Besa - Profesional DP
Yoselyn Muñoz Ríos - Profesional DP
Pablo Quintanilla Román - Profesional DP

Instituciones en alianza:

Gobierno Regional de Los Lagos

Patricio Vallespín López, Gobernador

Delegación Presidencial de Los Lagos

Giovanna Moreira Almonacid,
Delegada Presidencial Regional de Los Lagos

Gobierno Regional de Aysén

Andrea Macías Palma, Gobernadora

Delegación Presidencial de Aysén

Rodrigo Araya Morales,
Delegado Presidencial Regional de Aysén

**Seremi de Transportes y Telecomunicaciones
Región de Los Lagos**

Pablo Joost Winkler - Secretario Regional Ministerial de
Transportes y Telecomunicaciones

**Seremi de Transportes y Telecomunicaciones
Región de Aysén**

Hans Zimmermann Dueñas - Secretario Regional Ministerial
Israel Jara Fuentes -
Profesional Departamento Transporte Público Regional

Agradecimientos y reconocimiento

Juan Carlos García Pérez de Arce - Ex Ministro de Obras
Públicas
Daniel Olhabe Espinoza - Ex Seremi de Obras Públicas
Región de Los Lagos
Ynyeverli Díaz Reyes - Ex Directora Regional de
Planeamiento Aysén
Claudia Cantero Delgado - Ex Seremi de Transportes y
Telecomunicaciones Región de Aysén

Diseño gráfico: Pablo Espinoza Tapia -Unidad de
Comunicaciones Dirección de Planeamiento

Fotografías páginas 1, 4, 8, 12, 32, 36,46, 54, 64 y 66: Banco
Audiovisual de SERNATUR.

Fotografías páginas 3 y 63: Daniel Bifani Ihl

Fotografía página 16: Carlos Olivares Sepúlveda.


ÍNDICE

Presentación	05
1. Contexto General	09
1.1 Efectos de la infraestructura en el desarrollo local y turístico.....	09
1.2 Cambio climático.....	09
2. Objetivos del Plan	13
2.1 Objetivo general.....	13
2.2 Objetivos específicos.....	13
3. Ámbito y Horizonte del Plan	13
3.1 Ámbito territorial	13
3.2 Ámbito estratégico.....	14
3.3 Ámbito administrativo.....	15
3.4 Ámbito temporal.....	15
4. Diagnóstico	17
4.1 Antecedentes históricos de conectividad y planificación.....	17
4.2 Diagnóstico territorial.....	18
4.3 Antecedentes de infraestructura y operación de transporte / situación base.....	19
4.3.1 Infraestructura de conectividad vial.....	19
4.3.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria	23
4.3.3 Infraestructura portuaria.....	24
4.3.4 Operación de transporte.....	25
4.4 Antecedentes de planificación.....	26
4.4.1 Instrumentos sectoriales de planificación de infraestructura.....	26
4.4.2 Planes Especiales de Desarrollo de Zonas Extremas y Rezagadas.....	30
5. Imagen Objetivo	33
6. Estrategia de Intervención	36
6.1 Ejes Estratégicos de Intervención.....	37
6.2 Identificación de iniciativas.....	38
7. Financiamiento del Plan	47
8. Metas del Plan	51
9. Metodología de elaboración y gobernanza del Plan	55
9.1 Metodología y etapas para la elaboración del Plan.....	55
9.2 Gobernanza del Plan y seguimiento de compromisos.....	61
Acróminos	65
Bibliografía	67



A landscape photograph showing a gravel road winding through a green, mountainous region. A vibrant rainbow arches across a cloudy sky in the background. The foreground is filled with tall grass and shrubs.

PRESENTACIÓN



Puyuhuapi, Región de Aysén del General Carlos Ibañez del Campo.

El desarrollo de Chile está estrechamente vinculado con la equidad territorial y estamos avanzando con decisión en esta línea, haciéndonos cargo de los rezagos históricos en materia de conectividad que existen en algunas zonas de nuestro país.

La Región de Aysén y la Provincia de Palena de la Región de Los Lagos, con una superficie de 123 mil km², equivalente a un 16% del territorio nacional, comparten localidades de extraordinaria belleza compuesta por una diversidad de valles, montañas, bosques y glaciares, y una amplia red de parques y reservas naturales. Una verdadera riqueza de biodiversidad y conservación de ecosistemas únicos en el mundo.

A su vez, poseen un gran déficit de infraestructura para la conectividad, y la existente se ve expuesta a un sinnúmero de situaciones que evidencian su fragilidad. En cuanto a conectividad vial, algunas comunas solo tienen caminos de ripio o tierra; en otros casos, una importante proporción de caminos pavimentados están en estado "regular" a "muy malo", y en términos generales, tan solo un 14% de los caminos se encuentra pavimentado. Cerrar la brecha no es fácil, dada las condiciones climáticas y geográficas.

El presente Plan de Integración y Conectividad 2022-2030, define una serie de intervenciones estratégicas en el ámbito vial, portuario y aeroportuario, conformando un sistema territorial de movilidad que mejora la accesibilidad de los y las residentes de Aysén y Palena y sus visitantes. La Ruta 7 es el eje estructurante de este sistema, y tenemos la ambiciosa meta de pavimentar 140 km de esta ruta durante la actual administración. Destaca también la nueva infraestructura portuaria para aumentar la frecuencia y capacidad de transporte, así como también la disponibilidad de nuevas naves públicas para la conexión intermodal lacustre y marítima.

El Presidente Gabriel Boric me ha encomendado reforzar la labor del Ministerio de Obras Públicas en todos sus ámbitos, con un fuerte énfasis en la equidad

territorial y una atención especial a las zonas extremas del país. Por ello, la gestión que me corresponde, cuyos ejes estratégicos son el desarrollo humano, social y productivo; la reactivación, competitividad y el crecimiento económico; y la seguridad, adaptación y resiliencia al cambio climático, debe materializarse con fuerza en la zona que abarca este Plan. Las iniciativas de inversión contenidas aquí, complementan el Convenio de Programación MOP – GORE Aysén suscrito en 2019 y su adenda de julio de 2023, y se consideran un subconjunto de lo que a futuro será un Plan de Infraestructura Estratégica para la Macrozona Sur Austral.

Agradezco enormemente la participación de todas y todos los que han hecho posible este documento de planificación territorial, una herramienta necesaria para el mejoramiento de la calidad de vida de quienes allí residen y un paso más en la tan anhelada integración del territorio nacional.



Jessica López Saffie
Ministra de Obras Públicas



Las dificultades y tiempos complejos generalmente llevan respuestas rápidas, apresuradas y con frecuencia erradas que aún están patentes en la retina de nuestra pequeña comunidad del Sur Austral -hablamos de algo más de un centenar de miles de personas- pero dispersas en este gran y vasto territorio que componen la Región de Aysén y la Provincia de Palena de la Región de Los Lagos. Las dificultades referidas se ejemplifican en largas esperas, que alcanzaron incluso días, para embarcarse en los transbordadores de la ruta bimodal y en el Fiordo Mitchell; y el estado de caminos en la época estival pasada, afectados por la gran presencia de turistas que prefirieron el turismo interno ante la incerteza de viajes al exterior en tiempos de pandemia. Tal como en este caso, ante la situación restringida de conectividad -previamente y junto con las medidas de contingencia- fuimos capaces de detenernos ante la crisis, levantar la vista, planificar, repensar y soñar, para encontrarnos presentando un plan estratégico ante la demanda de soluciones planteada por la comunidad y sus representantes. Hemos abordado el desafío que nos ha propuesto nuestro Presidente Gabriel Boric Font y, en un trabajo coordinado al interior del MOP, sumando además a la Seremi de Transportes y Telecomunicaciones de Aysén, a la Delegación Presidencial Regional de Aysén y otras instituciones regionales, hemos puesto a disposición este Plan de integración y conectividad para Aysén y Palena.

El plan da cuenta de la fortaleza de equipos técnicos para resolver problemas complejos, los reimpulsa, orienta y apunta nuestra brújula a nuestro hermoso Sur Austral, estableciendo una hoja de ruta para todos quienes habitamos este territorio.

Nuestro objetivo se centra en avanzar en mejorar la conectividad e integración de las personas, fortaleciendo los servicios y la accesibilidad, para favorecer el buen vivir y el desarrollo de la Zona Austral. Territorialmente, el ámbito de la propuesta aborda áreas geográficas con brechas y déficit de conectividad que abarcan necesariamente hasta la Provincia de Palena, dado que los avances en infraestructura y servicios de

transporte en ella impactarán sustancialmente en la Región de Aysén.

Siguiendo los lineamientos de nuestro Presidente Gabriel Boric Font, se ha generado la propuesta y orientaciones desde el territorio, con consulta a gobiernos locales. Al respecto, además de la discusión de las iniciativas, hemos recibido las propuestas de la Asociación Regional de Municipalidades (AREMU), del Consejo Regional de Aysén, de Parlamentarios y parlamentarias, así como de otras autoridades. Luego del trabajo regional, hemos recibido el apoyo de la Dirección Nacional de Planeamiento, que ha enriquecido el documento con la mirada nacional.



Patricio Sanhueza Ulloa
Seremi de Obras Públicas Región de Aysén

La Región de Los Lagos tiene por desafío la integración social y territorial que potencie la riqueza y diversidad cultural de sus habitantes y sus comunidades. Una región, cuya aspiración permanente de poner en valor sus paisajes naturales, ecosistemas e identidades como atributos particulares y únicos en el país, está declarada en los instrumentos de planificación territorial e instalada en el espíritu colectivo, que ve en la vocación turística del territorio una oportunidad de desarrollo.

Contamos con una base económica productiva, diversificada, innovadora y cada vez más sustentable, y a la vez enfrentamos desafíos para materializar el denominado "bienestar socio -erritorial" -uno de los lineamientos de la Estrategia Regional de Desarrollo, que tiene como uno de sus objetivos específicos aumentar las frecuencias de los sistemas de transporte público en Palena, así como también generar una infraestructura para la conectividad y un desarrollo turístico sustentable, que permita incrementar el flujo y participación de visitantes, potenciando el desarrollo productivo y turístico de la zona.

El Ministerio de Obras Públicas en la Región de Los Lagos, se ha puesto a disposición del desarrollo del "Plan de integración y conectividad de la Región de Aysén y Provincia de Palena", en coherencia con la mirada de "ensanchar Chile", que ha impulsado un tipo de desarrollo que reconozca la diversidad y particularidad de nuestros territorios insulares y que mejore la forma en cómo nos conectamos y movilizamos.

Con Aysén compartimos características geográficas comunes, como lo son nuestros territorios australes, que debido a su condición insular, de aislamiento y dificultades de accesibilidad, requieren que sea el Estado quien genere las iniciativas necesarias y especiales, como éstas, que otorguen condiciones que contribuyan al desarrollo social, económico y productivo de nuestros territorios. En síntesis, este Plan no solamente se trata de comprometer asignación de recursos, sino además de contribuir a mejorar la calidad de vida de las personas que habitan nuestros

territorios extremos a través de la conectividad y movilidad intermodal.

Esperamos al 2030 contribuir a una mejora considerable en la obtención de un sistema de transporte y logística de carga intermodal más moderna y sustentable, con mayor oferta, cobertura y conectividad en nuestros territorios insulares, que nos permita reducir el déficit actual de infraestructura en nuestros territorios más aislados de la Región, con una mirada integradora y entendiendo que la Región de Los Lagos se define a sí misma como "la puerta de entrada a la Patagonia".



José Miguel Morales Montes
Seremi (S) de Obras Públicas Región de Los Lagos



1. CONTEXTO GENERAL

La zona austral de Aysén y Palena históricamente ha estado bajo situación de aislamiento, lo que ha afectado su grado de ocupación y densidad poblacional. Este territorio presenta difíciles condiciones de habitabilidad debido a la inclemencia del clima, con bajas temperaturas, abundantes precipitaciones y exposición a vientos, además de dificultades de accesibilidad determinadas por su geografía agreste e insular.

Dadas las especiales características de este territorio, la zona ha sido foco de atención por parte de sucesivas administraciones de gobierno nacional y regional. Esto ha impulsado la formulación y aplicación de políticas y planes especiales, que promueven la reducción de las brechas entre este territorio austral y el resto del país. En específico, se han impulsado Planes de Zonas Rezagadas y Planes de Desarrollo de Zonas Extremas, así como también planes sectoriales de intervención, destacando en este último punto el Plan de Conectividad Austral, impulsado por el Ministerio de Obras Públicas.

Sin perjuicio de lo anterior, aún subsisten brechas y necesidades que requieren ser abordadas con urgencia y decisión. Las demandas por mejorar la conectividad corresponden a una necesidad latente y permanente de las comunidades para efectos de acceder a avances tecnológicos, comerciales, educacionales y de salud, entre otros, lo que determina a su vez brechas de desarrollo en materia de pobreza e igualdad de oportunidades.

1.1 Efectos de la infraestructura en el desarrollo local y turístico

De acuerdo a Sánchez (Cepal, 2008) la experiencia mundial arroja resultados valiosos respecto a la relación positiva que existe entre provisión de infraestructura pública y desarrollo económico y social.

En específico, la disponibilidad de infraestructura aporta a la articulación de la estructura económica

de un país, además de desempeñar un rol clave en la articulación territorial. En este sentido, es relevante considerar los efectos de la infraestructura en el desarrollo de la industria del turismo a nivel regional y local, poniendo en valor las seis Zonas de Interés Turístico (ZOIT) vigentes en este espacio interregional, indicadas en la Figura 2, según respectivos Decretos del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo.

En efecto, la ley N°20.423 en su artículo 8, numeral 7, le asigna al Comité de Ministros del Turismo la función de declarar las ZOIT, cuando un determinado espacio geográfico posee condiciones especiales para la atracción turística. Este instrumento permite definir medidas de conservación, planificar la focalización de inversiones públicas y promover inversiones del sector privado en estos territorios.

1.2 Cambio climático

El riesgo de impactos relacionados con el cambio climático se deriva de la vulnerabilidad y exposición de los sistemas humanos y naturales ante los peligros relacionados con el clima, demandando acciones de adaptación y mitigación.

En el caso de la infraestructura de conectividad e integración entre las regiones de Aysén y Los Lagos, esta situación condiciona su diseño para efectos de mayor resistencia y seguridad, y a la vez se traduce en la necesidad de asegurar una operación resiliente a lo largo del tiempo, con medidas de conservación y mantenimiento adecuadas.

En particular, en la zona esto conlleva, por ejemplo, hacer frente a los efectos de eventos extremos más intensos, que agravan los riesgos de remoción en masa y la interrupción de caminos, la intensidad de marejadas que restringe la operación portuaria, el peligro de desborde de cauces que amenaza centros urbanos, o la mayor fuerza y turbulencia del viento, que restringen la operación aeroportuaria, por ejemplo, todo lo cual determina restricciones y afectaciones a las condiciones de vida de las personas.



Figura 1: Área del Plan

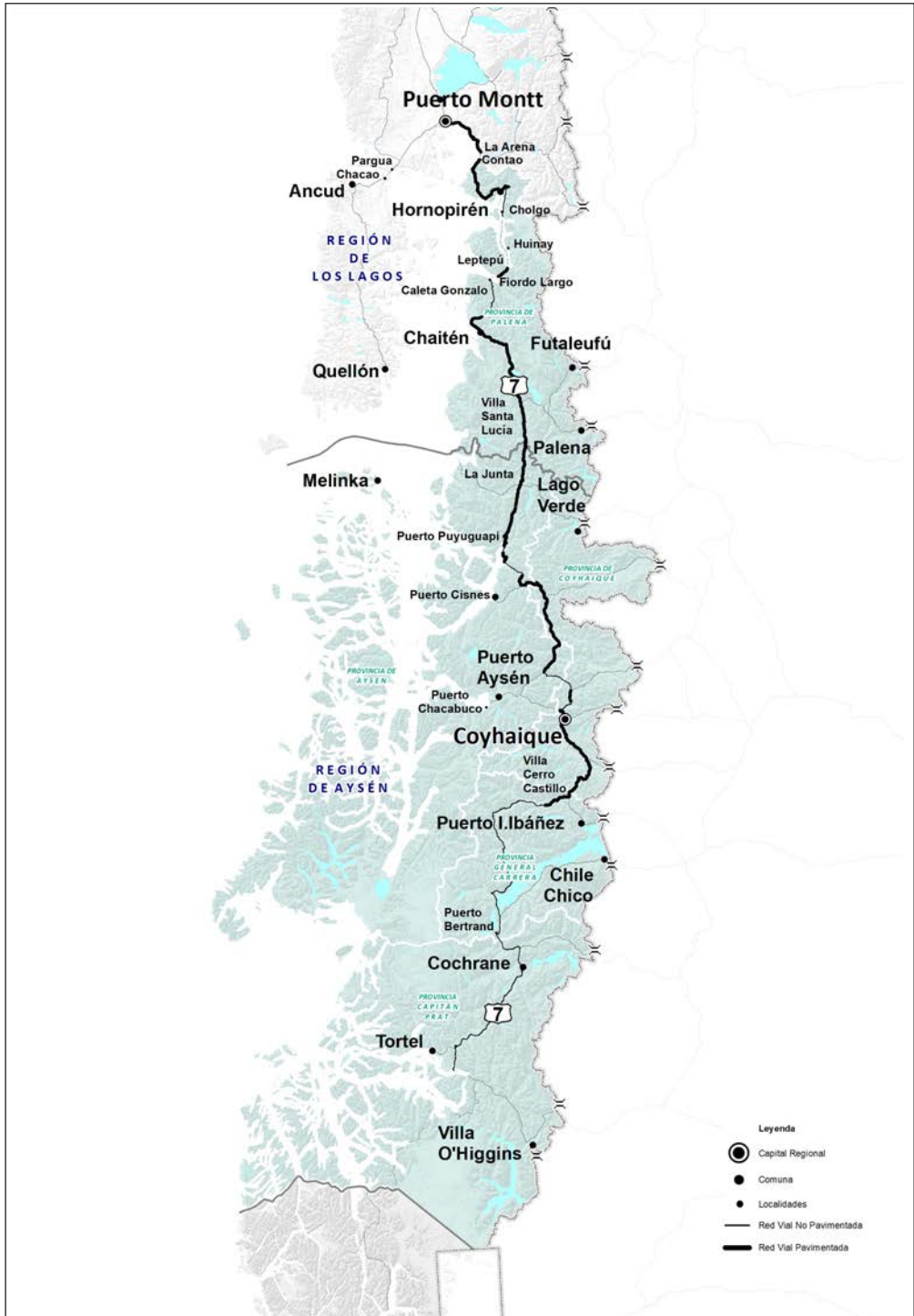
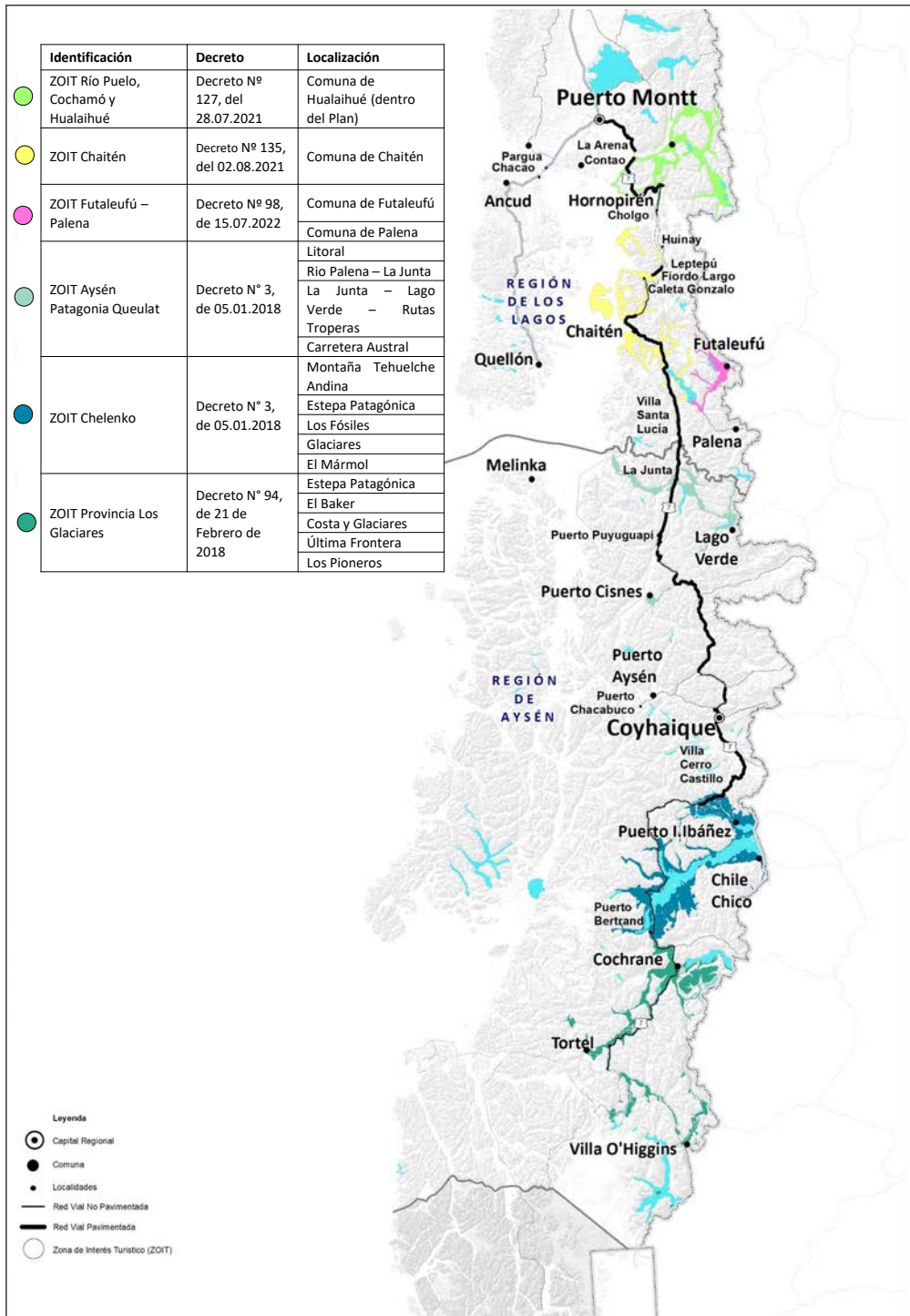


Figura 2: Localización ZOIT en el territorio del Plan:



Fuente: Subsecretaría de Turismo, ZOIT declaradas a 2022.



