



Gobierno
de Chile

Ministerio de
Obras Públicas

Ministerio de
Economía,
Fomento y
Turismo

Gobierno de Chile

Gobierno de Chile

Informe Final

REGIÓN AYSÉN DEL GENERAL CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO

"ANÁLISIS REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO"

Diciembre 2016



INECON S.A.

PRESENTACIÓN MINISTERIAL DEL ESTUDIO

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

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

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

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

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

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

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

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

REGIÓN AYSÉN DEL GENERAL CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO

	Pág.
PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO	1
1. INTRODUCCIÓN	3
2. EL TURISMO EN LA REGIÓN	9
2.1 Antecedentes generales de la Región de Aysén	9
2.1.1 <i>Antecedentes geográficos</i>	9
2.1.2 <i>Antecedentes demográficos y socioculturales.</i>	10
2.1.3 <i>Antecedentes administrativos.</i>	12
2.1.4 <i>Conectividad</i>	14
2.1.5 <i>Antecedentes climáticos</i>	16
2.2 Turismo	17
2.3 Caracterización de los Destinos	19
2.4 Situación de las Áreas Protegidas.....	23
2.5 Caracterización económica.....	25
2.6 Caracterización de la demanda actual	26
2.6.1 <i>Producto turístico regional</i>	26
3. RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN	28
3.1 Instrumentos Regionales.....	28
3.1.1 <i>Estrategia Regional de Desarrollo</i>	28
3.1.2 <i>Política Regional de Turismo</i>	30
3.1.3 <i>Plan de Acción Sector Turismo</i>	30
3.1.4 <i>Plan Regional de Ordenamiento Territorial de Aysén.</i>	33
3.1.5 <i>Plan Regional de Desarrollo Urbano. Región de Aysén</i>	37
3.1.6 <i>Plan Especial de Zonas Extremas (PEDZE)</i>	42
3.1.7 <i>Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico</i>	47
3.1.8 <i>Zonificación del Borde Costero</i>	47
3.1.9 <i>Estudio Plan Marco de Desarrollo Territorial Subterritorio Caleta Tortel, 2012.</i>	49
3.2 Instrumentos de Planificación Locales.....	49
3.2.1 <i>Planes de Desarrollo Turístico Comunales</i>	49
3.2.2 <i>Planes de Desarrollo Comunal</i>	50
3.2.3 <i>Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP)</i>	56
3.3 Planes de Infraestructura MOP.....	67
3.3.1 <i>Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021</i>	67
3.3.2 <i>Plan Director de Infraestructura al 2025 del Ministerio de Obras Públicas (PDI).</i>	68
3.3.3 <i>Otros Planes MOP Validados y Vigentes.</i>	70
3.3.4 <i>Convenios de Programación</i>	75
3.4 Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional Aysén.....	75
4. INFRAESTRUCTURA MOP O SITUACIÓN BASE	77
4.1 Infraestructura de conectividad vial interurbana y urbana.	77
4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria.	79
4.3 Infraestructura de conectividad marítima y productiva asociada a la Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal.....	80
4.4 Infraestructura de Riego	82