2. OBJETIVOS DEL PLAN

3. ÁMBITO Y
HORIZONTE DEL PLAN

2. OBJETIVOS DEL PLAN

2.1 Objetivo general

Establecer la estrategia de integración y conectividad de la Región de Aysén y de la Provincia de Palena en la Región de Los Lagos, tanto en forma interna como externa respecto al territorio continental chileno, para otorgar accesibilidad a zonas aisladas y alcanzar una mayor eficiencia en los tiempos de viaje y en la seguridad de desplazamiento de personas y cargas, favoreciendo con ello el buen vivir y el desarrollo productivo y turístico de esta zona austral.

2.2 Objetivos específicos

A. Integración y habilitación territorial de la Región de Aysén y de la Provincia de Palena, y en especial de sus localidades aisladas, mediante el mejoramiento y construcción de infraestructura de transporte y equipamiento complementario, como apoyo a los desafíos y brechas en materia social, económica y de identidad cultural.

B. Interconectividad de Aysén y Palena respecto a su entorno territorial, mediante la consolidación de infraestructura intermodal, en complemento a un sistema de gestión integrada que asegure la calidad del servicio de transporte.

3. ÁMBITO Y HORIZONTE DEL PLAN

3.1 Ámbito territorial

Para el presente Plan, se considera como territorio de aplicación a la Región de Aysén y la Provincia de Palena de la Región de Los Lagos, abarcando una superficie total de 123.796,3 km² (área verde en Figura 1) y una población estimada a 2022 de 127.343 habitantes (Instituto Nacional de Estadísticas, 2008, 2020), desglosada en doce comunas.

Tabla 1: Territorios comunales incluidos en el Plan, con su pertenencia regional y provincial.

Región	Provincia	Comuna
Los Lagos	Palena	Chaitén
		Futaleufú
		Hualaihué
		Palena
Aysén	Coyhaique	Coyhaique
		Lago Verde
	Aysén	Aysén
		Cisnes
		Guaitecas
	Capitán Prat	Cochrane
		O'Higgins
		Tortel
	General Carrera	Chile Chico
		Río Ibáñez



3.2 Ámbito estratégico

A partir de las principales demandas y necesidades que se levantaron durante el proceso participativo efectuado en 2022, se ha definido que el Plan posea un ámbito estratégico acotado a acciones específicas, con carácter de urgencia y bajo coordinación de fuerza de tarea, con plazos e indicadores medibles, secundado mediante tareas prácticas y efectivas.

Entre éstas se cuentan: la gestión de la conservación vial, el esfuerzo en la licitación y continuidad de obras de la Ruta 7, la estrategia jurídica para dar solución a diversos contratos paralizados producto de la contingencia económica post-pandemia, y la actualización de instrumentos de articulación financiera (particularmente el Convenio de Programación Ruta 7 entre el MOP y el Gobierno Regional de Aysén).

A partir de esta decisión, surgen otros requerimientos de distinto alcance territorial -más allá de la integración y conectividad intermodal de Aysén y Palena-, para lo cual el presente Plan se constituye en un subconjunto respecto a un instrumento mayor de planificación sectorial de **infraestructura estratégica de la macrozona sur-austral**. Estos requerimientos que exceden los alcances y objetivos específicos del presente Plan, tienen que ver con los siguientes desafíos de integración y conectividad desde Aysén y Palena:

- Conectividad territorial con la Provincia de Chiloé y en general con los sectores insulares de la Región de Los Lagos;
- Integración bimodal con la zona de los canales australes y la Región de Magallanes; y
- Vinculación e integración internacional con la República Argentina y el mercado exterior, y con rutas complementarias de conectividad Chile – Chile a través del vecino país.

En virtud de lo anterior, el presente Plan contiene una definición de proyectos y estudios a través de una cartera inicial, que podrá ir considerando nuevas iniciativas en la medida que el plan se ejecute y/o amplíe su ámbito, asumiendo un carácter dinámico, flexible e interdependiente del **plan de conectividad estratégica macrozonal**, en apoyo a la función de planificación territorial que poseen los respectivos Gobiernos Regionales.

Finalmente, como parte de las definiciones estratégicas del Plan, a fines de 2022 el ex Ministro de Obras Públicas Juan Carlos García estableció tareas y desafíos a abordar, activando un intenso proceso participativo y de análisis territorial, refrendado mediante el compromiso de conectividad territorial adquirido por el Presidente Gabriel Boric Font en su visita a Aysén en enero de 2023.

3.3 Ámbito administrativo

En relación a los servicios dependientes del **Ministerio de Obras Públicas**, se consideran las siguientes tipologías de intervención:

Dirección de Obras Portuarias

a) Infraestructura de conectividad marítima y lacustre: puerto multipropósito, rampa, muelle menor, atracadero, construcción y/o conservación de naves de conectividad (barcazas, transbordadores).

b) Infraestructura de conectividad fluvial: rampa, muelle menor, atracadero.

Dirección de Vialidad

a) Red Vial Estructurante: camino longitudinal, caminos transversales, caminos red secundaria, puentes mayores, obras de cobertizos y accesos a servicios de transbordo.

b) Red Vial Intrarregional: pasos fronterizos, red secundaria y red de conectividad interior.

c) Red Vial Provincial y Local: red terciaria y local; y red de conectividad interior, pasarelas y puentes

Dirección de Aeropuertos

a) Red nacional aeroportuaria: aeropuerto de la red principal y aeródromos de la red interregional.

b) Red regional aeroportuaria: pequeños aeródromos y puntos de posada para helicópteros.

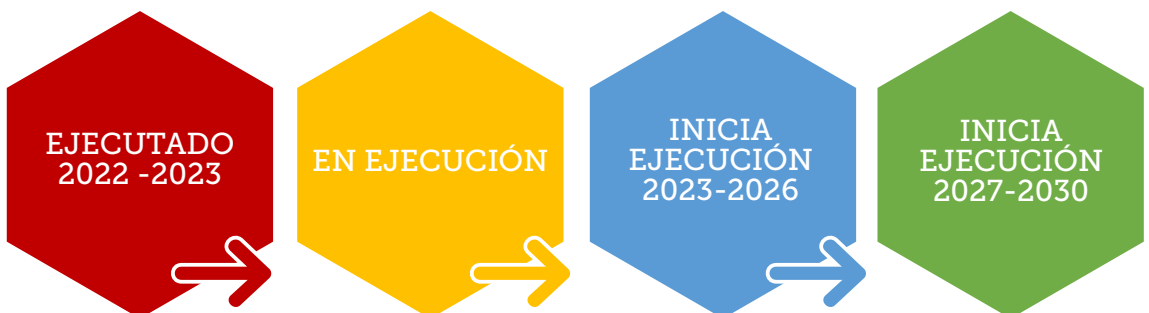
Por otra parte, en relación a los servicios dependientes del **Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)** en materias atinentes al presente Plan, se consideran los servicios subsidiados de conectividad marítima y lacustre, principalmente en la Ruta Litoral Norte y en el Lago General Carrera.

3.4 Ámbito temporal

El Plan responde a una serie de demandas producidas por situaciones contingentes, como es el caso de la conectividad del Lago General Carrera, las que requieren acciones de forma inmediata, sin perder de vista la visión a futuro y la proyección del desarrollo de los territorios. Por lo anterior, se clasificó la **temporalidad de la ejecución** en cuatro fases, considerando para ello la fecha de la etapa de ejecución de los proyectos y su sentido de urgencia.

Consecuentemente con lo anterior, el Plan tiene un horizonte de planificación de 8 años, que corresponde al periodo comprendido 2022 al 2030. Esta determinación considera el necesario desarrollo del ciclo de vida de los proyectos para su ejecución y operación.

Figura 3: Horizonte temporal del Plan



4. DIAGNÓSTICO

Ruta 7, Puerto Cárdenas, Región de Los Lagos



4.1 Antecedentes históricos de conectividad y planificación

“A unos mil kilómetros al sur de Santiago se encuentra la puerta de entrada a la Patagonia Chilena, extenso territorio cuya ocupación respondió a un proceso de colonización donde el surgimiento de pequeños lugares de servicios derivó en centros poblados.

Nació así la necesidad de sus residentes de tener una rápida conectividad interna y hacia el centro del país, lo que a mediados de los 70 dio origen a un trabajo de identificar, planificar, diseñar y construir una red vial estructurante, donde lo prioritario fue la construcción del Camino Austral. Este camino se inicia en Puerto Montt (Región de Los Lagos), dándole continuidad a la Carretera Panamericana hacia el sur extremo de Chile, conectando las localidades de Chaitén, Coyhaique y Cochrane (Región de Aysén), y continuando su recorrido hasta Puerto Yungay, puerto emplazado en la ribera norte del Fiordo Mitchell, en donde se inicia un corto transbordo marítimo hasta el lugar denominado Río Bravo. En este punto se inicia el camino hasta el desagüe del río Pascua en el Fiordo Steel y hacia el sureste hasta Entrada Mayer, Villa O’Higgins y el área de Bahía Bahamondes. Estos dos últimos dos lugares, están ubicados en el extremo norte del Lago O’Higgins, lago compartido entre Chile y Argentina.

La concepción inicial fue construir un camino de penetración, con una plataforma de hasta 5 metros de ancho, carpeta de rodado de ripio y apta para velocidades de operación entre 30 y 50 km/h. Este estándar resolvió una conectividad mínima del territorio, con interrupciones en invierno por nieve o lluvias de alta intensidad, y por la ocurrencia de deslizamientos e inestabilidad de taludes más o menos frecuentes según la geomorfología del emplazamiento del camino.

El primer reto fue avanzar, entre el año 1976 y 1981, con 280 kilómetros entre Chaitén y Coyhaique. En 1988 se logró la conexión terrestre entre Coyhaique y Cochrane

mediante la construcción de 180 de los 340 kilómetros que separan a ambas ciudades.

Sin embargo, con el desarrollo social y económico del país en los años 90, se planteó un cambio de paradigma, y se proyectó un camino pavimentado de 7 metros de ancho y una velocidad de hasta 70 km/h. A partir de esta decisión, en las últimas décadas se han generado iniciativas para avanzar en la consolidación de la red vial, en un territorio con pocos habitantes, en donde los desafíos en diseños, construcción y mantenimiento han ido en aumento, debido al cambio climático, y a la búsqueda de una red vial estructurante con mayor resiliencia y con una mejor inserción ambiental en territorios protegidos y de alta biodiversidad”.¹

En el ámbito de planificación de infraestructura territorial, desde una visión proporcionada por la Dirección Regional de Planeamiento de la Región de Aysén, la estructuración de la conectividad regional en esta región se ha materializado en la construcción del Eje Norte-Sur, con el Camino Longitudinal Austral, que conecta con la Provincia de Palena, y a través de ella, con el resto del territorio nacional, a través de la Región de Los Lagos. Este eje longitudinal conecta internamente a la región de Aysén en toda su longitud hasta la cuenca del río Baker, por el sur. La accesibilidad Este-Oeste del territorio se ha conformado por la construcción de caminos transversales, sobre la base de los caminos desarrollados a lo largo de los valles de los ríos, desde su cuenca alta hasta su desembocadura en el mar. En las áreas de mayor desarrollo del territorio, esta red estructurante se ha complementado con la red de caminos secundarios y terciarios que apoyan la actividad productiva y al poblamiento del territorio. La red vial en la región de Aysén ha evolucionado desde 300 km en los años 70’ hasta la actualidad, en que totaliza 4.000 km aproximadamente.

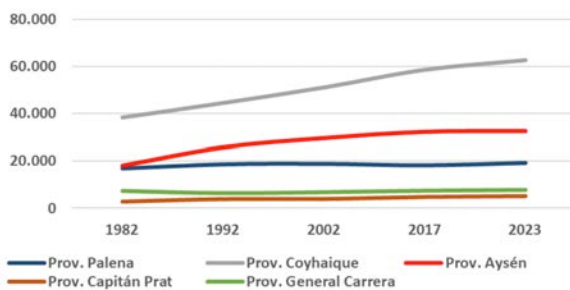
1 Relato del Ing. Civil Rolando Toloza, Jefe de Proyecto del programa vial Ruta 7. Su destacada trayectoria profesional en la Dirección de Vialidad del MOP ha estado intrínsecamente vinculada, desde hace casi medio siglo, con el surgimiento, avance y consolidación de este macroproyecto de conexión estratégica nacional.



En la actualidad, la planificación de la cobertura de accesibilidad se desarrolla en las áreas determinadas como las prioridades a nivel regional, para habilitar nuevas conexiones y mejorar y consolidar la red existente, avanzando con obras de mejoramiento y pavimentación de caminos. Otro aspecto fundamental que se aborda en la planificación, es la normalización de la capacidad de los puentes en la red vial, desarrollándose un intenso programa de reposición de grandes puentes en la Ruta 7.

Los desafíos se plantean a través de culminar los tramos terrestres faltantes en la ruta longitudinal, complementando las conexiones con cambios modales de transporte, utilizando medios marítimos y lacustres que conforman el sistema de transporte para la movilidad de la zona austral, que actualmente posibilita acceder hasta la Región de Magallanes a través de Aysén, con la vinculación del ferry desde el Fiordo Mitchell hasta Puerto Natales.

Figura 4: Tendencia población y crecimiento intercensal comunal 1982-2023.



Fuente: Dirección de Planeamiento, con datos del Instituto Nacional de Estadísticas (1983, 1993, 2003, 2018, 2020).

4.2 Diagnóstico territorial

Los territorios de Aysén y Palena poseen, entre sí, cualidades geográficas similares que han condicionado su proceso histórico de ocupación y explotación de recursos por parte de sus comunidades, lo que ha configurado un sistema territorial con condiciones de aislamiento en sus asentamientos, así como conflictos de sostenibilidad entre actividades productivas y sus valores naturales.

Junto con tales cualidades compartidas, cada territorio cumple una función según jerarquías político administrativas, sociodemográficas y productivas, que van en directa relación con la presencia del Estado en sus cabeceras regionales, provinciales y comunales, y las capacidades de sus comunidades de sostener su presencia mediante actividades productivas y de servicios.

En concordancia, es posible analizar el comportamiento de ciertas variables demográficas, sociales y productivas en el territorio de aplicación del Plan. En particular, la provincia de Palena experimentó una tasa de crecimiento intercensal 2002-2017 de -0,22%, siendo la más baja entre las provincias de aplicación del Plan, pasando de 18.971 habitantes censados en 2002 a contar con 18.349 habitantes censados en 2017. Esta situación se explica en gran medida a la evacuación y relocalización de parte de la población de la ciudad de Chaitén provocada por la erupción del volcán Chaitén, ocurrida el 01 de mayo de 2008.

Destaca en este mismo período el crecimiento demográfico sostenido de la provincia de Capitán Prat, pasando de 3.837 habitantes censados en 2002 a 4.638 habitantes censados en 2017, con una tasa de crecimiento intercensal de 1,26%, la más alta entre las provincias de aplicación del Plan (Instituto Nacional de Estadísticas, 2003, 2018).

Respecto a las **condiciones socioeconómicas**, en 2020 se observó en todas las comunas de la Región de Aysén un menor porcentaje de personas en situación de pobreza que el promedio nacional (10,8%), a excepción de la comuna de Río Ibáñez (14,5%). Por su parte, tres comunas de la provincia de Palena presentan mayor pobreza que el promedio nacional: Futaleufú (13,4%), Palena (12,9%) y Hualaihué (12,8%) (Ministerio de Desarrollo Social y Familia, 2020).

4.3 Antecedentes de infraestructura y operación de transporte / situación base

La conectividad de transporte en la zona austral de Chile se estructura a través de un sistema multimodal, que combina infraestructura vial, aeroportuaria y portuaria, debido a los desafíos que impone su accidentada y extensa geografía.

4.3.1 Infraestructura de conectividad vial

La Región de Aysén, dispone de una red vial de 3.581 (km) aproximadamente², lo que corresponde al 4,106% de la red vial nacional enrolada por la Dirección de Vialidad. La red vial cuenta con 448 km pavimentados, lo que representa aproximadamente 12,5% de su extensión, cifra que está por debajo de la media nacional que cuenta con 24,5% de caminos con pavimento.

En tanto, la Provincia de Palena dispone de una red vial de 824 (km) aproximadamente, lo que corresponde a 0,93% de la red vial nacional enrolada por la Dirección de Vialidad. La red vial cuenta con 193 km pavimentados, lo que representa aproximadamente 23,4% de su extensión, cifra que está por debajo de la media nacional que cuenta con 24,5% de caminos con pavimento.

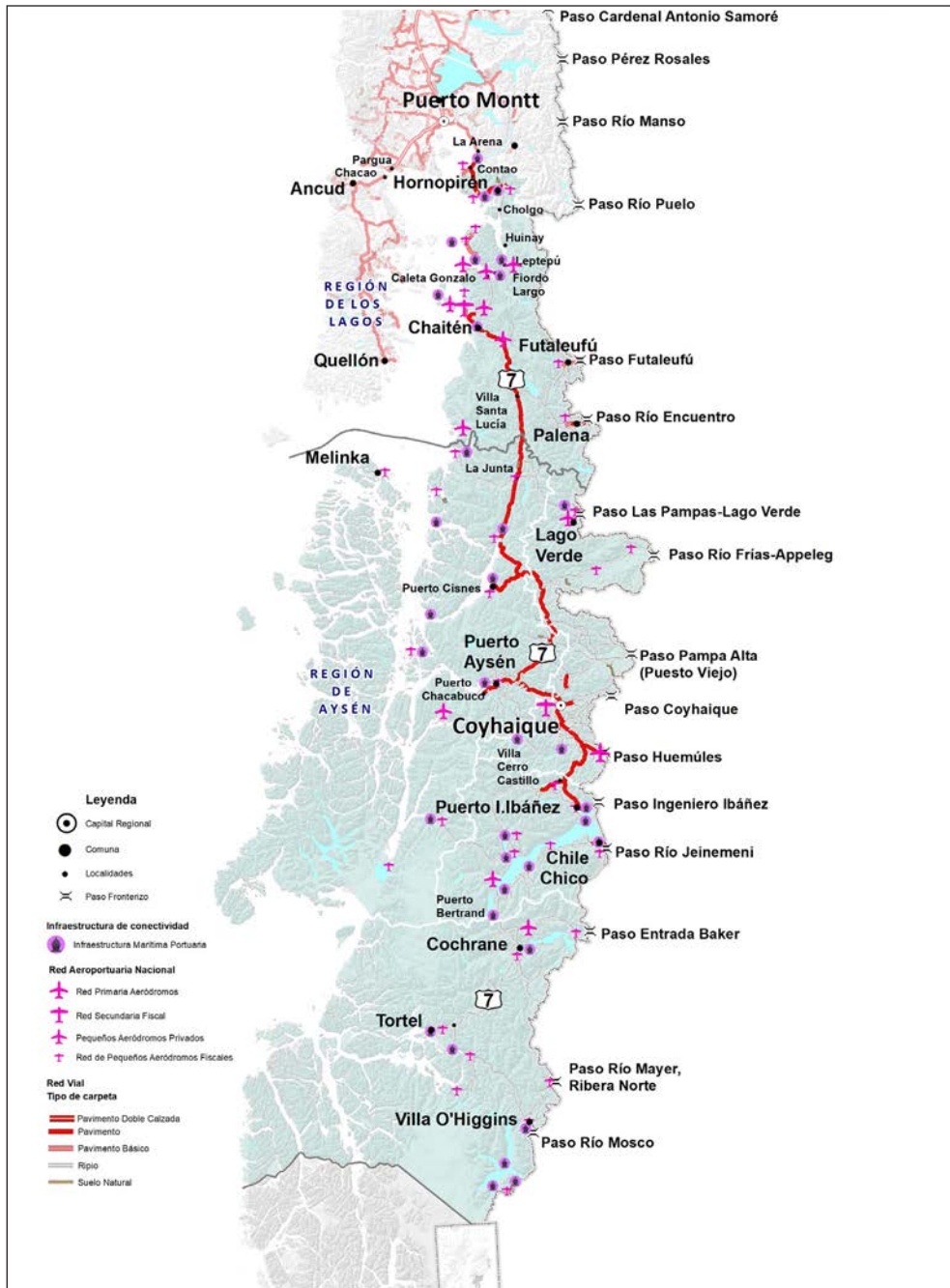
La red vial se ha estructurado en torno a un eje longitudinal principal, enrolado como Ruta 7 entre Puerto Montt (Región de Los Lagos) y Puerto Yungay (Región de Aysén), y que luego toma el rol X-91 con el cual finaliza en Villa O'Higgins, próximo al lago homónimo y a la frontera con Argentina, a partir de lo cual no existe conectividad vial estructurante de vinculación hacia el sur con la Región de Magallanes a través de territorio nacional.

Este eje se constituye en un atractivo turístico en sí mismo, con carácter de ruta escénica, que atraviesa ríos, bosques y montañas y bordea fiordos y cuerpos lacustres, y que dispone en su entorno de parques naturales y servicios turísticos que permiten dinamizar la economía local (gastronomía, hotelería, servicios de apoyo).

La red vial se complementa con un conjunto de caminos transversales que conectan desde mar al límite internacional, siguiendo la geomorfología e hidrografía del territorio. Estas rutas internacionales desde y hacia Argentina permiten, a su vez, disponer de diversas opciones alternativas de conexión con otras zonas de Chile a través de la Ruta 40 (preferentemente) y/o Ruta 3 del vecino país.



Figura 5: Infraestructura de conectividad física en la Región de Aysén y la Provincia de Palena



Fuente: Dirección de Planeamiento, con información de la Dirección de Aeropuertos, Dirección de Obras Portuarias y Dirección de Vialidad (2022).

Tabla 2: Caracterización de caminos (longitud en km)

Clasificación de caminos	Pavimento	Soluciones Básicas	Ripio	Tierra	Total
Nacionales	358,5	232,5	448,1	45,1	1.084,2
Regionales principales	61,4	74,1	397,2	-	532,7
Regionales provinciales	-	-	73,2	-	73,2
Regionales comunales	28,1	153,2	1.175,6	28,0	1.385,0
Regionales de Acceso	-	15,8	449,2	40,9	505,9
Total	448,0	475,5	2.543,4	114,0	3.581,0

Fuente: Dirección de Vialidad, Estadísticas Viales, información a diciembre 2021.

En materia de estructura de puentes y otras estructuras, sólo la Ruta 7 cuenta con puentes definitivos en toda su extensión.

En particular, el eje longitudinal estructurante en su extensión total alcanza 1.308 km, divididos en cuatro sectores de norte a sur: A) Puerto Montt al límite entre las regiones Los Lagos y Aysén; B) desde el límite hasta Coyhaique; C) desde Coyhaique hasta Cochrane; y D) desde Cochrane hasta Villa O'Higgins. Hacia el sur de este punto, la geografía compuesta por los Campos de Hielo Sur y los canales patagónicos imposibilitan un avance terrestre por territorio chileno en el corto y mediano plazo.

Tabla 3: Avance físico de la Carretera Austral entre Puerto Montt y Villa O'Higgins (incluye Ruta X-91)

Sector	Longitud total (km)	Pavimentado (km)	% de avance	Falta por Pavimentar (km)
A) Puerto Montt – Límite Regional	307	246,5	80,3%	60,5
B) Límite Regional – Coyhaique	305	240,2	78,8%	64,8
C) Coyhaique – Cochrane	335	112,5	33,6%	222,5
D) Cochrane – Villa O'Higgins	276,2	0	0%	276,2
Total vial	1.223,2	599,2	49%	624
Tramos marítimos (*)	85,3			
Total Carretera Austral (Ruta 7 y X-91)	1.308,5			

Fuente: Dirección de Planeamiento.

(*) Tramos marítimos en Sector A): Puelche – La Arena y Pichanco y Caleta Gonzalo: 76,6 km; Tramo marítimo en Sector D): Puerto Yungay – Río Bravo en el Fiordo Mitchell: 8,7 km

La decisión de abordar en forma prioritaria el sector norte de la Ruta 7 (tramos A y B) respondió al requerimiento estratégico e histórico de conexión entre ambas capitales regionales, considerando la baja frecuencia de conectividad marítima (dos a tres veces por semana) y extensos tiempos de navegación (36 horas) que se reportaban en el año 2008, lo que impulsó a la necesidad de maximizar un eje de conexión pavimentado con menores rutas de navegación.

En específico, en la actualidad se viaja a través de la Ruta 7 entre Coyhaique y Puerto Montt, en dos etapas: Coyhaique–Chaitén (8 horas) y se continúa a través del sistema bimodal Chaitén–Puerto Montt.

Desde 2010, año en que sólo se disponían 200 km pavimentados de los 612 km entre Puerto Montt y Coyhaique, y 95 km de Coyhaique a Cochrane, el MOP, a través de la Dirección de Vialidad, ha invertido del orden de US\$1.500 millones en pavimentación de la Ruta 7. En los últimos cinco años, los esfuerzos han estado destinados a avanzar en tres sectores:



- i) Consolidación del sector norte, a través de la pavimentación entre las capitales regionales de Coyhaique y Puerto Montt (612 km), considerando entrada en operación de dos transbordos en los fiordos Comau y Reñihue (lo que remplazará la ruta bimodal Hornopirén-Caleta Gonzalo, y/o Puerto Montt-Chaitén, con una considerable reducción de tiempos de viaje);
- ii) Avanzar en el sector centro, en el tramo Cruce Cabezas - Villa Ortega - Cruce Ruta 240 CH (51 Km) y
- iii) Avanzar en la pavimentación hacia el sector sur, entre Coyhaique y Cochrane (335 km).

Desde marzo de 2010 a mayo de 2023 se han pavimentado 325 km, en el tramo Coyhaique-Puerto Montt (612 km), pasando de 162 km (26,5%) a 489 km (79,5%), a un costo promedio (sólo pavimento) de 1.150 MM\$/km (sin efecto pandemia). En síntesis, la Ruta 7 presenta un avance de pavimentación de 80% en los dos primeros sectores, es decir, entre Puerto Montt y Coyhaique. Por su parte, el sector comprendido entre Coyhaique y Cochrane tiene pavimentado 33 % de su longitud.

En la actualidad gran parte de las obras y acciones se concentran en mantener operativas bajo cualquier circunstancia la Ruta 7 de las regiones de Aysén y los Lagos. A su vez, para avanzar en obras de mejoramiento se cuenta con diseños terminados de 68 km, cuyas licitaciones se esperan concretar próximamente como parte de la estrategia del presente Plan.

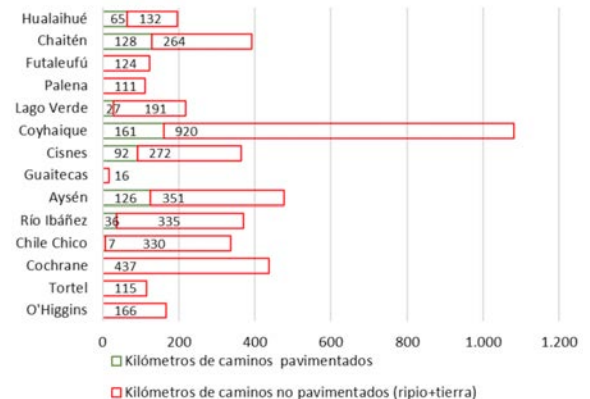
A mayor plazo, y conforme a lo visto en el cuadro anterior, al sector A) se debieran agregar 80 kilómetros, totalizando 692 km viales, mediante la construcción de la ruta entre Pichanco y Caleta Gonzalo, eliminando los transbordos de los fiordos Comau y Reñihue. Este tramo de construcción requiere atravesar los Parques Pumalín y Huinay. Al respecto, se ha avanzado en estudios de ingeniería de la Ruta 7 en el sector, implicando relevantes desafíos de carácter ambiental, dada la condición de área de gran belleza escénica, además de desafíos geotécnicos, mediante métodos

especiales de extracción de roca. Para su desarrollo se deben realizar estudios de ingeniería para 17 túneles y 33 puentes, de los cuales 6 son de grandes dimensiones, y que naturalmente por sus complejidades constructivas y de inversiones son de largo plazo de desarrollo.

Actualmente, el tramo más avanzado de este sector corresponde a Pillán-Caleta Gonzalo, cuyo estudio de impacto ambiental debe ser complementado en materia relativa a paso de fauna. A éste se suma el tramo Puente El Blanco-Cholgo en la comuna de Hualaihué, con pronto ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

Finalmente, una de las características de la dotación de infraestructura en este territorio es la baja proporción de caminos pavimentados, debido principalmente a la baja rentabilidad social de las iniciativas de mejoramiento vial en zonas de bajo tránsito, como también a la fuerte estacionalidad que restringe y dificulta labores constructivas de asfalto u hormigón. A diciembre de 2021 se identifican territorios comunales en el área de cobertura del Plan que no cuentan con caminos pavimentados (Futaleufú, Palena, Guaitecas, Cochrane, Tortel y O'Higgins), mientras en el resto de las comunas la brecha de caminos no pavimentados supera el 60%.

Figura 6: Kilómetros de caminos pavimentados y no pavimentados, por comuna. Al año 2021.



Fuente: Dirección de Planeamiento, con datos de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas (2021a).

4.3.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria

En las regiones australes de Chile el transporte aéreo de pasajeros es una opción consolidada, eficiente y segura de acceso y conectividad. No obstante, los vuelos directos entre ciudades son limitados, y la mayoría de las operaciones comerciales requieren combinaciones en aeropuertos principales, lo cual impacta en mayores tiempos de viaje y mayores costos al usuario.

Desde el punto de vista de la infraestructura, la red aeroportuaria nacional está dividida en tres categorías: red primaria, red secundaria y red de pequeños aeródromos.

En el área bajo análisis, el único aeropuerto de la red primaria corresponde a Balmaceda, en la comuna de Coyhaique, desde donde se brindan servicios regulares de transporte aéreo interregional a El Tepual (Puerto Montt) y Arturo Merino Benítez (Santiago).

A su vez, el territorio que comprende el Plan cuenta con una vasta red de pequeños aeródromos, cuya reforzamiento a partir de 1960 aprox. posibilitó apoyar el poblamiento, colonización y desarrollo de la infraestructura pública y privada y la puesta en producción y en valor de los territorios australes. Este conjunto de infraestructura básica tuvo como objetivo apoyar la consolidación de servicios por parte de aviación general, emergente en esa época, lo que se extiende hasta la actualidad mediante la operación de vuelos locales que tienen como base, en general, los aeródromos La Paloma (Puerto Montt) y Teniente Vidal (Coyhaique), y que prestan servicios de transporte regular, atenciones de emergencia y evacuaciones aeromédicas para el territorio austral.

En la actualidad, mucha de esta infraestructura tiene características superiores, con diversos pequeños aeródromos con pistas pavimentadas, y algunos de ellos con atención aeronáutica prestada por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) (ej. Nuevo Chaitén y Teniente Vidal).

Tabla 4: Infraestructura Aeroportuaria

Provincia	Primaria	Secundaria	Pequeños Aeródromos
Palena	-	Nuevo Chaitén	Alto Palena, Ayacara, Pumalín, Poyo, Futaleufú, Hualaihué, Río Negro
Aysén	-	-	Cabo 1° Juan Roman, Caleta Andrade, La Junta, Laguna San Rafael, Melimoyu, Melinka, Puerto Cisnes, Puerto Marín Balmaceda, Puyuhuapi, Río Exploradores
Coyhaique	Aeródromo Balmaceda	Teniente Vidal	Estancia Río Cisnes Lago Verde, Villa la Tapera
General Carrera	-	-	Chile Chico, Fachinal, Puerto Ingeniero Ibáñez, Puerto Sánchez, Río Murta
Capitán Prat	-	-	Cochrane, Enrique Mayer Soto, Entrada Baker, Entrada Mayer, Laguna Redonda, Río Bravo, Río Pascua, Villa O'Higgins

Fuente: Dirección de Planeamiento.



4.3.3 Infraestructura portuaria

Dada la geografía desmembrada del territorio austral, con fiordos y canales marítimos, lagos y ríos, la conectividad a través del agua posee un rol esencial para el transporte y la conectividad. En específico, el transporte de pasajeros y carga a través de transbordadores y barcazas es la principal opción utilizada para cruzar los numerosos canales y fiordos, y en particular para acceder a localidades aisladas a lo largo de la Carretera Austral.

Esto determina el requerimiento de mejoras al sistema de transporte marítimo, con mejor calidad de servicio, mayores frecuencias y naves más modernas, así como la permanente acción de mantenimiento de las naves públicas y privadas para que operen en condiciones seguras.

Desde el ámbito de infraestructura, para la operación de naves de conectividad mediante servicios integrales de transporte marítimo, fluvial y lacustre, tanto de pasajeros como de carga, se identifican las siguientes tipologías de obras públicas:

Rampas y/o muelles que posibilitan la conectividad marítima de zonas aisladas, así como el intercambio modal de transporte marítimo-terrestre.

Infraestructura terrestre (refugios o terminales de pasajeros) para el resguardo de las personas durante los tiempos de espera existentes en la mayoría de ellos. En el área de influencia del Plan se identifican las siguientes localidades que cuentan con facilidades portuarias para la conectividad:

Tabla 5: Localidades con Infraestructura Portuaria

Localidad	Tipo de Infraestructura
Provincia de Palena:	
Pichicolo	Rampa conectividad y refugio de pasajeros.
Hornopirén	Rampa de conectividad y refugio.
Ayacara	Rampa de conectividad y refugio.
Caleta Pichanco	Rampa de conectividad y refugio.
Leptepu	Rampa de conectividad y refugio.
Fiordo Largo	Rampa de conectividad.
Caleta Gonzalo	Rampa de conectividad.
Región de Aysén:	
Melinka	Rampa de conectividad, caleta con muelle y varadero y rampa de erizos y boxes.
Puerto Cisnes	Rampa conectividad, muelle pesca artesanal y varadero, muelle fiscal, borde costero y muelle de conectividad con refugio.
Puerto Raúl Marín Balmaceda	Muelle fiscal, caleta con muelle pesca artesanal, rampa fiscal, rampa de conectividad con terminal de pasajeros.
Puerto Aguirre	Rampa de conectividad.
Puerto Chacabuco	La infraestructura portuaria existente depende de la Empresa Portuaria Chacabuco. Cuenta con dos muelles convencionales, un muelle flotante y un terminal de transbordadores con servicios para los pasajeros.
Puerto Ibáñez	Rampa conectividad, refugio, muelle, rampa antigua.
Chile Chico	Rampa conectividad y muelle con pontón, rampa varado embarcaciones menores.
Caleta Tortel	Rampa conectividad y muelle.
Puerto Yungay	Rampa de conectividad y refugio pequeño.
Río Bravo	Rampa de conectividad y refugio.
Bahía Bahamondes	Rampa conectividad, muelle, refugio y corral.
Candelario Mansilla	Rampa conectividad, muelle y refugio.

Fuente: Dirección de Planeamiento, en base a información de la Dirección de Obras Portuarias.

4.3.4 Operación de transporte

Al no existir conectividad vial completa entre la Provincia de Palena y la Región de Aysén, es imprescindible contar con conectividad provista por servicios de barcazas subvencionados por el Estado, a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT). Se presentan a continuación, los principales circuitos de navegación que dan conectividad a esta zona austral:

Puerto Montt-Ayacara-Chaitén. Este servicio directo entre Puerto Montt y Chaitén, con escala en Ayacara (Península de Huequi), es provisto por Naviera Austral y tiene una duración de 9 horas. Consiste en una frecuencia diaria (ida y vuelta) entre los días lunes y sábado.

Caleta La Arena-Caleta Puelche. Es parte de la ruta bimodal de la Carretera Austral entre las provincias de Llanquihue y Palena, consistente en el cruce del Estuario de Reloncaví. El servicio es provisto por la empresa Transportes del Estuario las 24 horas al día con una frecuencia aproximada de 36 viajes diarios en cada sentido. El viaje toma un tiempo de 45 minutos.

Hornopirén-Caleta Gonzalo. Este trackes parte de la ruta bimodal de la Carretera Austral para la conexión entre las comunas de Hualaihué y Chaitén, interrumpida por un tramo de fiordos sin conectividad vial. El servicio es provisto por Somarco, con dos frecuencias diarias, iniciándose de norte a sur en Hornopirén, en donde se debe embarcar en una barcaza hasta Leptepu, con un tiempo de viaje 4 horas, lugar en donde los vehículos deben descender para ir por vía terrestre hacia Fiordo Largo (10 km) y desde allí tomar otra barcaza hasta Caleta Gonzalo, esta vez con un tiempo de viaje de 45 minutos. Desde allí hacia el sur continúa la Ruta 7 en forma continua por modo vial.

Pichicolo-Ayacara-Caleta Gonzalo. Este circuito tiene solo una frecuencia semanal en cada sentido (y 2 en temporada alta) y es provisto por Transportes Puelche.

Puerto Ibáñez-Chile Chico. Esta ruta de navegación lacustre, tiene una frecuencia diaria por sentido (temporada baja) y es provisto por la Naviera RVC. Se atraviesa el Lago General Carrera en un viaje de aproximadamente 2 horas de duración.

Puerto Yungay-Caleta Tortel - Puerto Edén-Puerto Natales. Servicio provisto por Transbordadora Austral Broom (Tabsa) de una duración de 41 horas aproximadamente.

Puerto Yungay-Río Bravo. Servicio provisto por la naviera RVC con 2 frecuencias diarias por sentido en temporada baja y 4 frecuencias diarias por sentido en temporada alta. Se cruza el Fiordo Mitchell en un viaje de aproximadamente 45 minutos.

Además existen otros servicios que conectan la Isla de Chiloé con las regiones de Los Lagos y Aysén, entre los cuales se cuentan: Quellón-Chaitén, Quellón-Puerto Cisnes, Castro-Chaitén y Quellón-Puerto Chacabuco. Este último servicio considera paradas en Melinka, Raúl Marín Balmaceda, Santo Domingo, Melimoyu, Puerto Gala, Puerto Cisnes, Puerto Gaviota, Puerto Aguirre y Puerto Chacabuco con una duración total de 32 horas.

Por otro lado, dentro de las regiones de Los Lagos y Aysén, existen diversos servicios de transporte local interurbano, como buses y taxis, que permiten a los residentes y turistas moverse entre ciudades y pueblos más pequeños. La frecuencia y disponibilidad de estos servicios pueden variar dependiendo de la ubicación y la temporada. La operación de algunas de estas rutas de transporte rural es subsidiada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.



4.4 Antecedentes de planificación

A continuación, se presenta una síntesis de los principales instrumentos de planificación impulsados desde el año 2007, para mejorar la conectividad y el desarrollo del territorio.

4.4.1 Instrumentos sectoriales de planificación de infraestructura

A. Plan de Conectividad Austral (2007 – 2015, ampliado a 2021)

Este instrumento, liderado por el Ministerio de Obras Públicas, en coordinación con el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y los Gobiernos Regionales de Los Ríos, Los Lagos, Aysén y de Magallanes, se enfocó en consolidar y/o abrir nuevas opciones para la integración nacional en la zona austral de Chile, colaborando así a objetivos de desarrollo geopolítico, social y productivo.

El Plan consideró, como objetivo general, el desarrollo de la infraestructura y servicios de transporte a fin de potenciar las actividades socioeconómicas, la soberanía y los asentamientos humanos; y facilitar la accesibilidad a localidades en situación de aislamiento extremo, crítico y alto en la zona austral de Chile.

Contempló un programa de obras de infraestructura para las regiones de la zona austral del país, así como una definición de servicios integrales de transporte marítimo, fluvial y lacustre, tanto de pasajeros como de vehículos, proveyendo una mejor calidad de servicio y frecuencias garantizadas, y asegurando la adecuada mantención y conservación de la infraestructura portuaria pública y de las naves que el Estado de Chile proporcionó para estos efectos.

La meta de este Plan consistió en tener operativo al año 2015 un sistema de transporte multimodal, que permitiera conectar longitudinalmente la zona austral,

en complemento a los avances en vías transversales y otras redes específicas, a consolidar en una segunda etapa del Plan.

En materia de recursos, el Plan incorporó inversiones de los Ministerios de Obras Públicas, de Transportes y Telecomunicaciones (subsidios a la oferta y demanda de transporte de pasajeros) y de los Gobiernos Regionales, en instrumentos tales como los Convenios de Programación, lo que permitió planificar y dar sustentabilidad a las inversiones a lo largo del tiempo. Esto ha permitido sentar una base planificada que da soporte y sustento al actual Plan de Integración y Conectividad Aysén-Palena.

En términos de brechas, a la fecha las iniciativas del Plan de Conectividad Austral (2007-2021) aún pendientes de ejecutar para el caso de la Región de Aysén son:

- **Infraestructura aeroportuaria:** mejoramiento de aeródromos Enrique Meyer Soto (Caleta Tortel) y Puerto Cisnes.
- **Infraestructura portuaria:** ampliación de infraestructura de conexión en Puerto Yungay.
- **Infraestructura vial:** construcción Puerto Cisnes-Fiordo Queulat y camino de bajo estándar Cruce Palena-Melimoyu-Seno Gala; mejoramiento de caminos La Junta-Puerto Raul Marín Balmaceda y Puerto Río Tranquilo-Bahía Exploradores; construcción de puente Pinuer en la comuna de Coyhaique.

A su vez, las iniciativas pendientes en la Región de Los Lagos son:

- **Infraestructura portuaria:** habilitación de infraestructura en la Península de Huequi, Chaitén
- **Infraestructura vial de la Ruta 7:** mejoramiento en los tramos Puente Blanco-Puente Cholgo y Puente Cholgo-Rampa Pichanco, y construcción del tramo entre Fiordo Largo (Pillan) y Caleta Gonzalo.
- **Infraestructura vial regional:** mejoramiento de la Ruta 235-CH en los tramos Villa Santa Lucía-Puerto

Ramírez, y Puerto Ramírez–Palena; construcción de la conexión desde cruce Ruta 231-CH a acceso norte a Lago Espolón, construcción de Ruta W-807 entre Puente Río Negro y Puente Aquellas (Chaitén), y la conexión Vial entre Ruta 7 (Lago Río Negro) y el sector costero de Chana.

B. Plan Director de Infraestructura MOP (2010-2025)

Este Plan sectorial consiste en un instrumento de carácter estratégico elaborado por la Dirección de Planeamiento del MOP, actualizado periódicamente. La versión impulsada en 2010, que sirvió de insumo para configurar el documento ministerial “Visión 2020”, tuvo por objetivo general el aumento de la competitividad del país y la mejoría de la calidad de vida de la población, con una óptica de planificación a nivel de macrozonas. Como tal, identificó una cartera de inversión en infraestructura tendiente a contribuir al desarrollo del territorio y a superar deficiencias de conectividad y accesibilidad, ordenada en tres categorías de inversión:

- Proyectos en cartera (escenario tendencial o base).
- Proyectos para superar déficits o brechas de infraestructura.
- Proyectos para contribuir a alcanzar el potencial de desarrollo del territorio.