4.5	Infraestructura de Control Aluvional.	82
4.6	Edificación pública y patrimonial	83
4.6.1	<i>Patrimonio Cultural</i>	83
4.6.2	<i>Edificación Pública.</i>	83
4.7	Cobertura de Agua Potable Rural y Saneamiento Rural	85
4.8	Infraestructura Pública Concesionada.	86
4.9	Infraestructura de intervención del borde costero.	86
4.10	Infraestructura de Defensas Fluviales y Ribereñas.	86
4.11	Red primaria de Aguas Lluvias.	87
5.	PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE.....	88
5.1	Antecedentes para la construcción del Plan Base.....	88
5.2	Construcción del Plan Base	89
5.3	Listado de proyectos del Plan Base de Infraestructura	92
5.4	Mapa Cartera de Proyectos del Plan Base de Infraestructura	94
6.	IMAGEN OBJETIVO DEL TURISMO EN LA REGIÓN.....	95
6.1	Situación actual.....	95
6.2	Visión propuesta para la infraestructura	98
6.3	Identificación de Déficit.....	103
7.	PARTICIPACIÓN CIUDADANA	105
7.1	Descripción de los Talleres de Inicio	105
7.1.1	<i>Definición de actores invitados</i>	105
7.1.2	<i>Contenido de los Talleres de Inicio</i>	105
7.1.3	<i>Registro de Ideas de proyectos identificados</i>	106
7.2	Resumen ejecutivo Talleres de Inicio en Capital Regional	107
7.2.1	<i>Participantes</i>	107
7.2.2	<i>Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región</i>	107
7.2.3	<i>Ideas de proyectos identificadas</i>	108
7.2.4	<i>Puntos críticos y oportunidades que se presentaron</i>	109
7.3	Resumen Ejecutivo Taller de Inicio en Villa Cerro Castillo.....	110
7.3.1	<i>Participantes</i>	110
7.3.2	<i>Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región</i>	110
7.3.3	<i>Identificación de ideas de proyectos</i>	111
7.3.4	<i>Puntos críticos y oportunidades que se presentaron:</i>	112
7.4	Consideraciones en el proceso participativo de la Región de Aysén	113
7.5	Resumen Ejecutivo Taller de Validación.....	113
7.5.1	<i>Participantes</i>	114
7.5.2	<i>Presentación propuesta de plan de infraestructura</i>	114
7.5.3	<i>Preguntas y observaciones</i>	114
8.	PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE.....	116
8.1	Aspectos metodológicos para la elaboración de la propuesta de plan de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable.	116
8.1.1	<i>Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan</i>	116
8.1.2	<i>Identificación de Proyectos Nuevos.</i>	117
8.1.3	<i>Priorización de Proyectos Nuevos</i>	118
8.1.4	<i>Criterios para la priorización de Unidades de Desarrollo de Atractivos.</i>	120
8.1.5	<i>Criterios para la priorización de los proyectos al Interior de las UDA</i>	122
8.1.6	<i>Tipologías de Infraestructura</i>	129
8.1.7	<i>Estimación de Costos de Inversión</i>	131
8.2	Listado de Proyectos Nuevos: Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo	134
8.3	Archivo Excel de la Propuesta de Plan Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo	136

9.	SINTESIS Y CARTERA PROPUESTA	138
9.1	Síntesis de la Propuesta del Plan Regional	138
9.2	Principales Conclusiones de la Propuesta de Plan de Infraestructura	139
9.3	Cartera del plan.....	140

PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO

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

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

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

En la región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo se desarrollaron tres talleres de participación. Dos en la primera fase del estudio, donde se identificaron, en conjunto con la comunidad, las necesidades de infraestructura de apoyo al turismo, y que se llevaron a cabo en las ciudades de Coyhaique y Cerro Castillo. En tanto, durante la segunda fase, se ejecutó un taller de cierre en la capital regional, cuyo objetivo fue presentar a la comunidad aquellas iniciativas incluidas en la Propuesta de Plan de Infraestructura y recoger las sugerencias que permitieran ajustar dicha propuesta.

Cabe señalar que para la elaboración de esta propuesta de **PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE A 2030 DE LA REGIÓN DE AYSÉN**, se utilizó un método de priorización de iniciativas basado en la aplicación de una matriz multicriterio, que permitió establecer un cronograma de acciones, donde en primer lugar se priorizaron las iniciativas al interior de cada una de las zonas turísticas identificadas en la región. Las variables elegidas para efectuar la priorización, se relacionaron con los criterios de sustentabilidad, inclusión y equidad

territorial; principios establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

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

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

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

AJUSTE INTERNO

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

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

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

1. INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

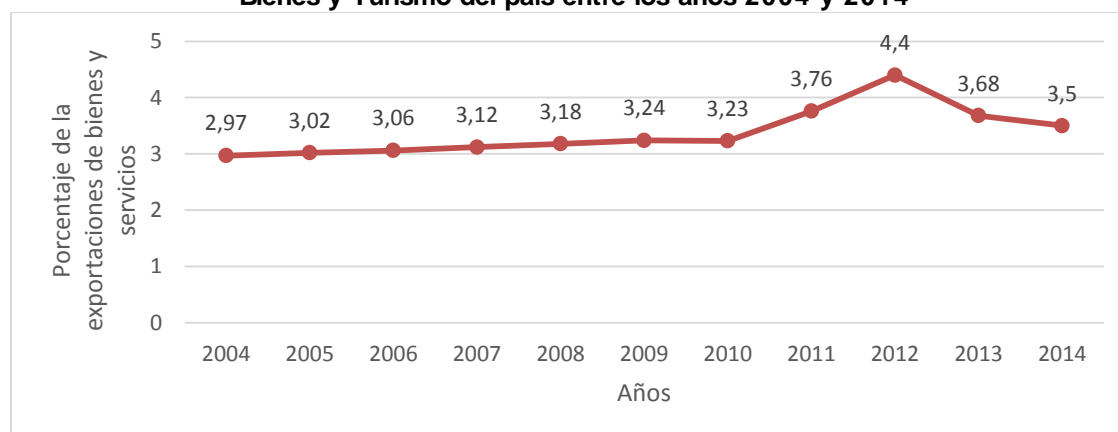
El análisis de los subíndices muestra a Chile en el lugar 58 en materia de infraestructura, siendo el peor valor alcanzado en términos del ranking para nuestro país. En esta materia en particular nuestra competencia más cercana se encuentra en los siguientes países²: Jamaica (3.9), Omán (3.9), México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