El plan definió infraestructura de conectividad (vial, portuaria y aeroportuaria) e infraestructura de recursos hídricos (embalses, agua potable rural y saneamiento rural). En el caso de la conectividad vial, que compete a los objetivos del presente Plan, consideró, por una parte, una red vial estructurante del país (red modelada, subconjunto de la red vial total), donde se identificaron principalmente proyectos de mejoramiento geométrico, pavimentación y ampliación de calzada y en forma exógena al modelo (red no modelada).

Además, se identificaron proyectos en función de requerimientos de zonas aisladas del territorio, como

accesos a puertos, rampas, refugios para pasajeros y mejoramiento de aeródromos. También incluyó circuitos turísticos y bypasses a pueblos y ciudades.

C. Plan Nacional de Infraestructura para la Movilidad 2020 – 2050

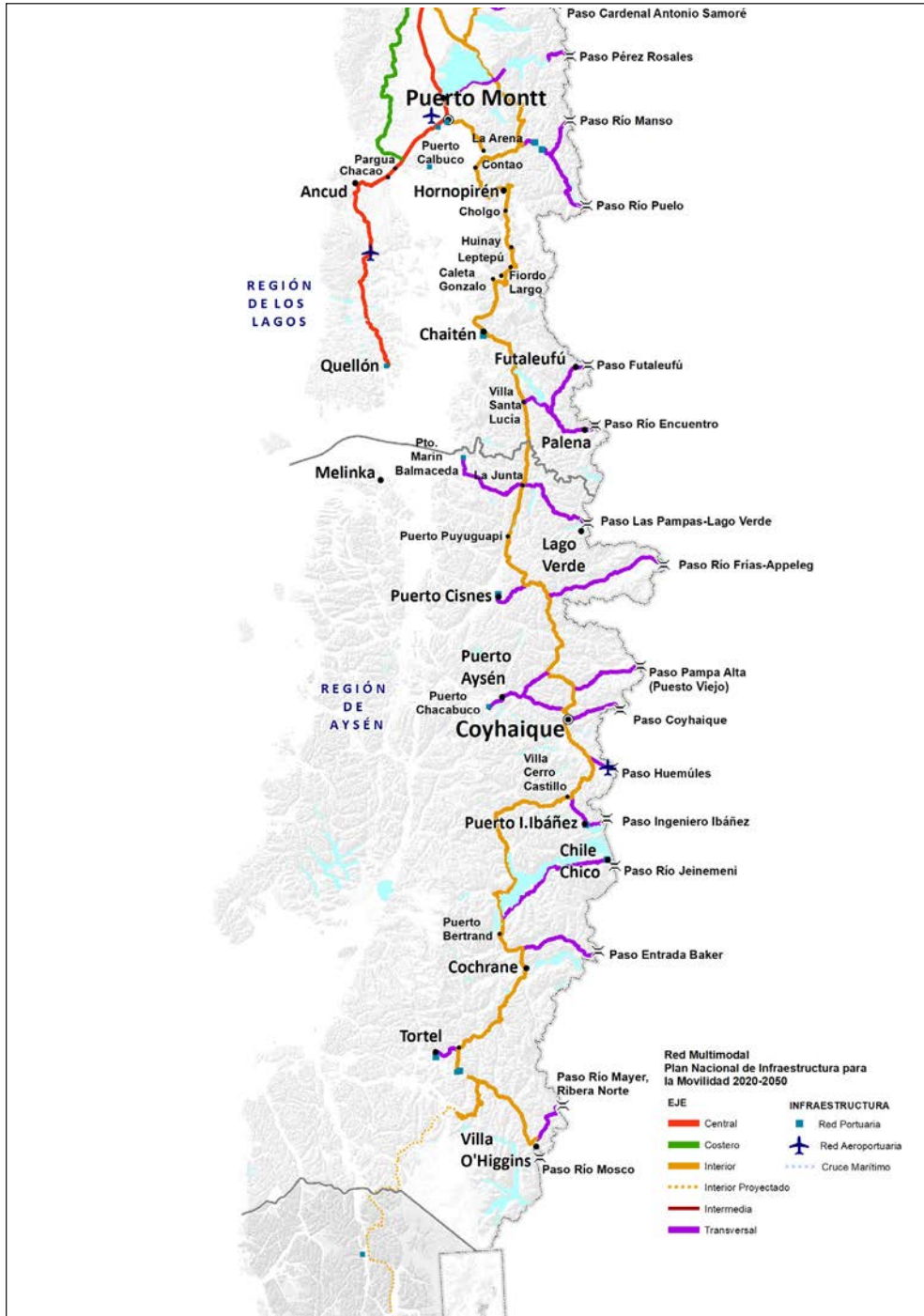
Este instrumento corresponde a un Plan de carácter nacional y estratégico que aborda la conectividad y movilidad interurbana, mediante el desarrollo de un modelo de transporte vinculado a las actividades económicas y al crecimiento de la población a lo largo de tres décadas. El Plan evalúa bajo un prisma de sostenibilidad, en sus dimensiones económica, social y medioambiental, la provisión de infraestructura de transporte asociada a una visión objetivo de largo plazo de una red multimodal de transporte, que responde a criterios territoriales y de redundancia y resiliencia.

Los tipos de infraestructura y proyectos abarcados incluyen vialidad interurbana estratégica, conectividad vial a través de obras portuarias, infraestructura aeroportuaria, puertos y ferrocarriles de carga y pasajeros, lo que suma, en conjunto, alrededor de 50.000 millones de dólares (año 2020) a nivel nacional. En el espacio geográfico comprendido por la Región de Aysén y la Provincia de Palena, se destacan las siguientes iniciativas estratégicas :

- Mejoramiento Ruta 7, Puerto Montt-Villa O’Higgins.
- Mejoramiento Ruta Transversal Santa Lucía–Pasos Futaleufú y Paso Río Encuentro. Se incluye la pavimentación de la Ruta 235 entre la Ruta 7 y la Ruta 231, la Ruta 231 en el tramo entre la Ruta 235 y Futaleufú y la Ruta 235 en el tramo entre la Ruta 231 y 4 kilómetros antes de Palena.
- Conectividad Aysén-Magallanes (Chile por Chile).
- Pavimentación Paso Ingeniero Ibáñez.
- Pavimentación Paso Río Jeinimeni.
- Pavimentación Paso Coyhaique Alto.
- Pavimentación Paso Las Pampas.



Figura 7: Proyectos involucrados en el Plan de Infraestructura para la Movilidad 2020-2050



- Pavimentación Paso Río Frías.
- Pavimentación Paso Pampa Alta.
- Pavimentación Paso Roballos.
- Pavimentación Paso Entrada Mayer.
- Pavimentación acceso a Caleta Tortel.
- Mejoramiento ampliación Aeródromo de Balmaceda.
- Mejoramiento de rampas, terminales y transbordadores en Puerto Cisnes, Lago General Carrera y Puerto Yungay.
- Ampliación Puerto de Chacabuco.

D. Convenio de Programación MOP–GORE Aysén "Ruta 7"

En el año 2019, el MOP y el Gobierno Regional de Aysén suscribieron un Convenio de Programación focalizado a los desafíos de implementación de la Ruta 7 (Carretera Austral), con el objeto de unir esfuerzos, concretar acciones y coordinar inversiones relacionadas con el mejoramiento de la conectividad para apoyar la productividad, la competitividad, el acceso a los atractivos turísticos, la accesibilidad territorial, la seguridad, la integración social y la calidad de vida en el territorio regional. El monto total comprometido fue de \$202.147.096 (moneda 2023), con una distribución de financiamiento de 57% MOP y 43% GORE, y con una duración de 6 años.

El Convenio contempló obras para culminar y completar los tramos de pavimentación de la Ruta 7 en el sector Coyhaique–Límite con la Región de Los Lagos, tanto al norte del Río Cisnes, como también en los tramos faltantes en el sector centro, entre Coyhaique–Villa Ortega y el cruce con camino a Villa Mañihuales. Además, se sumaron otros tramos al sur de la ciudad de Coyhaique, y obras de pavimentación en ejecución, desde Villa Cerro Castillo al sur en los tramos de cruce con Murta–Río Tranquilo–acceso a Capilla de Mármol y acceso norte a Cochrane desde Pampa González, Río Chacabuco y acceso sur a esa ciudad, desde Laguna Esmeralda.

Un objetivo complementario apuntó a mejorar la forma de abordar la conservación de este eje frente a la presencia de escarcha y precipitación de nieve, favoreciendo las operaciones preventivas invernales.

En julio de 2023, y como parte de los alcances estratégicos del presente Plan, fue suscrita una Adenda al Convenio de Programación que en síntesis:

- Actualizó el monto de inversión y la distribución de financiamiento entre las partes, asumiendo el MOP íntegramente la pavimentación de la Ruta 7. Con ello, el monto comprometido en el Convenio asciende a M\$294.676.191, con 73% aportados por el MOP y 37% por el Gobierno Regional de Aysén. En concreto, cambió de financiamiento del Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR) a MOP los tramos: i) pavimentación Fiordo Queula–Puente Chucao (17,5 km); y ii) pavimentación Laguna Verde–Alcantarilla Cascada.
- Actualizó la estrategia de avance en la pavimentación de la Ruta 7, incorporando además una nueva obra en esta ruta dentro del Convenio (pavimentación Cruce Murta–Puente El Belga, de 16 km), así como el compromiso de implementar dos obras adicionales en la Ruta 7 fuera del Convenio, en los tramos Confluencia–Puente Chacabuco (17 km) y Alcantarilla Cascada–San Sebastián (15 km).
- Incorporó nueva inversión regional, principalmente focalizada a la adquisición y reposición de maquinaria y equipamiento de soporte a la conservación vial, y al desarrollo del diseño del puente Gran Pangal en la Ruta X-544, además de inversión sectorial para un diseño del Puente Pinuer en la Ruta X-614.
- Extendió en 4 años el plazo de vigencia del Convenio hasta el año 2027, y lo vinculó en forma explícita a los objetivos, alcances e iniciativas del presente Plan de Integración y Conectividad Aysén / Palena.



4.4.2 Planes Especiales de Desarrollo de Zonas Extremas y Rezagadas

Este tipo de instrumentos, propiciados por la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE) y elaborados por los respectivos Gobiernos Regionales, junto con otorgar una visión integral a la estrategia de planificación para el desarrollo territorial, busca corregir la visión de rentabilidad económica tradicional exigida a proyectos de inversión en el Sistema Nacional de Inversiones, adaptándola a territorios particulares en condiciones de aislamiento o rezago, mediante la aplicación de metodologías de costo-eficiencia a la evaluación de proyectos.

A. Plan Patagonia Verde–Región de Los Lagos (2014-2018)

Fue desarrollado durante el año 2014 por el Gobierno Regional de Los Lagos, para abordar la problemática de las zonas extremas de la región, particularmente de las comunas de Cochamó, Hualaihué, Chaitén, Futaleufú y Palena, afectadas por el aislamiento territorial y, consecuentemente con una serie de déficits en accesibilidad y conectividad.

El objetivo general se enfocó a reducir las inequidades existentes en los estándares de vida de la población involucrada, con el fin de impulsar un mayor crecimiento y desarrollo integral de la Región de Los Lagos.

En materia de conectividad el Plan buscó:

■ Conectar la Patagonia Verde física y virtualmente, bajo una lógica de conexión interna y externa; a escala regional, local, interregional e internacional, potenciando su desarrollo territorial y su inserción nacional e internacional. Destacan en este ámbito los requerimientos de conectividad:

- A través de la Ruta 7, dando cuenta de la necesidad de integración nacional y soberana de Chile;
- Con el territorio argentino, recogiendo el

fuerte arraigo y dependencia de las relaciones comerciales, sociales y de acceso a los servicios entre localidades fronterizas; en específico, se promueve el mejoramiento de la conectividad asociada a la ruta fronteriza con la Provincia de Chubut; y

- De carácter específico, como puentes (Río Tranquilo), pasarelas (aeródromo de Hornopirén) y embarcaderos (Chaitén), con mejores y más rápidos transbordadores.

■ Consolidar la infraestructura habilitante para el desarrollo de los asentamientos humanos sustentables. Esto implica el desarrollo de caminos costeros asociados a la Península de Huequi y Santa Bárbara, infraestructura de conectividad para Villa Vanguardia, y de conectividad marítima con las islas, así como infraestructura complementaria para los servicios de transporte en las Rutas Marítimas.

B. Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas Región de Aysén (2014-2018)

Este Plan, liderado en su elaboración por el Gobierno Regional de Aysén, corresponde a un conjunto de medidas y acciones diseñadas para promover el desarrollo socioeconómico de la región. Fue estructurado en torno a cinco ejes (conectividad, asentamientos humanos, derechos sociales, desarrollo productivo y protección del patrimonio ambiental y cultural), de los cuales en el primero destacan iniciativas de conectividad física y digital y subsidios al transporte.

En relación a la conectividad física, se consideró la pavimentación de la Ruta 7 Norte en una extensión de 90 km, desde Puyuhuapi hasta el límite regional norte, y se propuso la creación de subsidios al transporte de carga y pasajeros.

En cuanto a conectividad digital, se contempló una red de alta capacidad desde Puerto Montt a Magallanes, con un ramal a Aysén, considerando fibra óptica de

respaldo, además de la ampliación de la cobertura de telefonía celular, llegando a lugares que no disponían de ella.

C. Plan de Desarrollo Territorial Provincia de Los Glaciares (Política de Zonas Rezagadas 2020-2027)

Este Plan fue elaborado el año 2020 por el Gobierno Regional de Aysén y es el primero que se elabora en el marco de la Política Nacional para Zonas Rezagadas, fijada por el Decreto N°975/2019, el cual debe ser ejecutado en un horizonte de 8 años, entre los años 2020 y 2027.

El área bajo cobertura del Plan, denominado Territorio Provincia de Los Glaciares, comprende las comunas de Cochrane, Tortel y O'Higgins en la Provincia de Capitán Prat, coincidentes con aquellas que presentan los mayores índices de aislamiento de la región, que es a su vez la más aislada del país.

El objetivo general del Plan es mejorar la calidad de vida de la población que habita las zonas de rezago, mediante el desarrollo de infraestructura básica y/o habilitante, potenciando su identidad cultural, en un contexto geográfico determinado por la presencia de glaciares, ríos, fiordos y canales, estepa patagónica y cordones montañosos. Releva sus potencialidades productivas en el ámbito del turismo y las actividades silvoagropecuarias, que permiten establecerla como un destino sustentable de nivel mundial y producción de calidad con valor agregado. Por otra parte, el Plan incorpora la identificación de riesgos naturales y la planificación integral del territorio, a objeto de disminuir su condición de aislamiento y de brechas sociales que constituyen obstáculos estructurales para el desarrollo local.

El Plan contempla la ejecución de 66 iniciativas de inversión, de las cuales 12% corresponden a estudios, 23% a programas y 65% a proyectos, en las distintas etapas del ciclo de vida de la inversión pública (prefactibilidad, diseño o ejecución).

En la siguiente tabla, se detalla la distribución de fuentes de financiamiento asociadas a cada eje de desarrollo, destacando que el mayor porcentaje de fondos regionales (FNDR) y de la Provisión de Convergencia para Territorios Rezagados se encuentran en el eje de Infraestructura, siendo esta la mayor brecha existente en el territorio al año 2020.

Tabla 6: Fuentes de financiamiento por eje
Moneda: millones de pesos (2020)

Eje	Cantidad	Inversión Sectorial	Inversión Convergencia	Inversión FNDR	Inversión total
	Iniciativas				
Conectividad	5	1.203	-	6.977	8.180
Infraestructura	32	49.761	16.422	32.818	99.001
Fomento Productivo y Capital Humano	21	3.818	6.093	2.268	12.179
Recursos Naturales	3	-	700	2.725	3.425
Ordenamiento Territorial	5	133	459	-	592
Total	66	54.915	23.674	44.788	123.377

Fuente: Plan de Desarrollo "Territorio Provincia de Los Glaciares", Gobierno Regional de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, 2020.

La cartera de inversión asociada al Plan de Desarrollo, tiene un monto total de inversión de MM\$123.377, con 45% de aporte financiero sectorial, 36% Provisión de Convergencia para Territorios Rezagados y 19% FNDR.

El Plan de Desarrollo Territorio Provincia de Los Glaciares junto a su cartera de inversiones, fue validado por los Concejos Municipales y comunidades locales durante el mes de marzo de 2020, y aprobado por el Consejo Regional de Aysén con fecha 29 de abril de 2020.



5. IMAGEN OBJETIVO

Parque Nacional Cerro Castillo, Región de Aysén del General Carlos Ibañez del Campo

Las Visiones Estratégicas descritas en las respectivas Estrategias Regionales de Desarrollo plantean:



“La Región de Los Lagos, puerta de entrada a la Patagonia, posee una mejor integración social y territorial, potenciando la riqueza y diversidad cultural de sus habitantes y sus

comunidades. Una Región que pone en valor sus paisajes naturales y ecosistemas, lo que le otorga una condición única y singular en el país. La Región es un referente nacional e internacional con liderazgo en la macro zona sur-austral, sostiene un ordenamiento territorial y una planificación urbana y rural más adaptada a los desafíos del cambio climático y de la exposición a los riesgos socio-naturales, protegiendo su patrimonio natural y cultural. Los ciudadanos y ciudadanas que la habitan participan activa y sustantivamente en la gobernanza regional y local, aportando al desarrollo de una mejor calidad de vida en sus comunas, localidades, zonas y barrios. Una región con una base económica productiva, diversificada, innovadora y sustentable, más próxima a la economía circular, donde la formación, retención y atracción de capital humano calificado es un sello regional, así como también la capacidad de emprendimiento y desarrollo de los diversos oficios locales.”(GORE Los Lagos, 2022).



“Para el año 2030, Aysén será una región integrada con amplia conectividad, lo que significará que su litoral y sus zonas interiores se vinculen con el resto del territorio, y éste, con el país y el mundo, de manera física y virtual, lo que permitirá un patrón de

problema creciente y más equilibrado territorialmente. Su estructura productiva se basará en actividades de mayor valor agregado, de calidad, de mayor diversificación, dando un papel relevante al fortalecimiento de las Pequeñas y Medianas Empresas (PYME), generando un crecimiento económico alto y equitativo. Ello se sustentará principalmente en el desarrollo de un sector turístico sostenible de calidad internacional; en la consolidación de un sector acuícola competitivo y armónico con otros usos del borde costero; en la potenciación de un sector silvoagropecuario acorde con los recursos de la región, y en el desarrollo de una plataforma de actividades de investigación científica de alto nivel en temas en los que la región tiene ventajas comparativas, como son los glaciares, agua, calentamiento global, y ecosistemas entre otros. La población contará con servicios sociales de calidad que asegurarán la atención de salud oportuna y especializada y el acceso a los servicios educacionales en todos sus niveles, permitiendo el mejoramiento continuo de la calidad de vida de todos sus habitantes”. (GORE Aysén, 2009).

Así, la Imagen Objetivo al año 2030 recoge las visiones regionales y presenta una interregión conectada y accesible en su interior, avanzando en forma significativa en la interconectividad estratégica con su

entorno territorial, en particular hacia el norte con la zona centro sur de Chile, y hacia el sur a la Región de Magallanes por vía marítima, así como por vía terrestre a través de los pasos fronterizos con Argentina.

Carretera Austral / eje estructurante longitudinal

En su tramo norte, se propone la consolidación de la Carretera Austral como columna vertebral de conectividad entre las regiones de Los Lagos y Aysén, a partir de cinco criterios operativos: continuidad, eficiencia, seguridad, resiliencia y estándar de servicio, bajo una concepción de ruta bimodal (terrestre / marítima).

En específico, la conectividad entre las dos capitales regionales, Puerto Montt y Coyhaique, contará con pavimentación completa de los actuales tramos de la Ruta 7, incluyendo el sector Hualaihué – Pichanco y la reposición de tres puentes mayores (puentes El Blanco, Palena y Rosselot). A su vez, la conectividad de la Ruta 7 incluye dos servicios marítimos de interconexión por canales interiores en la provincia de Palena, con a lo menos dos frecuencias diarias en los fiordos Comau / Leptepu y Reñihué, bajo un modelo de gestión que permita la competencia de los operadores de las rutas. En complemento, estará iniciado el proyecto vial de la Ruta 7 en el sector del fiordo Renihué, que permitirá a futuro reducir la ruta marítima a un solo track de navegación, en el fiordo Comau / Leptepu. En tanto, la conexión de la Ruta 7 entre Puerto Montt y Coyhaique tendrá un segundo eje estructurante alternativo, para efectos de resiliencia y redundancia en caso de emergencias, a través del Puente de Chacao ya plenamente operativo, y con la Ruta 5 en proyección en doble calzada hasta Quellón, desde donde se estructura una ruta de conectividad marítima hacia los territorios de Palena, Aysén y Magallanes.

En el tramo sur, entre Coyhaique y Cochrane, al año 2030 la Ruta 7 contará con pavimento en dos tercios de su extensión, y el restante contará con diseños de ingeniería que permitirán a futuro consolidarlo como eje íntegramente pavimentado. También considera la construcción de un nuevo puente en el desagüe del Lago General Carrera.



El extremo final de la Carretera Austral entre Cochrane y Villa O'Higgins contará con conexión permanente, mediante conservación vial con compromiso de nivel de servicio, y con un estándar bimodal que duplicará el servicio de navegación en el Fiordo Mitchell, disminuyendo así los tiempos de viaje y asegurando frecuencia y calidad de servicio, de particular relevancia para el desarrollo turístico en el periodo estival. Finalmente, desde el Fiordo Mitchell se estructura la continuidad estratégica hacia Magallanes por vía marítima, con mejor infraestructura portuaria en Puerto Yungay.

Ejes transversales para acceso a localidades fronterizas y litorales

En complemento al eje estructurante longitudinal, la Imagen Objetivo del Plan aborda en forma integral el espacio geográfico continental de Aysén y Palena, con sus localidades fronterizas en torno a valles y rutas secundarias, así como con los sectores costeros e insulares y sus entidades pobladas y productivas ligadas a la economía acuícola, pesquera y turística.

Al año 2030, este territorio dispondrá de una red de infraestructura de conectividad completa y resiliente / redundante, que integre de forma segura, rápida y eficiente a las localidades aisladas que componen este vasto territorio. Se contará así con una oferta articulada de servicios de los tres modos de transporte (terrestre, aéreo y marítimo / lacustre), conforme a las características geográficas de las comunidades, mejorando de esta forma la calidad de vida de sus habitantes.

Destacan los ejes transversales de conexión desde la Ruta 7 hacia Palena y Futaleufú, donde este último, además incluye la reposición de un puente mayor del mismo nombre (Futaleufú); y desde la Ruta 7 hacia Chile Chico por el borde sur del lago General Carrera, con avances en pavimentación y en la solución geotécnica del Paso Las Llaves.

Nuevo estándar de conectividad lacustre en los lagos General Carrera y O'Higgins

Al año 2030, estará en plena operación un modelo de gobernanza para la prestación del servicio de transporte marítimo y lacustre, en el cual se incorporan la infraestructura (muelles, rampas y servicios en tierra), las naves (nuevas embarcaciones, con mejor estándar de servicios a los pasajeros, incluyendo sistema de mantenimiento y conservación de las naves) y un modelo gestión que incorpora al sector público y privado.

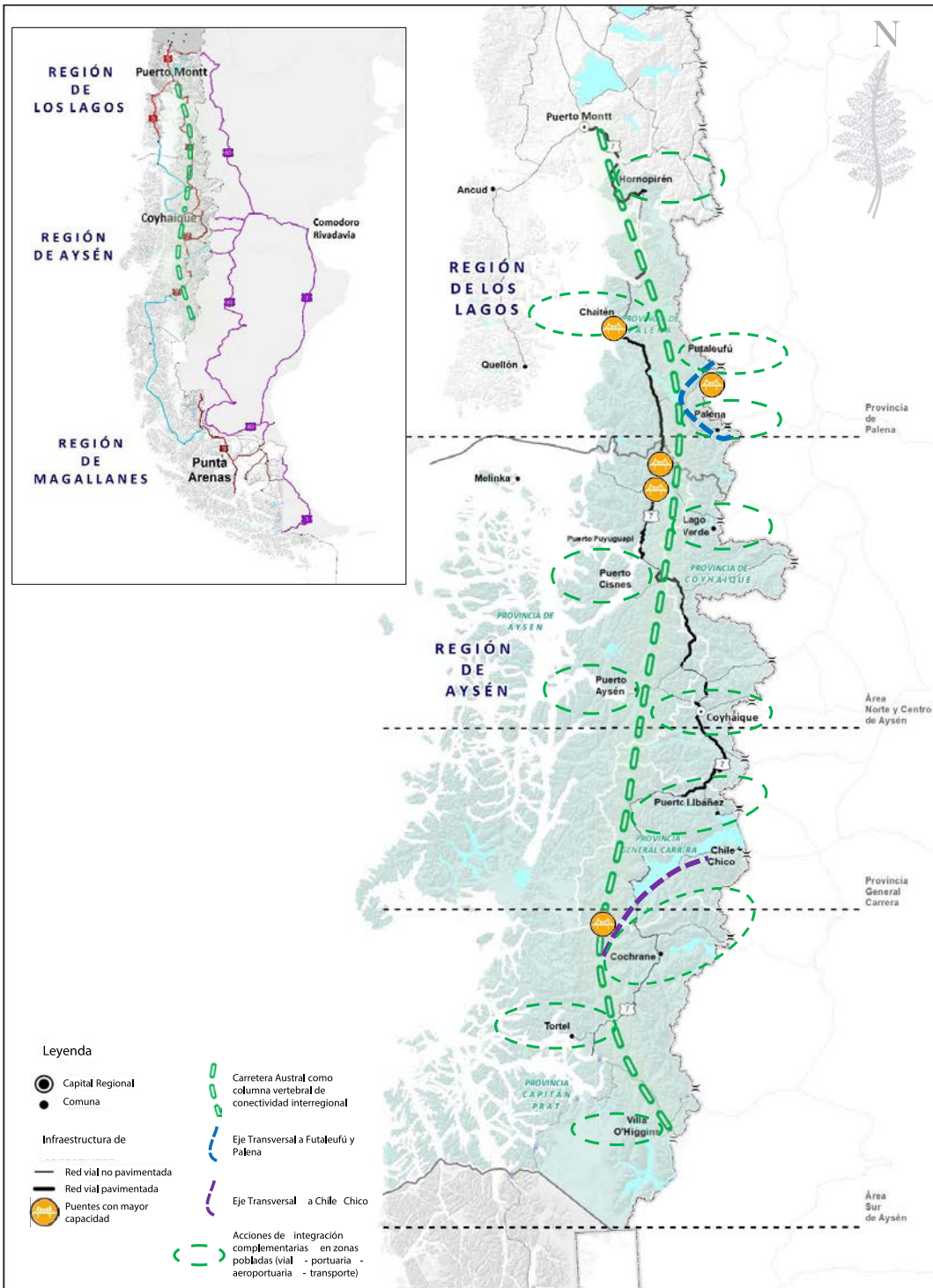
En síntesis, con la consolidación de conectividad al año 2030 el territorio austral dispondrá de condiciones para:

- Generar mayor competitividad a través de una conectividad eficiente y de calidad para el desarrollo de la actividad productiva y turística, con énfasis en las MIPYMES, dependientes del transporte multimodal, marítimo, fluvial y/o lacustre, terrestre y aéreo.
- Reducir los tiempos de viaje de los usuarios, permitiéndoles mayor tiempo de ocio, como también propiciando que puedan realizar actividades adicionales y aumentar su productividad.
- Reducir los costos operacionales de los vehículos, entre los que se pueden contar combustible, neumáticos, lubricantes, mantención, etc.
- Dotar de mayor accesibilidad e interconexión a los sectores rurales y centros poblados.

A su vez, durante el proceso de materialización e implementación del Plan, se visualizan dos efectos de desarrollo territorial:

- Reactivar la economía local, impulsando empleo directo e indirecto como producto de la ejecución de los proyectos de infraestructura.
- Revitalizar y dinamizar los sectores asociados a servicios generales, ligados directamente al ámbito de la construcción, así como del sector servicios y comercio.

Figura 8: Imagen Objetivo del Plan





6. ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN

Coyhaique, Región de Aysén del General Carlos Ibañez del Campo

6.1 Ejes Estratégicos de Intervención

A partir de la Imagen Objetivo propuesta y considerando las contingencias y desafíos en materia de conectividad, el plan se focaliza en tres ejes estratégicos de intervención:

A. Infraestructura de transporte, con foco en completar la estructuración bimodal de la Ruta 7 como eje longitudinal principal, y la conectividad transversal del territorio, en complemento a obras aeroportuarias y portuarias para el acceso e interconexión del territorio austral. Los principales desafíos al respecto son los siguientes:

- **Carretera Austral:** Si bien hace 50 años los habitantes de la zona buscaban conectarse internamente con el centro del país, hoy las metas trazadas responden, por una parte, a implementar un corredor estructurante de transporte de bienes, servicios y personas; y por otra, a consolidar la Carretera Austral como producto turístico de nivel internacional que permita apreciar un territorio variado de ecosistemas aún prístinos, entre lagos y ríos, glaciares, fiordos y ventisqueros, cordillera y volcanes. Se aborda el desafío de: i) terminar la pavimentación de la zona norte de la Carretera Austral, uniendo las capitales regionales de Aysén y Los Lagos; ii) avanzar hacia la zona sur de Aysén con el mismo estándar de pavimentación; y iii) acortar las rutas de navegación en cantidad y distancia, propiciando un solo track de navegación en el fiordo Comau (Pichicolo–Leptepu), en la Provincia de Palena.

- **Red vial secundaria (regional y provincial):** La red disponible entrega conectividad y accesibilidad a diversos sectores con potencialidad productiva en base a sus recursos naturales, razón por lo cual se requiere: i) avanzar en el mejoramiento y reforzamiento de la red secundaria, como los accesos a las capitales comunales de Futaleufú y Palena, actualmente de ripio; ii) disminuir limitaciones de carga en pasarelas, puentes y mejoramiento de estructuras de madera de la red vial secundaria;

y iii) fortalecer la intervención oportuna de la conservación vial, con mejoramiento de servicio, maquinaria y equipamiento. Particularmente, los sectores productivos de la ganadería y acuícola para su etapa de agua dulce, requieren ampliar la cobertura de accesos y mejorar el estándar de la conectividad, restando para ello, en la actualidad la implementación del acceso a la localidad de Melimoyu.

- **Infraestructura aeroportuaria:** Ampliar y mejorar la infraestructura física en el territorio de Aysén y Palena, reduciendo la condición de aislamiento, mediante el aumento del número de aeródromos con pistas que posean pavimento superior, además de equipamiento de protección y resguardo al usuario ante condiciones climáticas adversas. Desde el punto de vista de la seguridad operacional, se requiere: i) mantener el estándar del área de movimiento de los aeródromos; ii) cumplir normativas aeronáuticas vigentes; y iii) dotar de facilidades para la conectividad ante emergencias. Por otra parte, desde el punto de vista de planificación, se plantea elaborar un estudio de estandarización de infraestructura que permita identificar y justificar prioridades para nuevas inversiones, así como un inventario de las aeronaves privadas e institucionales (FACH y Carabineros) que atienden la zona en que se ubican los pequeños aeródromos, para determinar necesidades futuras de infraestructura para apoyo social, de soberanía y ante emergencias.

- **Infraestructura portuaria:** Disponer de alternativas de conectividad, en especial nueva infraestructura portuaria en territorios aislados que posibiliten reducir tracks de navegación bimodal en la Ruta 7 y, con ello, disminuir tiempos de espera y traslado y aumentar la frecuencia de viajes y su capacidad de transporte. Esto incluye además una visión estratégica para acortar tiempos de navegación entre Puerto Ibáñez y Chile Chico en el lago General Carrera, mediante el planteamiento de estudios para vialidad y obras portuarias.



B. Naves públicas para la conexión intermodal lacustre y marítima, con el fin de dar solución a los problemas de conectividad entre las localidades lacustres de Puerto Ingeniero Ibáñez y Chile Chico, consolidando en cantidad y calidad la oferta multimodal. Además, reforzar la conectividad en zonas aisladas del Lago O'Higgins, permitiendo el transporte de pasajeros y carga, lo que vendrá a complementar el trabajo que actualmente realizan los transbordadores "Quetru" e "Integración" que se hacen cargo de mantener la conectividad entre las localidades de Bahía Bahamonde, Bahía Haro, La Florida, Viejo Roble, El Pascua, Las Mariposas, La Ramona, La Carmela, Cerro Colorado, Santa Teresa, La Lezna, Teniente Merino, Río Turbio, Isla Central y Candelario Mansilla. Por último, reforzar también, la continuidad intermodal de la Carretera Austral en el fiordo Mitchell, que requiere de navegación entre Puerto Yungay y Río Bravo.

C. Sistema de gestión del transporte lacustre y marítimo, con foco en una mejor coordinación interinstitucional, eficiencia y calidad del servicio. Se promueve un Sistema de Gestión Integrado DOP/MOP-MTT que incorpore la infraestructura, las naves y un servicio subsidiado a los usuarios, considerando seguridad de viaje y frecuencias de acuerdo a la demanda, puntualidad, accesibilidad y confort antes y durante la entrega del servicio.

Articuladamente, el MTT y la DOP han iniciado un proceso de revisión y actualización del sistema de gestión de convenios tripartitos, para una mayor coordinación en la mantención de las naves, a fin de asegurar la continuidad de servicios lacustres en el lago General Carrera y en el fiordo Mitchell. En el ámbito específico del MTT, de manera paulatina, las unidades regionales del Departamento de Transporte Público Regional irán descentralizando su gestión para dotar a las regiones de mayor autonomía; en el año 2023 se proyecta fortalecer al equipo Aysén con la contratación de nuevos/as funcionarios/as, quienes junto a la coordinación regional liderarán los procesos de planificación y ejecución de los subsidios de conectividad en todas las modalidades. En cuanto a aumento de subsidios de conectividad marítima y lacustre, el MTT considera:

■ **Ruta Litoral Norte:** Para suplir la creciente demanda de viajes en la ruta corta que une Quellón con la comuna de Cisnes, se proyecta la contratación de una cuarta frecuencia para el año 2024 y el levantamiento de una licitación a largo plazo que permita aumentar la cantidad de metros lineales disponibles para esta ruta, como un plan complementario al trabajo que desarrolla el MOP en el avance de la ruta terrestre, otorgando resiliencia y redundancia a la ruta de conexión entre la Región de Aysén con la Región de Los Lagos.

■ **Lago General Carrera:** Mejorar y ampliar el convenio de operación de esta ruta, para lo cual el MOP ha comprometido una nueva nave, que permitirá la operación de tres embarcaciones principales en el servicio (Tehuelche, Pilchero y nueva nave), con el consiguiente aumento de viajes semanales durante todo el año.

■ **Fiordo Mitchell:** Aumentar la capacidad ofertada de la nave que realiza el servicio actual, así como contar con una segunda embarcación que complemente la operación del servicio en el fiordo, especialmente en el periodo estival. Estas modificaciones se proyectan realizar en el periodo 2024-2025.

■ **Incorporación de rampas a convenio EMPORCHA-MTT:** Se proyecta la incorporación de tres nuevas rampas y terminales portuarios al convenio MTT con Empresa Portuaria de Chacabuco. Durante el año 2023, se espera incorporar la administración del Muelle de Puerto Ingeniero Ibáñez, para mejorar la conectividad del Lago General Carrera y la calidad del servicio subsidiado. Para los años 2024 y 2025 se proyecta la incorporación de los recintos portuarios de Yungay y Río Bravo, y en el futuro también el de Chile Chico.

6.2 Identificación de iniciativas

A continuación se presentan las tablas con las iniciativas que componen este Plan. Para facilitar la ubicación temporal, se ha coloreado la primera columna de cada tabla según el horizonte temporal de ejecución, indicado en la sección 3.34:

Tabla 7 Iniciativas del Estratégico A Infraestructura de Transporte - Dirección de Vialidad

N° EN MAPA	REGIÓN	CÓDIGO BIP	NOMBRE INICIATIVA	FUENTE FINANCIAMIENTO	ETAPA MDSF	TOTAL M\$
1	LOS LAGOS	40027087-0	CAMINO BÁSICO POR CONSERVACIÓN CARRETERA AUSTRAL, SECTOR LEPTÉPU - FIORDO LARGO, COMUNA DE CHAITEN, PROVINCIA DE PALENA, REGIÓN DE LOS LAGOS.	MOP	EJECUCIÓN	1.996.863
2	AYSÉN	40027112-0	CONSERVACIÓN RED VIAL REGIÓN AYSÉN 2020 (PLAN DE RECUPERACIÓN).	MOP	EJECUCIÓN	3.063.089
3	LOS LAGOS	30115547-0	MEJORAMIENTO RUTA 7 SECTOR: HORNOPIREN-PICHANCO (ETAPA PUENTE CHOLGO - ACCESO RAMPAS PICHANCO), COMUNA DE HUALAIHUE.	MOP	EJECUCIÓN	9.255.433
4	LOS LAGOS	30309675-0	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR, SECTOR: CALETA GONZALO-SANTA BÁRBARA, TRAMO 1: CALETA GONZALO-PUENTE GENERAL MANUEL FELIÚ, DM. 143.152 A DM. 157.081,842.	MOP	EJECUCIÓN	21.672.341
5	LOS LAGOS	30384677-0	MEJORAMIENTO RUTA 235-CH SECTOR V. S. LUCIA-P. RAMIREZ, PROV. PALENA. TRAMO KM. 16 A KM 33.	REGIONAL	EJECUCION	14.700.265
6	AYSÉN	40002995-0	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR EL MANZANO-COCHRANE, SECTOR CUESTA EL TRARO – ACCESO SUR COCHRANE.	MOP	EJECUCIÓN	17.557.614
7	AYSÉN	40053652-0	MEJORAMIENTO RUTA 265 CH TRAMO GUADAL -MALLÍN GRANDE, COMUNA CHILE CHICO.	MOP	DISEÑO	800.000
8	LOS LAGOS	40056581-0	MEJORAMIENTO RED VIAL RUTA W-863 Y W-813 PUNTA GRUESA - BUILL. 37 Km total.	MOP	DISEÑO	1.200.000
9	AYSÉN	30112736-0	MEJORAMIENTO RUTA 7, ALCANTARILLA CASCADA-PTE LAS OVEJAS, RIO IBAÑEZ.	MOP	EJECUCIÓN	10.770.000
10	AYSÉN	30077144-0	MEJORAMIENTO RUTA 7: SECTOR CRUCE RUTA 240 VILLA ORTEGA.	MOP	EJECUCIÓN	9.859.295
11	AYSÉN	30285173-0	MEJORAMIENTO RUTA 265: CRUCE EL MAITÉN-GUADAL.	MOP	EJECUCIÓN	16.215.000
12	AYSÉN	30128290-0	MEJORAMIENTO RUTA 7, SECTOR LAS PULGAS - QUEULAT - BIFURCACION CISNES.	MOP	EJECUCIÓN	19.030.000
13	AYSÉN	30271072-0	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR. SECTOR: CERRO CASTILLO-ALCANTARILLA CASCADA.	MOP	EJECUCIÓN	21.150.000
14	LOS LAGOS	30309676-0	MEJORAMIENTO RUTA 7, SECTOR LAGO NEGRO (PUENTE MANUEL FELIÚ)- PUENTE BONITO, CHAITEN.	MOP	EJECUCIÓN	26.887.959
15	AYSÉN	30283222-0	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR SECTOR: MURTA-PUERTO TRANQUILO.	MOP	EJECUCIÓN	24.578.632
16	AYSÉN	30283222-0	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR SECTOR: MURTA-PUERTO TRANQUILO.	MOP	EJECUCIÓN	27.380.000
17	AYSÉN	30283174-0	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR. SECTOR: EL MANZANO-COCHRANE.	MOP	EJECUCIÓN	18.280.000
18	AYSÉN	40048035-0	MEJORAMIENTO RUTA 265 CH SECTOR PASO LAS LLAVES, COMUNA CHILE CHICO.	MOP	DISEÑO	1.000.000
19	LOS LAGOS	30402825-0	MEJORAMIENTO RUTA 231-CH. S: PUERTO RAMÍREZ-FUTALEUFÚ.	MOP	EJECUCION	29.590.000
20	AYSÉN	30459231-0	CONSTRUCCION CAMINO PENETRACION RUTA 7-RUTA X-91 PTO YUNGAY - R BRAVO.	MOP	DISEÑO	700.000
21	LOS LAGOS	40003392-0	MEJORAMIENTO RUTA 235-CH SECTOR: PUERTO RAMIREZ – PALENA.	MOP	EJECUCION	28.940.000
22	AYSÉN	40002995-0	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR EL MANZANO-COCHRANE, SECTOR CUESTA EL TRARO – ACCESO SUR COCHRANE, TRAMO 1.	REGIONAL	EJECUCIÓN	18.685.000
23	AYSÉN	40012598-0	MEJORAMIENTO RUTA 7 NORTE, SECTOR LAS PULGAS-PUENTE UNIÓN, COMUNA DE CISNES.	MOP	EJECUCIÓN	8.710.000
24	AYSÉN	40012594-0	MEJORAMIENTO RUTA 7 NORTE: SECTOR FIORDO QUEULAT-PUENTE CHUCAO.	MOP	EJECUCIÓN	18.890.000
25	AYSÉN	40021677-0	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR EL MANZANO-COCHRANE, SECTOR PUENTE CHACABUCO- CUESTA EL TRARO.	MOP	EJECUCIÓN	15.020.000
26	AYSÉN	40038576-0	MEJORAMIENTO RUTA 7, SECTOR VILLA ORTEGA - PUENTE EMPERADOR GUILLERMO 3.	MOP	EJECUCIÓN	13.000.000
27	AYSÉN	40048019-0	MEJORAMIENTO RUTA 7, SECTOR PUENTE EMPERADOR GUILLERMO 3-CRUCÉ CABEZAS.	MOP	DISEÑO	1.000.000
28	AYSÉN	40048026-0	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR, ALCANTARILLA CASCADA-SAN SEBASTIAN.	MOP	EJECUCIÓN	23.630.000