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

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

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

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



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

² <http://reports.weforum.org/>

³ SERNATUR, 2014. Informe Cuenta Pública.

⁴ SERNATUR. Informes Turísticos Anuales años 2007 al 2014.

La figura muestra que el aporte del turismo ha sido siempre bajo (menor al 5%) en relación a total de Exportaciones de Bienes y Turismo del país entre los años 2004 y 2014, pero cuya importancia porcentual aumentó de forma tenue, incluso, observándose un importante crecimiento de su porcentaje entre 2010 y 2012, llegando a su punto más alto el año 2012, para luego retornar bajo el 4% como aporte, disminuyendo su porcentaje hasta 3,5% el año 2014. Esto indica que el sector turismo, a nivel país, tiene un aporte menor comparado con otros sectores económicos tales como la minería, el sector frutícola, vitivinícola, entre otros.

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

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

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

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

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

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

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

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

⁹ Patrimonio inmaterial de la humanidad. Danza practicada en ceremonias religiosas populares en el norte de Chile.

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

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

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

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

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

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

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

Desde el punto de vista del turismo la Región de Aysén, es un territorio que presenta una amplia diversidad de paisajes y climas, que van desde la estepa de la pampa patagónica, hasta los bosques siempre verdes y andino patagónicos, pasando por lagos, ríos, fiordos y hielos milenarios. Esta condición territorial hace que el turismo en la región se presente como una suerte de travesía permanente más que la búsqueda de lugares de remate y permanencia, como sucede con el turismo más tradicional. De hecho, dos de sus principales atractivos: Laguna San Rafael y Carretera Austral, fundan la experiencia turística en el viaje mismo, más que en el llegar y permanecer en un determinado destino. Este sentido del viaje como núcleo del producto turístico regional, hacen necesario desarrollar una red de accesibilidad eficiente, profundamente involucrada con el valor ambiental del territorio y, multimodal como reconocimiento de las formas propias de recorrer su intrincada geografía.

La región permite acceder a un contacto inigualable con una naturaleza prístina en donde es posible desarrollar diversas actividades relacionadas con el turismo aventura (*trekking*, montañismo, pesca deportiva, *rafting* y navegación, entre otros).

Es la región más rica en aguas dulces de Chile, y una de las más puras del planeta, siendo la tercera extensión más grande de hielos continentales del mundo, emplazados en Campos de Hielo Norte y Sur. Además, prácticamente la mitad de su territorio corresponde a Áreas Protegidas, destacando el "Parque Nacional Laguna San Rafael", declarado Reserva de la Biósfera por la UNESCO; y la cumbre más alta de la Patagonia, el "Monte San Valentín", con una altura de 4.058 m.s.n.m.

Debido a lo anterior, el estudio adquiere relevancia ya que el territorio presenta déficits en relación a la disponibilidad de infraestructura y equipamiento orientado al turismo. Se suma a ello la baja ocupación del territorio y un desarrollo económico ligado históricamente a actividades primarias, dificultando con ello un desarrollo sustentable de las comunidades locales. Pero, del mismo modo ofrece oportunidades de desarrollo relacionadas con la actividad turística, principalmente aquellas relacionadas al turismo de naturaleza, pues más del 50% de la superficie regional forma parte del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE), que resaltan los diversos atractivos de tipo naturales, bosques siempre verdes, fiordos

y canales, ríos navegables, glaciares, lagos, volcanes, entre otros. Además de un conjunto de atractivos de tipo cultural.

En este contexto, el informe de focalización territorial turístico elaborado por la Subsecretaría de Turismo, ha definido dos destinos consolidados: Coyhaique – Puerto Aysén y Cuenca del Lago General Carrera y dos destinos emergentes: Aysén Patagonia Queulat y Capitán Prat o de Los Glaciares. Éstos, a excepción de Coyhaique – Puerto Aysén, han presentado, en noviembre de 2016, su declaratoria de Zona de Interés Turístico ante la Subsecretaría de Turismo.