Ámbito Temporal





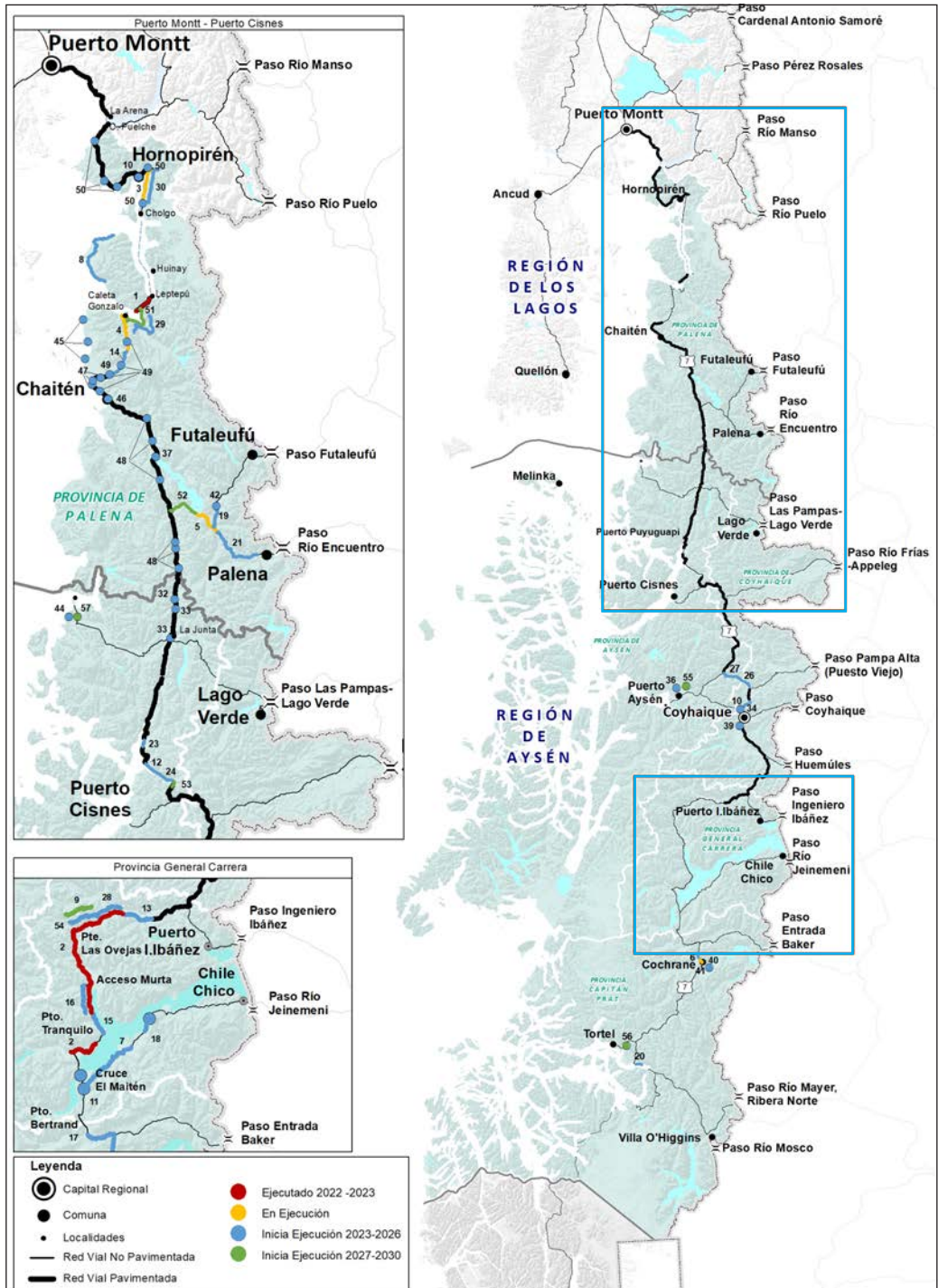
PLAN DE INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD AYSÉN / PALENA
REGIÓN DE AYSÉN Y REGIÓN DE LOS LAGOS

N° EN MAPA	REGIÓN	CÓDIGO BIP	NOMBRE INICIATIVA	FUENTE FINANCIAMIENTO	ETAPA MDFS	TOTAL M\$
29	LOS LAGOS	30110274-0	CONSTRUCCION RIPIO RUTA 7. S: FIORDO LARGO (PILLAN) - CALETA GONZALO.	MOP	EJECUCIÓN	26.250.000
30	LOS LAGOS	30115547-0	MEJORAMIENTO RUTA 7 SECTOR: HORNOPIREN-PICHANCO (ETAPA PUENTE BLANCO-PUENTE CHOLGO). COMUNA DE HUALAIHUE.	MOP	EJECUCIÓN	15.760.000
31	AYSÉN	40048046-0	ADQUISICIÓN DE EQUIPOS Y EQUIPAMIENTO DE SOPORTE AL PLAN DE MEJORAMIENTO.	FNDR	EJECUCIÓN	245.000
32	AYSÉN	40048048-0	REPOSICIÓN PASARELAS REGIÓN DE AYSÉN, GRUPO 1.	MOP	DISEÑO	1.000.000
33	AYSÉN	30257572-0	REPOSICION PUENTE PALENA Y PUENTE ROSSELOT, RUTA 7, XIR.	MOP	EJECUCIÓN	19.670.000
34	AYSÉN	30255323-0	REPOSICION PUENTE PINUER EN CAMINO X-614, COMUNA DE COYHAIQUE.	MOP	DISEÑO	600.000
35	AYSÉN	30310125-0	CONSTRUCCION DEFENSAS EN ZONA DE RODADOS EN RUTA 265-CH.	MOP	EJECUCIÓN	6.690.000
36	AYSÉN	40027590-0	REPOSICION PUENTE GRAN PANGAL RUTA X-544, PUERTO AYSÉN.	FNDR	DISEÑO	400.000
37	LOS LAGOS	40043887-0	REPOSICION PUENTE YELCHO EN RUTA 7, COMUNA DE CHAITEN.	MOP	DISEÑO	1.250.000
38	AYSÉN	40048033-0	MEJORAMIENTO EN RIPIO RUTA 7 SECTORES RESTRINGIDOS.	MOP	EJECUCIÓN	5.870.000
39	AYSÉN	40048039-0	REPOSICION MAQUINARIAS REGIONAL.	FNDR	EJECUCIÓN	4.780.000
40	AYSÉN	40048041-0	ADQUISICIÓN DE MAQUINARIAS Y EQUIPOS PARA SELLOS ASFÁLTICOS.	FNDR	EJECUCIÓN	2.270.000
41	AYSÉN	40048043-0	ADQUISICIÓN DE EQUIPOS INVERNALES.	FNDR	EJECUCIÓN	2.500.000
42	LOS LAGOS	40056584-0	REPOSICION PUENTE FUTALEUFU EN RUTA 231-CH.	MOP	EJECUCION	6.770.000
42	LOS LAGOS	40056584-0	REPOSICION PUENTE FUTALEUFU EN RUTA 231-CH.	MOP	EXPROIACIONES	100.000
43	AYSÉN	40048030-0	CONSTRUCCION PUENTE DESAGÜE LAGO GRAL CARRERA.	MOP	EJECUCIÓN	260.000
44	AYSÉN	30305872-0	CONSTRUCCION PUENTE RAUL MARIN BALMACEDA, COMUNA DE CISNES.	MOP	EJECUCIÓN	80.000
45	LOS LAGOS	30342673-0	CONSTRUCCION CAMINO RUTA W-807,SECTOR:PTE.NEGRO-PTE.AQUELLAS,CHAITEN	FNDR	EJECUCIÓN	7.487.263
46	LOS LAGOS	40004545-0	REPOSICION PUENTE EL BLANCO RUTA 7 CHAITEN.	MOP	EJECUCIÓN	11.795.000
47	LOS LAGOS	40047603-0	MEJORAMIENTO RUTA 7 TRAMO PTE.EL BONITO - PTE. EL BLANCO, CHAITEN.	MOP	DISEÑO	1.400.000
48	LOS LAGOS	40036588-0	REPOSICION PUENTES MAYORES RUTA 7. GRUPO 1 REGION DE LOS LAGOS.	MOP	DISEÑO	800.000
49	LOS LAGOS	40048098-0	REPOSICION PUENTES MAYORES RUTA 7. GRUPO 2 REGION DE LOS LAGOS.	MOP	DISEÑO	600.000
50	LOS LAGOS	40048099-0	REPOSICION PUENTES MAYORES RUTA 7. GRUPO 3 REGION DE LOS LAGOS.	MOP	DISEÑO	700.000
51	LOS LAGOS	30110274-0	CONSTRUCCION RIPIO RUTA 7. S: FIORDO LARGO (PILLAN) - CALETA GONZALO.	MOP	EJECUCIÓN	16.250.000
52	LOS LAGOS	30384677-0	MEJORAMIENTO RUTA 235-CH SECTOR V. S. LUCIA-P. RAMIREZ, PROV. PALENA. TRAMO KM. 0 al KM. 16.	REGIONAL	EJECUCION	17.000.000
53	AYSÉN	40012970-0	MEJORAMIENTO RUTA 7 NORTE, SECTOR PUENTE CHUCAO-PORTEZUELO QUEULAT, COMUNA CISNES.	MOP	EJECUCIÓN	8.060.000
54	AYSÉN	40048027-0	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR, SAN SEBASTIAN-PUENTE LAS OVEJAS.	MOP	EJECUCIÓN	23.630.000
55	AYSÉN	40048049-0	REPOSICIÓN PASARELAS REGIÓN DE AYSÉN, GRUPO 2.	MOP	DISEÑO	1.000.000
56	AYSÉN	40048050-0	REPOSICIÓN PASARELAS REGIÓN DE AYSÉN, GRUPO 3.	MOP	DISEÑO	1.000.000
57	AYSÉN	30305872-0	CONSTRUCCION PUENTE RAUL MARIN BALMACEDA, COMUNA DE CISNES.	MOP	EJECUCIÓN	14.050.000
58	AYSÉN	40048030-0	CONSTRUCCION PUENTE DESAGÜE LAGO GRAL CARRERA.	MOP	EJECUCIÓN	18.310.000
Total:						620.138.754

Ámbito Temporal



Figura 9 Iniciativas del Estratégico A Infraestructura de Transporte - Dirección de Vialidad



Fuente: Dirección de Planeamiento.



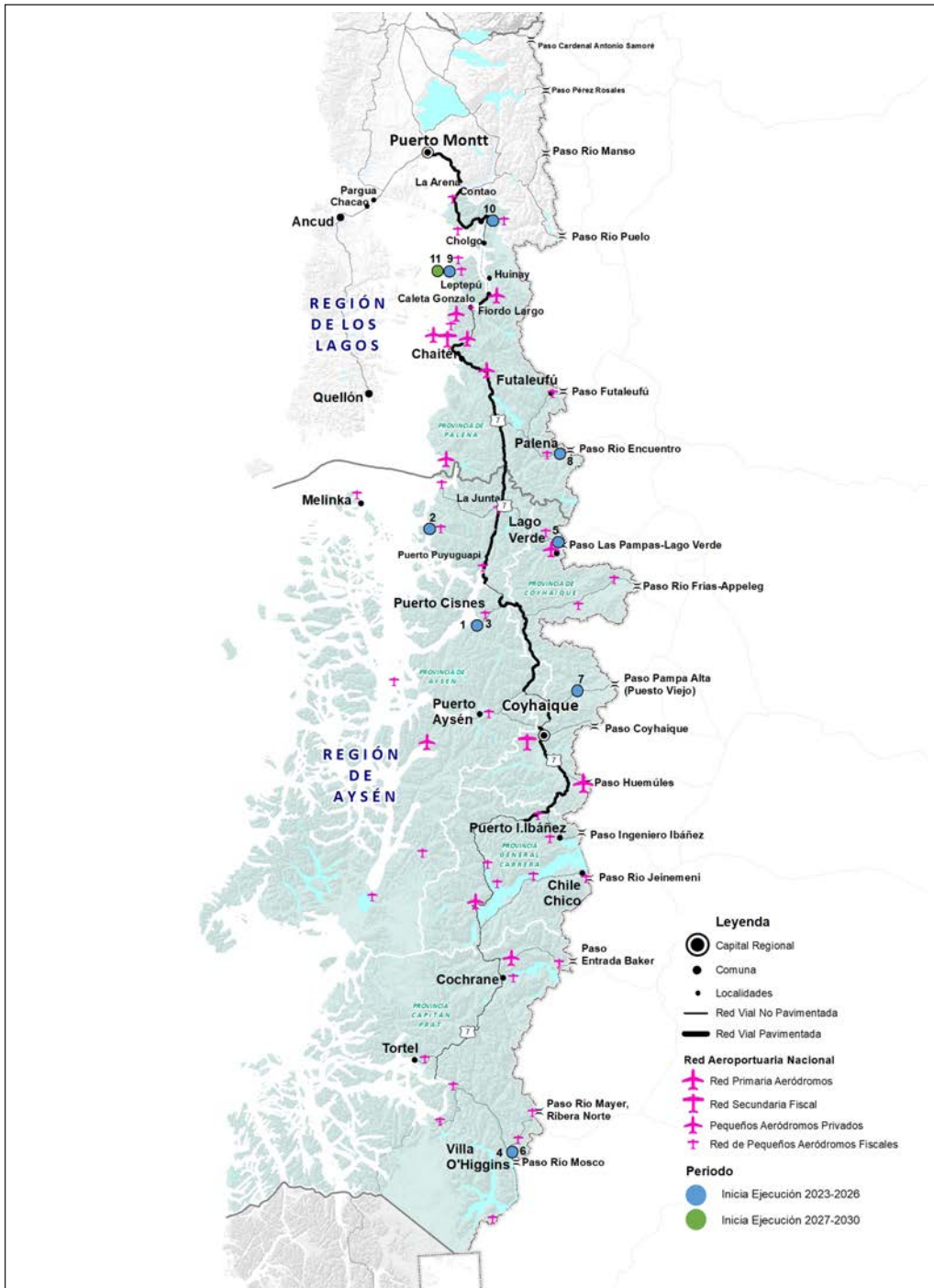
Tabla 8 Iniciativas del Eje Estratégico A Infraestructura de transporte - Dirección de Aeropuertos

N° EN MAPA	REGIÓN	CÓDIGO BIP	NOMBRE INICIATIVA	FUENTE FINANCIAMIENTO	ETAPA MDSF	TOTAL M\$
1	AYSÉN	40020094-0	MEJORAMIENTO AERÓDROMO PUERTO CISNES. XI REGIÓN.	MOP	EJECUCIÓN	1.590.000
2	AYSÉN	40020096-0	MEJORAMIENTO AERÓDROMO MELIMOYU.	MOP	EJECUCIÓN	1.946.500
3	AYSÉN	40047992-0	CONSTRUCCION REFUGIO AERÓDROMO PUERTO CISNES.	MOP	EJECUCIÓN	1.203.500
4	AYSÉN	40047996-0	CONSERVACION MAYOR AERÓDROMO VILLA O'HIGGINS.	MOP	EJECUCIÓN	1.943.500
5	AYSÉN	40047995-0	MEJORAMIENTO AERÓDROMO LAGO VERDE.	MOP	EJECUCIÓN	1.743.500
6	AYSÉN	40048001-0	DIAGNOSTICO NUEVO EMPLAZAMIENTO AERODROMO VILLA O'HIGGINS.	REGIONAL	EJECUCIÓN	318.000
7	AYSÉN	40048004-0	CONSTRUCCION HELIPUERTO ÑIREHUAO.	MOP	EJECUCIÓN	553.500
8	LOS LAGOS	30468388-0	AMPLIACION AERÓDROMO ALTO PALENA.	MOP	EJECUCIÓN	1.527.834
9	LOS LAGOS	40034256-0	MEJORAMIENTO AREA DE MOVIMIENTO AERODROMO AYACARA CHAITÉN.	MOP	EJECUCION	1.809.669
10	LOS LAGOS	40050061-0	CONSTRUCCION ACCESO VIAL AERÓDROMO RÍO NEGRO, HORNOPIREN.	MOP	PREFACTIBILIDAD	180.080
11	LOS LAGOS	40039090-0	REPOSICION PLATAFORMA DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES AERÓDROMO AYACARA, CHAITÉN.	MOP	EJECUCION	827.580
Total:						13.643.663

Tabla 9 Iniciativas del Eje Estratégico A Infraestructura de transporte- Dirección de Obras Portuarias

N° EN MAPA	REGIÓN	CÓDIGO BIP	NOMBRE INICIATIVA	FUENTE FINANCIAMIENTO	ETAPA MDSF	TOTAL M\$
1	AYSÉN	30101114-0	CONSERVACION RAMPA RIO BRAVO.	MOP	EJECUCIÓN	285.000
2	AYSÉN	40041711-0	CONSERVACIÓN RAMPA CALETA TORTEL.	MOP	EJECUCIÓN	138.000
3	AYSÉN	30305725-0	AMPLIACIÓN INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN PUERTO YUNGAY.	MOP	DISEÑO	103.000
					EJECUCIÓN	1.500.000
4	AYSÉN	30457775-0	CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL AVELLANO, RÍO IBAÑEZ.	REGIONAL	DISEÑO	200.000
				MOP	EJECUCIÓN	2.000.000
5	AYSÉN	40002717-0	REPOSICION INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN CALETA TORTEL.	MOP	DISEÑO	162.000
					EJECUCIÓN	3.000.000
6	AYSÉN	30369630-0	CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA LAGO COCHRANE.	REGIONAL	DISEÑO	200.000
				MOP	EJECUCIÓN	3.000.000
7	AYSÉN	30069169-0	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO INFRAESTRUCTURA PORTUARIA LAGO GENERAL CARRERA: CHILE CHICO FASE 2.	MOP	EJECUCIÓN	1.600.000
8	AYSÉN	30089888-0	CONSTRUCCION INFRAESTRUCTURA PORTUARIA RIO AYSÉN, SECTOR PUERTO AYSÉN.	MOP	EJECUCIÓN	5.400.000
9	AYSÉN	40049460-0	CONSERVACIÓN TERMINALES PORTUARIOS DE CONECTIVIDAD DE PUERTO IBAÑEZ Y CHILE CHICO.	MOP	EJECUCIÓN	475.000
10	AYSÉN	30452524-0	AMPLIACION RAMPA ISLA TOTO, CISNES.	MOP	EJECUCIÓN	5.000.000
11	AYSÉN	40037620-0	CONSERVACION MUELLE PUERTO GUADAL.	MOP	EJECUCIÓN	400.000
12	AYSÉN	40037656-0	CONSTRUCCION INFRAEST. MANTENCIONES Y/O REPARACIONES EMB. LAGO GENERAL CARRERA.	MOP	DISEÑO	150.000
13	AYSÉN	40048167-0	MEJORAMIENTO INFRAESTRUCTURA PORTUARIA AL INTERIOR DEL LAGO GENERAL CARRERA - ETAPA 1	MOP	PREFACTIBILIDAD	150.000
					DISEÑO	400.000
14	AYSÉN	40021583-0	CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA LAGO O'HIGGINS.	REGIONAL	EJECUCIÓN	4.000.000
				MOP	DISEÑO	500.000
15	AYSÉN	30305725-0	AMPLIACIÓN INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN PUERTO YUNGAY.	MOP	EJECUCIÓN	1.500.000
16	AYSÉN	40048172-0	CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN LAGO VERDE.	MOP	DISEÑO	1.050.000
17	LOS LAGOS	40048095-0	CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA DE CONECTIVIDAD MAYOR EN PUNTA GRUESA, COMUNA DE CHAITÉN.	MOP	DISEÑO	650.000
					EJECUCIÓN	5.000.000
18	LOS LAGOS	40048096-0	CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA DE CONECTIVIDAD MAYOR EN BULL, COMUNA DE CHAITÉN.	MOP	DISEÑO	650.000
					EJECUCIÓN	5.000.000
19	LOS LAGOS	40029709-0	CONSTRUCCION INFRAESTRUCTURA PORTUARIA POYO COMUNA DE CHAITÉN.	MOP	EJECUCIÓN	2.211.248
20	AYSÉN	40048172-0	CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN LAGO VERDE.	MOP	EJECUCIÓN	1.500.000
Total:						50.724.248

Figura 10 Iniciativas del Eje Estratégico A Infraestructura de transporte - Dirección de Aeropuertos



Fuente: Dirección de Planeamiento.



Tabla 10 Iniciativas del Eje Estratégico B Navas Públicas para la conexión intermodal lacustre y marítima - Dirección de Obras Portuarias

N° EN MAPA	REGIÓN	CÓDIGO BIP	NOMBRE INICIATIVA	FUENTE FINANCIAMIENTO	ETAPA MDSF	TOTAL M\$
21	AYSÉN	30295225-0	SERVICIOS DE CARENA PARA LA NAVE PADRE ANTONIO RONCHI DE LA REGION DE AYSÉN.	MOP	EJECUCIÓN	350.000
22	AYSÉN	40037624-0	SERVICIO DE CARENA A FLOTE PARA EL TRANSBORDADOR LA TEHUELCHÉ.	MOP	EJECUCIÓN	1.120.000
23	AYSÉN	40043860-0	CONSERVACION NAVES REGIÓN DE AYSÉN.	MOP	EJECUCIÓN	530.000
24	AYSÉN	NO APLICA	NAVE COMPLEMENTARIA DE CONECTIVIDAD LACUSTRE PUERTO IBAÑEZ - CHILE CHICO.	MOP	DISEÑO	55.000
25	AYSÉN	NO APLICA	CONSTRUCCIÓN/REPOSICIÓN DE UN TRANSBORDADOR PARA OPERAR EN EL LAGO O'HIGGINS.	MOP	EJECUCIÓN	3.000.000
26	AYSÉN	NO APLICA	NAVE COMPLEMENTARIA DE CONECTIVIDAD PARA FIORDO MITCHELL.	MOP	EJECUCIÓN	5.000.000
27	AYSÉN	NO APLICA	NAVE COMPLEMENTARIA DE CONECTIVIDAD LACUSTRE PUERTO IBAÑEZ-CHILE CHICO.	MOP	EJECUCIÓN	15.000.000
Total:						25.055.000

Tabla 11 Iniciativas del Eje Estratégico C Sistema de Gestión del transporte lacustre y marítimo - Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

N° EN MAPA	REGIÓN	CÓDIGO BIP	NOMBRE INICIATIVA	FUENTE FINANCIAMIENTO	ETAPA MDSF	TOTAL M\$
*	AYSÉN	NO APLICA	MEJORAR CONECTIVIDAD DE SERVICIO DE ITINERARIOS REGULARES.	MTT	NO APLICA	0
*	AYSÉN	NO APLICA	AUMENTO DE DISPOSICIÓN DE METROS LINEALES SERVICIO MARÍTIMO LITORAL NORTE (TRAMO QUELLÓN-PUERTO CISNES).	MTT	NO APLICA	4.900.000
*	AYSÉN	NO APLICA	IMPLEMENTACIÓN PROCESO DE LICITACIÓN COMPETITIVA.	MTT	NO APLICA	0
*	AYSÉN	NO APLICA	MEJORAS EN EL ÁMBITO CONTRACTUAL A LAS BASES Y CONTRATOS DE LICITACIÓN.	MTT	NO APLICA	0
*	AYSÉN	NO APLICA	MEJORAS EN LA OFERTA PARA LAS OPERACIÓN DEL SERVICIO.	MTT	NO APLICA	0
Total:						4.900.000

* Sin representación Espacial específica

Ámbito Temporal

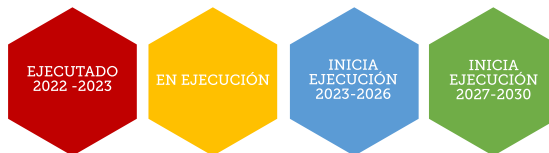
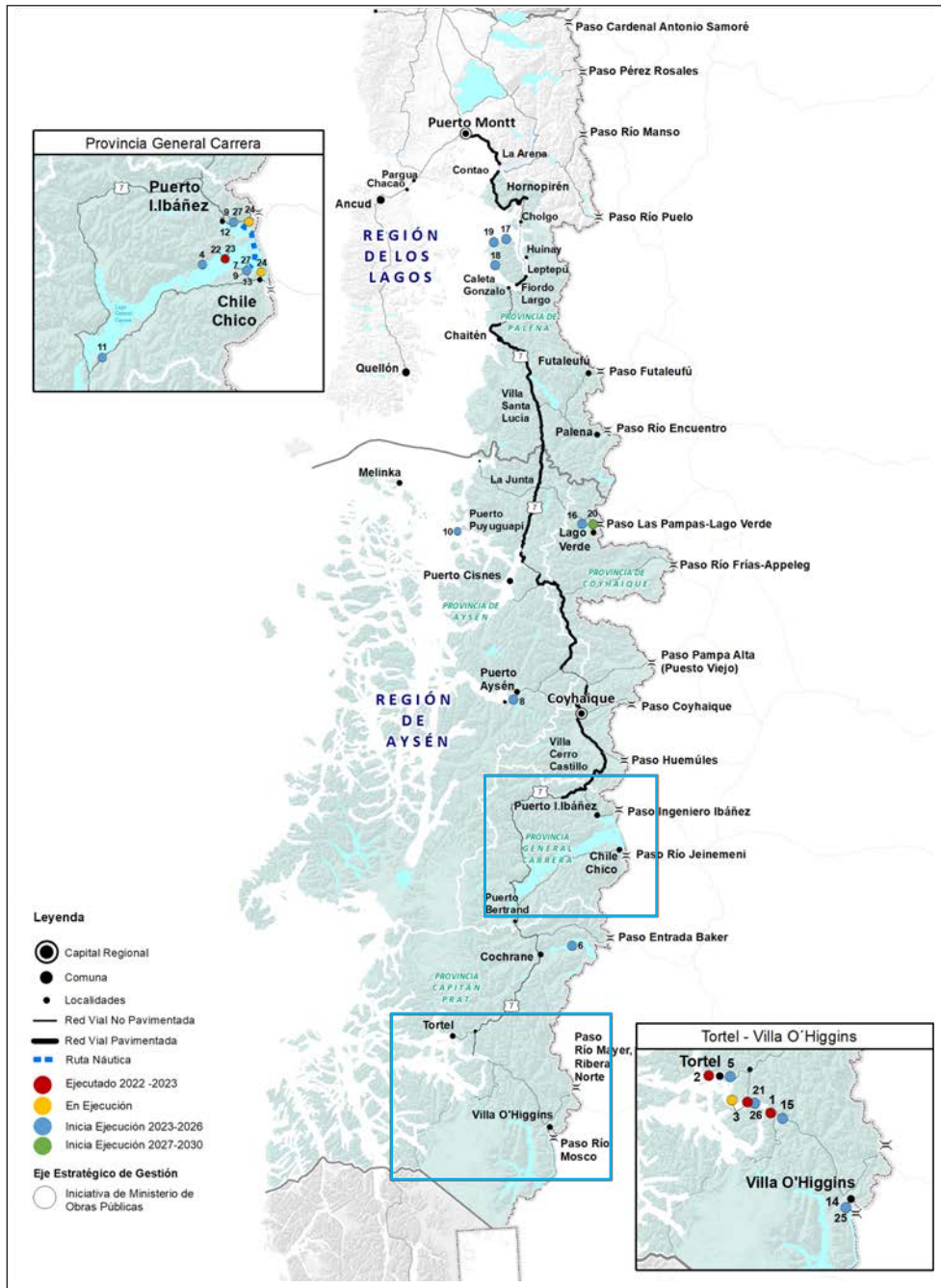


Figura 11: Iniciativas del Eje Estratégico A Infraestructura de Transporte - Dirección de Obras Portuarias, Eje B Naves Públicas y Eje C Sistema de Gestión



Fuente: Dirección de Planeamiento.



7. FINANCIAMIENTO DEL PLAN

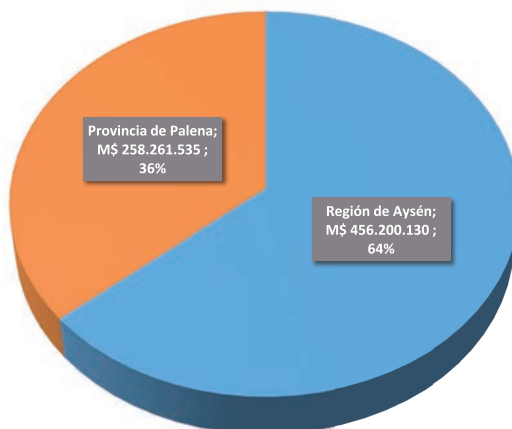
Puerto Aysén, Región de Aysén del General Carlos Ibañez del Campo

La inversión total del Plan supera los 714 mil millones de pesos³ en un horizonte a 8 años, con una distribución estimativa de 64% en la Región de Aysén y 36% en la Provincia de Palena (Región de Los Lagos). El financiamiento de la cartera de inversiones del Plan se compone mayoritariamente de fondos sectoriales del Ministerio de Obras Públicas, con 88% del total, y de fondos regionales en un 11%. El monto restante corresponde a inversión del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT), destinada a obras en el tramo marítimo Quellón – Puerto Cisnes.

En específico, para el caso de la Región de Aysén se cuenta con la vigencia del Convenio de Programación de la Ruta 7, actualizado mediante Adenda aprobada por el Consejo Regional con fecha 6 de julio de 2023 y suscrita posteriormente por parte de la Ministra de Obras Públicas y la Gobernadora Regional, de acuerdo a lo ya indicado en el punto 4.4.1. Mediante esta Adenda, se comprometen inversiones específicas del MOP en tramos estructurantes de la Carretera Austral pertenecientes al presente Plan, en conjunto con el financiamiento de proyectos y equipamiento complementario por parte del Gobierno Regional de Aysén a través de fondos regionales.

Para otorgar certeza al compromiso financiero de las iniciativas del Plan, las iniciativas financiadas con fondos del MOP han sido identificadas en el sistema ministerial de gestión de inversiones, de manera que sean parte prioritaria de los procesos de elaboración de los respectivos presupuestos anuales (ARI), así como de la cartera quinquenal de los servicios (Vialidad, Obras Portuarias y Aeropuertos). Para el caso de proyectos propuestos a financiar con fondos regionales y que no forman parte del Convenio de Programación ya mencionado, se coordinará con las instancias regionales pertinentes su selección y aprobación de financiamiento, formando parte de los objetivos de la gobernanza del Plan.

Figura 12 Distribución de la inversión



Fuente: Dirección de Planeamiento.

³ Valor moneda 2022.

³ Los montos de inversión pueden variar en relación a la variación de los precios y a la evaluación intermedia del plan, que podría generar cambios a la programación inicial.

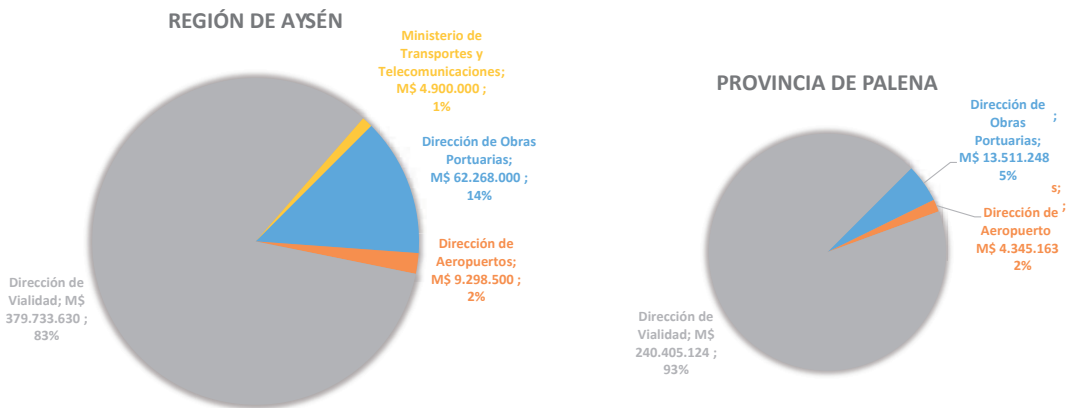


Tabla 12: Inversión total del Plan y fuente financiamiento

Región	Servicio	Fuente Financiamiento			Total M\$	(%)
		Cantidad de Iniciativas	FNDR	Sectorial		
Aysén	Dirección de Aeropuertos	7	318.000	8.980.500	9.298.500	1,3
	Dirección de Obras Portuarias	21	9.000.000	53.268.000	62.268.000	8,7
	Dirección de Vialidad	35	28.880.000	350.853.630	379.733.630	53,1
	Seremi MTT	5	-	4.900.000	4.900.000	0,7
Total Aysén		68	38.198.000	418.002.130	456.200.130	64
Los Lagos	Dirección de Aeropuertos	4	-	4.345.163	4.345.163	0,6
	Dirección de Obras Portuarias	3	-	13.511.248	13.511.248	2
	Dirección de Vialidad	18	39.187.528	201.217.596	240.405.124	33,6
Total Los Lagos		25	25	219.074.007	258.261.535	36
Total Plan M\$		93	93	637.076.137	714.461.665	100
		(%)	11	89	100	

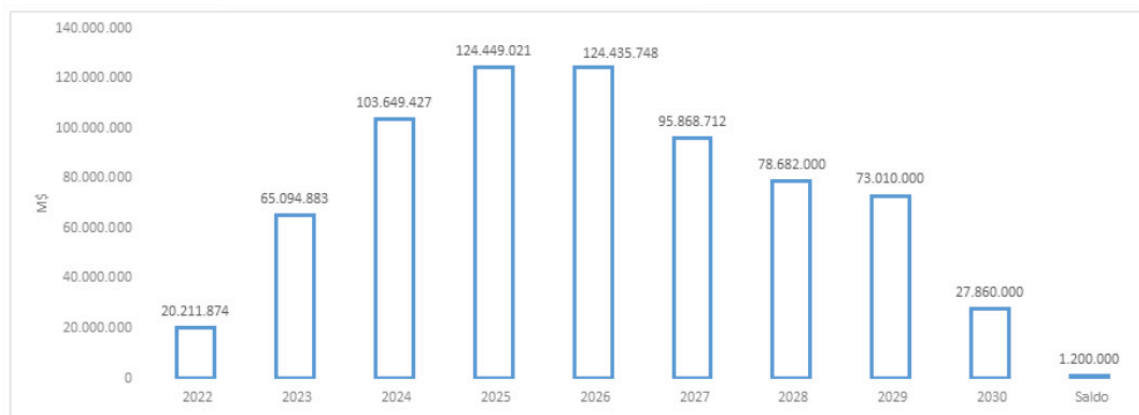
Fuente: Dirección de Planeamiento, 2023.

Figura 13 Distribución territorial de la programación por institución



La programación financiera del Plan en el período de ejecución definido, 2022-2030 se refleja en el siguiente gráfico y tabla⁴:

Figura 14 Programación financiera del Plan



Fuente: Dirección de Planeamiento.

Tabla 13 Programación financiera del Plan

Servicio / Ministerio	Monto Total M\$	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Saldo
Obras Portuarias MOP	75.779.248	1.224.000	10.164.000	17.090.000	14.570.000	13.251.248	12.980.000	4.000.000	2.500.000	0	0
Aeropuertos MOP	13.643.663	813.831	3.105.672	1.668.500	2.161.080	4.375.500	847.080	672.000	0	0	0
Vialidad MOP	620.138.754	18.174.043	51.825.211	84.890.927	107.017.941	106.109.000	81.341.632	73.310.000	69.810.000	27.160.000	500.000
Seremi MTT	4.900.000	0	0	0	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000
Total General	714.461.665	20.211.874	65.094.883	103.649.427	124.449.021	124.435.748	95.868.712	78.682.000	73.010.000	27.860.000	1.200.000

Fuente: Dirección de Planeamiento.

⁴ Los montos pueden variar en relación a la variación de los precios y a la evaluación intermedia del plan, que podría generar cambios a la programación inicial



8. METAS DEL PLAN

Mediante la implementación del Plan, el acceso al territorio continental compuesto por Palena y Aysén se consolida a través de cuatro modalidades que otorgan resiliencia y redundancia a la red:

1- Ruta bimodal: Carretera Austral desde Puerto Montt. Se prevé disminuir el tiempo de viaje entre Puerto Montt y Coyhaique a aproximadamente 13 a 14 horas, mediante una estrategia de mejoramiento vial que considera la pavimentación íntegra de los tramos de la Ruta 7 entre ambas capitales regionales, y con la habilitación de dos tramos marítimos interiores mediante transbordadores en los fiordos Comau – Leptepu y Reñihué, otorgando así continuidad estratégica a la Ruta 7.

2- Ruta marítima: Desde Puerto Montt por el norte y desde Puerto Natales (Región de Magallanes y la Antártica Chilena) por el sur.

- Considerando desembarque en Puerto Cisnes, la ruta marítima directa desde Puerto Montt comprende 12 horas y 30 minutos, por lo que el tramo completo hasta Coyhaique, incluyendo última sección vial a través de la Ruta 7, es de 16 horas⁵.
- Por otra parte, la denominada “Ruta Cordillera”, que comprende paradas por diversas localidades costeras hasta arribar a Puerto Chacabuco, tiene una duración aproximada de 32 horas.
- En tanto, la ruta marítima desde el sur a través de canales interiores entre Puerto Yungay y Puerto Natales presenta una duración de 41 horas, lo que impone nuevos desafíos de mejoramiento a la integración territorial, a desarrollar en el Plan de Infraestructura Estratégica de la Macrozona Sur – Austral.

3- Ruta 40 (Argentina): Conexión a través de un paso priorizado en la provincia de Palena (Futaleufú) y tres pasos priorizados en Aysén (Coyhaique Alto, Balmaceda y Jeinemeni).

4- Ruta aérea al aeropuerto Balmaceda: Permite la conexión aérea interregional al renovado aeropuerto Balmaceda (la principal infraestructura aérea de la Región de Aysén) mediante vuelos comerciales desde Santiago, Puerto Montt y Temuco, lo que se complementa con operaciones aéreas locales mediante uso de la red secundaria y de pequeños aeródromos que mantiene habilitada la Dirección de Aeropuertos.

En síntesis, el Plan de Integración y Conectividad Aysén / Palena asume los siguientes tres compromisos estratégicos:

- Compromiso de pavimentación de 140 km de la Ruta 7 en el actual periodo de Gobierno, anunciado por el Presidente de la República Sr. Gabriel Boric Font en enero de 2023.
- Más de 93 iniciativas para la conectividad e integración territorial de Aysén y Palena.
- Un Convenio de Programación de la Ruta 7 con plena vigencia, actualizado en 2023 mediante Adenda suscrita entre el MOP y el Gobierno Regional de Aysén.

Las principales metas físicas del Plan son las siguientes:

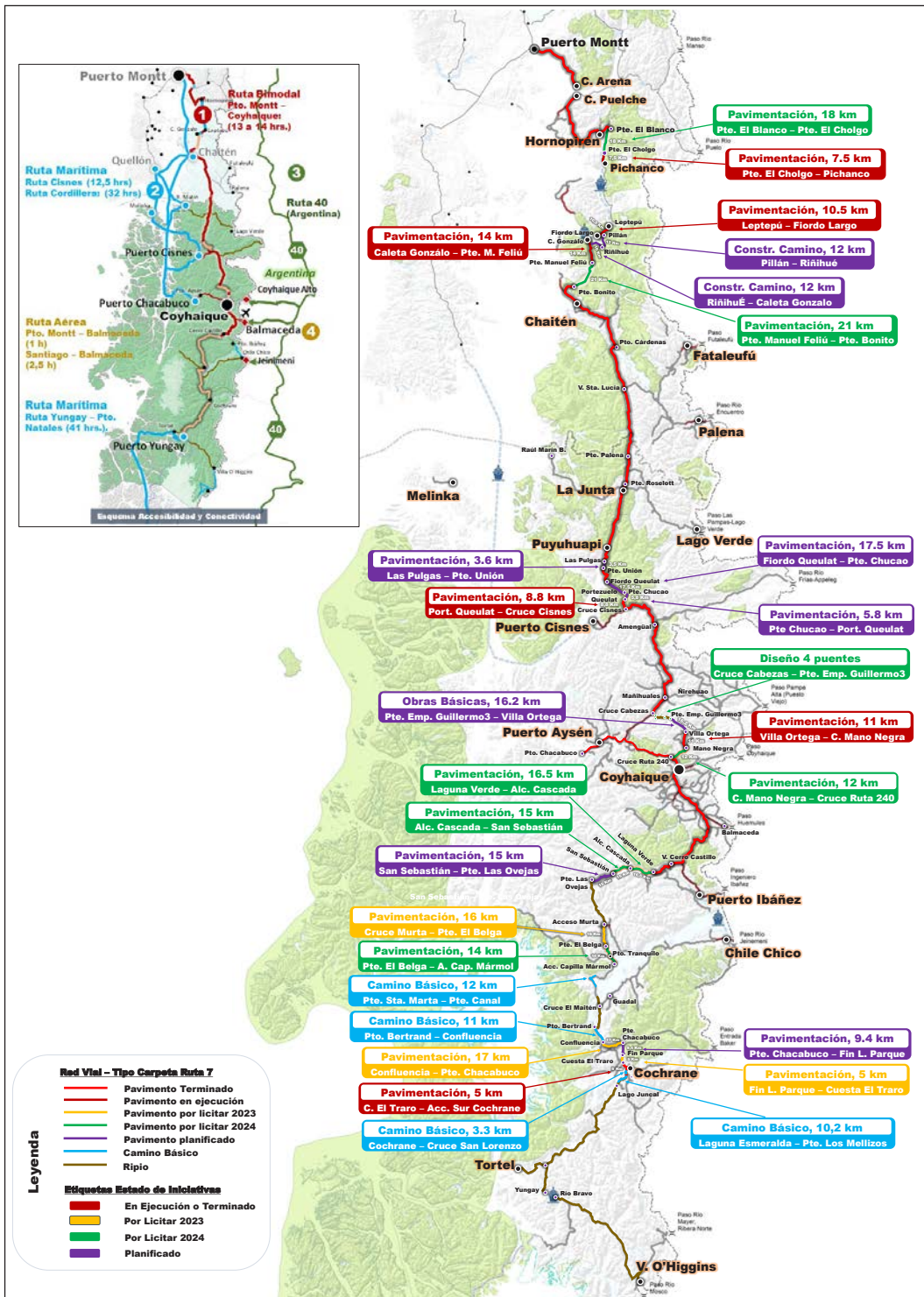
⁵ Considera 30 minutos adicionales para maniobras de desembarque



Figura 15: Metas del Plan al 2030



Figura 16: Intervenciones Ruta 7 y alternativas de conectividad / redundancia al 2022 - 2030



A scenic view of a riverbank. In the foreground, a blue boat with a canopy is beached on a rocky shore. The background shows a river flowing through a dense forest of tall trees. The sky is blue, and the overall atmosphere is peaceful and natural.

9. METODOLOGÍA DE ELABORACIÓN Y GOBERNANZA DEL PLAN

9.1 Metodología y etapas para la elaboración del Plan

El Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección de Planeamiento, ha definido la "Guía para la elaboración de planes (2011)" como el instrumento conductor para abordar la metodología de la elaboración del presente Plan.

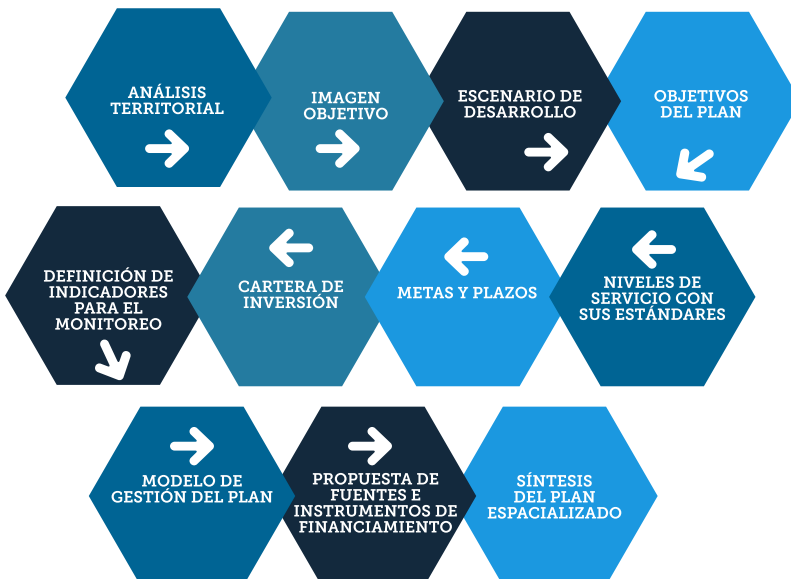
Este Plan ha sido construido de forma intersectorial, con el objetivo de tener una articulación efectiva y no compartimentada. Para ello, se consideraron los siguientes principios básicos en el proceso de elaboración:

- Concordancia con la Misión y Visión de los Ministerios que participan;
- Flexibilidad, con posibilidad de ajustar en la medida que surjan cambios políticos, económicos, sociales, tecnológicos y ambientales;

- Principio de contraflujo en las decisiones (de arriba hacia abajo y de abajo hacia arriba), que promueva y fomente el traspaso de lineamientos y responsabilidades de planificación entre los diversos niveles territoriales: nacional, regional y local;
- Análisis prospectivo y diferenciación territorial, reconociendo y capitalizando la diversidad de espacios geográficos y sociales, así como sus respectivas ventajas competitivas;
- Elaboración y validación con las y los actores territoriales relevantes, promoviendo la activa y temprana participación;
- Especificación de acciones o interacciones en un horizonte de tiempo.

A continuación, se muestra el esquema metodológico considerado para la etapa de elaboración:

Figura 17 Esquema de pasos para la formulación del Plan





Etapas para la formulación del Plan

Etapa 1: Etapa Preparatoria

Para la formulación del Plan se consideró una serie de jornadas de trabajo coordinadas por las Direcciones Regionales de Planeamiento.

Región de Aysén:

En esta región, el trabajo técnico se caracterizó por los procesos reflexivos y discusiones en torno al servicio e infraestructura actual, propiciando abordar aquellas brechas y soluciones pendientes que actualmente generan inconvenientes en el adecuado traslado de personas y cargas. El equipo técnico se conformó de la siguiente manera:

■ Equipo Ministerio de Obras Públicas

- Dirección Regional de Planeamiento: coordinación y sistematización.
- Dirección Regional de Obras Portuarias: definición de estrategia lacustre e infraestructura portuaria y sistema de gestión de naves.
- Dirección Regional de Vialidad: definición de estrategia de conectividad de red estructurante y red secundaria.
- Dirección Regional de Aeropuertos: estrategia transversal de mejoramiento de la red de pequeños aeródromos como alternativa.

■ Equipo Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:

- División de Transporte Público Regional: enfoque en subsidios, contratos con empresas operadoras, generación de propuesta de mejora al sistema de gestión.

■ Equipo Delegación Presidencial Regional de Aysén:

- Equipo asesor: mirada transversal a la coordinación del proceso.

Adicionalmente, en dos instancias participaron profesionales del Ministerio de Desarrollo Social y Familia con el objetivo de orientar la aplicación de la metodología de evaluación social de proyectos; y del Gobierno Regional de Aysén, para abordar desde una mirada regional la ejecución de las iniciativas y su financiamiento.

Provincia de Palena–Región de Los Lagos:

Para la formulación de la cartera del Plan se realizaron reuniones preparatorias con las Direcciones Regionales del MOP por separado, en las que se evaluaron los contratos en ejecución en el territorio, contrastados con las demandas y compromisos pendientes de planes o requerimientos directos de los actores del territorio. Al mismo tiempo, se compartió y presentó este análisis al equipo del Gobierno Regional de Los Lagos.

Etapa 2: Recolección y sistematización de información

En la Región de Aysén, a partir de las jornadas de trabajo y en relación a los acuerdos tomados, se solicitó la siguiente información a cada equipo:

- Ministerio de Obras Públicas (MOP): Proyectos vigentes que mejoraran la conectividad a nivel regional.
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT): Servicios de transporte actuales (subsidios).

Con la información aportada, se generaron espacios de discusión para identificar oportunidades de mejora y de forma articulada se tomaron acuerdos de intervención, por lo que luego se solicitó a los equipos trabajar en una cartera de inversión, con un formato determinado, incluyendo la entrega inicial, pero sumando nuevas iniciativas. En este ejercicio se solicitó entregar una definición de la temporalidad de los proyectos, indicando si las propuestas serán abordadas de forma urgente, a corto, mediano o largo plazo.

En la Provincia de Palena, en esta etapa, en conjunto con el Gobierno Regional y los Servicios MOP, con el análisis de la Etapa anterior, se convocó a reuniones comunales a los municipios de Chaitén, Futaleufú, Hualaihué y Palena, en las que se presentaron los proyectos en ejecución y planificados, con apoyo cartográfico. Así se acordó una hoja de ruta al 2030 de iniciativas demandadas, en la que los propios municipios realizaron su priorización, de acuerdo con sus necesidades locales.

De vuelta de las reuniones comunales, el equipo de la Dirección Regional de Planeamiento regional procesó la información recogida, identificando 119 iniciativas de competencia del MOP, entre las que estaban en ejecución y las que estaban planificadas. Del análisis de este conjunto de proyectos, 30 iniciativas responden a necesidades de conectividad e integración. En tanto, las restantes 89, se irán enmarcando en otras estrategias, fuera del alcance de este Plan, por corresponder a otros ejes.

Etapa 3: Socialización y consulta

En Aysén, tras las reuniones de los equipos ministeriales y ampliadas a otras instituciones para el caso de la Región de Aysén, fue presentada y discutida en octubre de 2022 con las y los representantes de elección popular, parlamentarias y parlamentarios, Gobernadora Regional, alcaldes, Consejeras y Consejeros Regionales, y Concejalas y Concejales; así como a autoridades representantes de diferentes carteras sectoriales.

Una vez propuestos los cursos de acción, en base a todas las jornadas de trabajo e información elaborada, se comenzó un proceso de socialización y consulta, con el objetivo de incorporar las miradas de autoridades de nivel regional y local. De esta forma, se dio a conocer el plan a las autoridades regionales y locales, para que en sus roles de representación apoyaran en la difusión a las comunidades sobre las principales estrategias de intervención del Plan. Además se buscó

acoger la retroalimentación, dudas y/o sugerencias de lo propuesto.

Para esta etapa se generaron 2 instancias principales de carácter ampliado:

- 1.- Presentación en edificio MOP el día 28 de octubre de 2022;
- 2.- Exposición ante el Consejo Regional de Aysén el día 4 de noviembre de 2022.

En Palena, se ejecutó un proceso de sociabilización con autoridades locales, los servicios MOP y otros organismos públicos interesados, como el Gobierno Regional, los Consejeros Regionales y el Delegado Presidencial.

Etapa 4: Ajustes finales

En Aysén, luego de la etapa 3, se acogieron las sugerencias recibidas para complementar el trabajo que ya se había realizado. Dentro de las propuestas más destacadas se encuentra la presentada por la Asociación Regional de Municipalidades (AREMU), que hizo la entrega oficial al SEREMI MOP Aysén por medio de una carta firmada que contenía las principales necesidades que como representantes identificaban para la región. Adicionalmente, se tomaron las sugerencias emitidas por el Consejo Regional, específicamente la Comisión de Infraestructura y Transporte en la sesión del día 4 de noviembre, instancia en que el equipo MOP Regional hizo la presentación ante Consejeros y Consejeras Regionales.

En resumen, se acogieron las sugerencias, haciendo el análisis técnico de pertinencia, acogiendo las iniciativas pertinentes a los objetivos del plan.

En Los Lagos, luego de la etapa de sociabilización con las partes interesadas, se realizaron ajustes finales a la cartera incluida en el Plan, tanto en términos de inclusión de iniciativas, como en su horizonte temporal de ejecución.



Hitos relevantes – Registro fotográfico



Reunión del equipo regional de Aysén con DPP. Palena y SEREMI MOP Los Lagos en Chaitén 18-10-2022



Reunión del equipo regional de Aysén con el Senador David Sandoval para validación de orientaciones estratégicas del Plan 17-10-2022



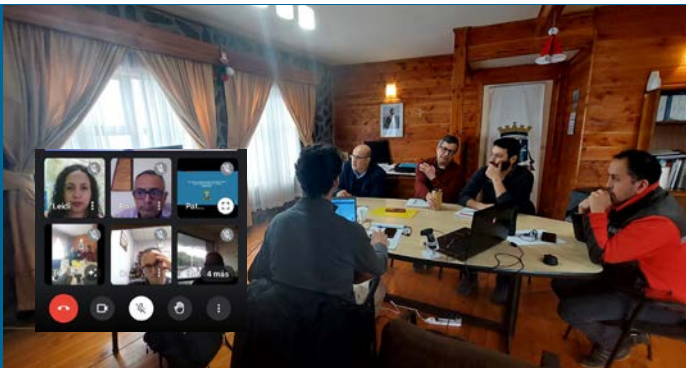
Reunión del equipo regional de Aysén con el Subsecretario de Transportes y SEREMI MOP Los Lagos 21-10-2022



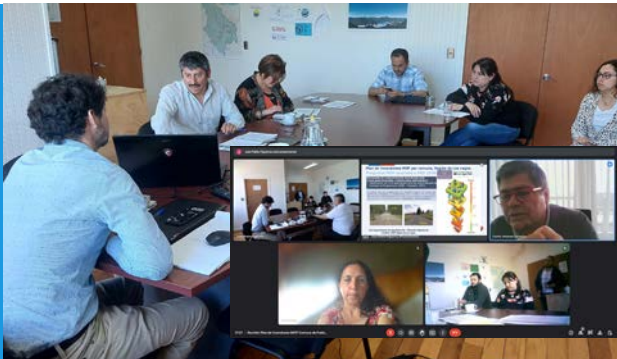
Reunión del equipo regional de Aysén con el Jefe de Gabinete de la Senadora Ximena Órdenes 10-2022



Reunión del equipo regional de Aysén con el Delegado Presidencial Región de Aysén 21-10-2022



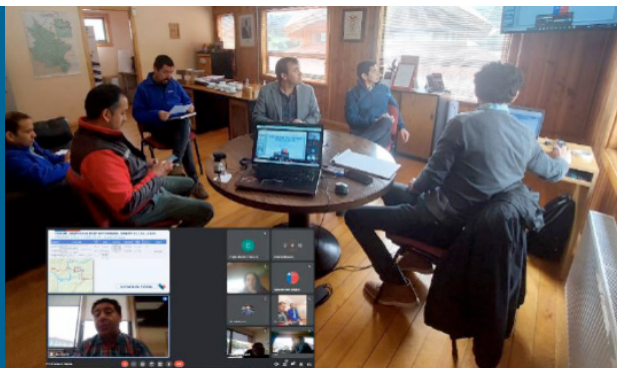
Reunión del equipo regional de Los Lagos con el Municipio de Chaitén, el Gobierno Regional y los Servicios MOP 13-12-2022



Reunión del equipo regional de Los Lagos con el Municipio de Futaleufú, el Gobierno Regional y los Servicios MOP
15-12-2022



Reunión del equipo regional de Los Lagos con Municipio de Hualaihué, el Gobierno Regional y los Servicios MOP
20-12-2022



Reunión con el Municipio de Palena, el Gobierno Regional y los Servicios MOP
14-12-2022

Nota: En el caso de las reuniones en la Región de Los Lagos, estas fueron propiciadas en el contexto de la formulación del Plan Regional de Inversiones MOP 2022-2030, el que recoge las iniciativas incluidas en el presente Plan.

9.2 Gobernanza del Plan y seguimiento de compromisos

El modelo de gobernanza del Plan es una parte esencial para el logro de los objetivos definidos en el horizonte de ejecución a 8 años (hasta el 2030).

El presente Plan interrelaciona las áreas de los tres niveles de gobierno: Nivel Nacional–Secretarías Regionales Ministeriales (bajo la coordinación de la Delegación Presidencial Regional); Nivel Regional, a través de los Gobiernos Regionales de Aysén y Los Lagos; y el nivel local, a través de los municipios.

- **Nacional:** A través de las SEREMIs MOP (Los Lagos y Aysén) y MTT, se liderará la ejecución del Plan y se entregarán los reportes pertinentes a la Delegación Presidencial Regional y a las autoridades que lo requieran. El trabajo articulado MOP-MTT pondrá especial énfasis en las líneas estratégicas de naves y sistema de gestión, con el objetivo de monitorear la operación de las embarcaciones y avanzar en la propuesta declarada.
- **Regional:** Los Gobiernos Regionales de Aysén y Los Lagos, participarán transversalmente, en la medida que avancen las iniciativas, y se podrán establecer nuevos Convenios de Programación para el cofinanciamiento del Plan, en coordinación con el Ministerio que corresponda, apoyando el seguimiento y avance de lo comprometido.
- **Secretaría Ejecutiva:** La Coordinación general del Plan quedará bajo el alero de la Dirección de Planeamiento.

Local: Con las municipalidades, se fortalecerá el vínculo para revisar el avance del Plan e ir recogiendo propuestas locales en el presente instrumento con programas de intervención focalizados a comunas o territorios específicos.

Para la materialización del Plan, los servicios MOP serán los responsables de la ejecución de las iniciativas declaradas en las estrategias de intervención.

Cada servicio ejecutor será responsable del ingreso de los proyectos y/o estudios al Ministerio de Desarrollo

Social y Familia para obtener RATE según corresponda. La coordinación general del presente Plan, así como también el monitoreo y seguimiento, recae en la Dirección de Planeamiento, en sus Direcciones Regionales de la Región de Aysén y de Los Lagos.

Para el desarrollo del Seguimiento del Plan, se utilizará la Guía: "Gestión y Monitoreo de Planes de Obras Públicas, 2012". El seguimiento comprende las etapas de Control y Consolidación de información relevante de un Plan. Los elementos que deben considerarse para este fin son:

- La programación físico–financiera de cada una de las etapas de los proyectos contenidos en el Plan, así como los indicadores físicos, económicos y sociales de los proyectos.
- El sistema de seguimiento físico, financiero y de indicadores, a través del cual se monitoreará la ejecución de las inversiones contenidos en un plan determinado.
- El análisis periódico de la información del Plan, comparando la línea base del Plan y la ejecución real.
- La elaboración de informes periódicos que consolidan la información recolectada.

Se contemplan los siguientes Informes de Seguimiento:

- **Informe de Seguimiento Anual:** corresponde a un informe periódico de seguimiento y contempla el control de la ejecución física de proyectos; y el control financiero. La evaluación del logro de los objetivos considera una evaluación cualitativa respecto del impacto que va alcanzando el Plan, a objeto de establecer las recomendaciones que correspondan.
- **Informe de Evaluación de medio término:** comprende el control de la ejecución física de proyectos; y el control financiero; y el control del sistema de indicadores y la evaluación de los indicadores de resultado. La evaluación del logro de los objetivos considera un análisis de resultados a través de los indicadores respectivos y su relación con las observaciones cualitativas respecto del impacto que va alcanzando el Plan, a objeto de establecer las recomendaciones que correspondan.




Tabla 14: Programa de Acciones para el Monitoreo del Plan

Año	Tipo de Acción	Acción Específica	Resultado	Medio de Verificación
2023	Ingreso del Plan en el Módulo de Planes del Sistema Exploratorio.	Plan Ingresado en el Exploratorio y vinculado a proyectos.	Plan en reportería.	Reporte de Planes Especiales.
2023	Levantamiento de indicadores físicos y de resultado (metas).	Definición por proyecto de indicadores físicos y de resultado.	Indicadores físicos y de resultados.	Anexo del Plan con Indicadores físicos y de resultados.
2023 -2025	Monitoreo Anual: Seguimiento de Proyectos, indicadores física, y gestión financiera del Plan	Elaboración del Primer Informe anual de Seguimiento con recomendaciones.	Entrega de Informe a las autoridades para su análisis y propuesta para abordar las recomendaciones.	Informe de Monitoreo.
	Mesa Interregional de seguimiento del Plan funcionando.	Activar la Mesa de Monitoreo, con funcionamiento regular (identificar periodicidad).	Mesa de Monitoreo empoderada.	Actas de funcionamiento de la Mesa de Monitoreo.
Febrero 2026	Evaluación de medio término.	Elaboración de Informe medio término con recomendaciones para el periodo final del Plan.	Entrega de Informe a las autoridades con el avance al 31/12/2025 y recomendaciones para el periodo final del Plan.	Informe de Evaluación de medio término.
2026 -2029	Monitoreo Anual: Seguimiento de Proyectos, indicadores física, y gestión financiera del Plan.	Elaboración del Primer Informe anual de Seguimiento con recomendaciones.	Entrega de Informe a las autoridades para su análisis y propuesta para abordar las recomendaciones.	Informe de Monitoreo.
	Mesa de seguimiento del Plan funcionando.	Activar la Mesa de Monitoreo, con funcionamiento regular (identificar periodicidad).	Mesa de Monitoreo empoderada.	Actas de funcionamiento de la Mesa de Monitoreo.
2030-2031	Monitoreo Final del plan al 2030 (Evaluación ex post).	Informe Final del Plan con evaluación de indicadores, cumplimiento de metas y logro de los objetivos del Plan.	Entrega Informe Final.	Informe Final.





ACRÓNIMOS



Río Palena, Región de Aysén del General Carlos Ibañez del Campo

AREMU: Asociación Regional de Municipalidades	MIPYMES: Micros, Pequeñas y Medianas Empresas
BCN: Biblioteca del Congreso Nacional	N/A: No Aplica
BID: Banco Interamericano de Desarrollo	OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
CAPP: Centro de Análisis en Políticas Públicas	ONEMI: Oficina Nacional de Emergencia
CDP: Centro de Detención Preventiva	PCA: Plan de Conectividad Austral
CIGIDEN: Centro Nacional de Investigación para la Gestión Integrada de Desastres Naturales	PEDZE: Planes especiales para Zonas Extremas
CNID: Consejo Nacional de Innovación para el Desarrollo	PIB: Producto Interno Bruto
CONAF: Corporación Nacional Forestal	PIRDT: Programa de Infraestructura Rural para el Desarrollo Territorial
DAP: Dirección de Aeropuertos	PLADECO: Plan de desarrollo comunal
DGA: Dirección General de Aguas	PNIM: Plan Nacional de Infraestructura para la Movilidad
DGAC: Dirección General de Aeronáutica Civil	PRIGRH: Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico
DP: Dirección de Planeamiento	RATE: Resultado de análisis técnico económico
DOP: Dirección de Obras Portuarias	SAG: Servicio Agrícola y Ganadero
DPR: Dirección de Planeamiento Regional	SEREMIS: Secretarías Regionales Ministeriales
DPP: Delegación Presidencial Provincial	SERNATUR: Servicio Nacional de Turismo
DV: Dirección de Vialidad	SERVIU: Servicio de Vivienda y Urbanismo
FACH: Fuerza Aérea de Chile	SUBDERE: Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo
FNDR: Fondo Nacional de Desarrollo Regional	UNESCO: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura
Gt: giga toneladas	USD: Dólares estadounidenses
INAP: Instituto de Asuntos Públicos	
INDAP: Instituto de Desarrollo Agropecuario	
INE: Instituto Nacional de Estadísticas	
Km: kilómetros	
I+D: Investigación y Desarrollo	
MDSF: Ministerio de Desarrollo Social y Familia	
MM\$: Millones de pesos	
MOP: Ministerio de Obras Públicas	
MTT: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	



BIBLIOGRAFÍA



Coyhaique, Región de Aysén del General Carlos Ibañez del Campo

- Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (2022). Sistema Integrado de Información Territorial. <https://www.bcn.cl/siit>
- CAF Banco de Desarrollo de América Latina. (2015). IDEAL 2014. Infraestructura en el desarrollo de América Latina. Infraestructura y cambio climático (CAF (ed.)). https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/748/2014_asp_cambio_climatico.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Gobierno Regional de Aysén (2009). Estrategia Regional de Desarrollo de Aysén.
- Gobierno Regional de Los Lagos, G. R. (2022). Estrategia Regional de Desarrollo de Los Lagos 2030.
- Instituto Nacional de Estadísticas. (1983). XV Censo Nacional de Población y IV de Vivienda, 1982. Microdatos en formato Redatam.
- Instituto Nacional de Estadísticas. (1993). XVI Censo Nacional de Población y V de Vivienda, 1992. Microdatos en formato Redatam.
- Instituto Nacional de Estadísticas. (2003). XVII Censo Nacional de Población y VI de Vivienda, 2002. Microdatos en formato Redatam.
- Instituto Nacional de Estadísticas. (2008). División Política Administrativa y Censal 2007.
- Instituto Nacional de Estadísticas. (2018). XVIII Censo Nacional de Población y VII de Vivienda, 2017. Microdatos en formato CSV. Total País - Región - Comuna - Manzana.
- Instituto Nacional de Estadísticas. (2020). Estimaciones y proyecciones 2002-2035, comunas. <https://www.ine.cl/estadisticas/sociales/demografia-y-vitales/proyecciones-de-poblacion>
- Ministerio de Desarrollo Social. (2017). Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional, CASEN 2017.
- Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (2011). Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional, CASEN 2011.
- Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (2013). Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional, CASEN 2013.
- Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (2015). Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional, CASEN 2015.
- Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (2020). Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional en pandemia, CASEN 2020. <http://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/encuesta-casen-en-pandemia-2020>
- Ministerio de Obras Públicas. (2021a). Base de sectorización vial 2021.
- Ministerio de Obras Públicas. (2021b). Proposiciones de acciones de mantenimiento (PAM) y estado de la calzada y bermas para caminos pavimentados de la red vial nacional.
- Moraga, P. (2020). La no regulación de los glaciares en Chile. <https://www.gestionhidricamapochoalto.cl/archivos/2020/09/Pilar-Moraga-Glaciares.pdf>
- Sánchez, R. (2008). Infraestructura, productividad y competitividad. http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/cap_santiago08_ricardo_sanchez_dial.pdf
- Servicio de Impuestos Internos. (2022). Estadísticas de empresas. http://www.sii.cl/sobre_el_sii/estadisticas_de_empresas.html



PLAN DE INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD AYSÉN / PALENA 2022-2030



VISOR DEL PLAN