Asimismo, se debe tener en cuenta que la Estrategia Regional de Desarrollo 2009 - 2030, ha definido el desarrollo del turismo en la región como una línea de acción que debe propiciar el mejoramiento de la infraestructura, el desarrollo de centros poblados y la conectividad.

2. EL TURISMO EN LA REGIÓN

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

2.1 Antecedentes generales de la Región de Aysén

2.1.1 Antecedentes geográficos

La Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo forma parte de la Patagonia chilena, la región es un extenso territorio que cuenta con una superficie de 108.494,4 km², convirtiéndola en la tercera más grande del país, tras las regiones de Magallanes y Antofagasta.

Limita al Norte con la Región de Los Lagos, pasando por elementos de tipo geográfico-físicos como: el golfo Corcovado, la punta Guala, línea de cumbres Norte rada Palena, y río Rodríguez, confluencia ríos Palena y Frío y línea de cumbres Sur lago Palena; al Este con la Argentina; al Sur con la Región de Magallanes pasando por los siguientes elementos: línea recta Monte Chaltén o Fitz Roy al fiordo Témpanos y canales Messier, Adalberto, Fallos y del Castillo; y al Oeste, el Océano Pacífico, 45° 34' lat S y 72° 03" long W.

Aysén representa, para la fisonomía de Chile, una singular realidad, debido a su conformación geomorfológica, resultado de la acción combinada de la tectónica, el volcanismo, la acción de glaciares y otros agentes como precipitaciones nivosas y pluviales, el viento y la cercanía al mar. En esta fisonomía tan particular se identifican las siguientes unidades de relieve:

La Cordillera de los Andes Patagónicos: que constituye la unidad morfológica más importante de la región. Sus mayores alturas son el Monte San Valentín, el más alto de la cordillera, con 4.058 msnm; cerro Melimoyu, con 2.400 m; Maca, con 2690 m; Hyades, de 3.078 m; Alto Nevado de 2.555 m, y Hudson con 2.600 m. Una de las características de la cordillera es la presencia de extensos campos de hielo destacándose el Campo de Hielo Norte ubicado frente a la península de Tres Montes, posee una superficie de 4.400 km² y es de aquí que se desprenden los ventisqueros San Rafael, San Quintín, y Steffen.

El Campo de Hielo Sur, ubicado en su parte Norte en esta región y su parte Sur en la Región de Magallanes, posee una mayor extensión que el anterior y desde él se desprende el ventisquero de Jorge Montt. Otra característica importante es el contacto directo de esta cordillera con el mar a través de los canales, fiordos y

¹¹ Fuente: Plan de Acción de la Región de Aysén. SERNATUR. 2014.

estrechos que se internan en la cordillera producto del hundimiento del territorio. Entre estos canales se encuentran el Canal Jacaff, Puyuhuapi y el seno de Aysén.

El Valle Longitudinal: Corresponde a la depresión intermedia del resto del país. Se encuentra sumergida como resultado de los tiempos de glaciación en que fue receptora de grandes masas de hielo que produjeron su hundimiento producto del peso. Una vez que comenzó a subir la temperatura del planeta acercándose a la temperatura actual, estas masas de hielo se derritieron dejándola sumergida y dando origen a mares interiores en forma de golfos y canales.

La Cordillera de la Costa: El mismo hundimiento tectónico que cambió la fisonomía de las otras unidades de relieve definió a la Cordillera de la Costa como una franja desmembrada en la que sólo sus mayores alturas aparecen en forma de islas y archipiélagos. Está limitada al Norte por el Golfo de Corcovado y por el Sur con el Golfo de Penas.

Se presenta sumergida la Cordillera de la Costa y la Depresión Central, cuyas fracciones emergidas dan origen a la estructura de archipiélago del litoral regional. La Cordillera de los Andes ocupa el centro de la región, ubicándose una importante porción del territorio regional al oriente del macizo andino. El modelo presente es producto de una dinámica de hundimiento de las placas, lo que, en conjunto con una intensa actividad glaciaria desarrollada desde principio del Pleistoceno, ha ido modelando la Cordillera de los Andes para ir suavizándose lentamente hacia los relieves estepáricos, los cuales están constituidos por amplios planos depositacionales en donde sobresalen algunos relieves residuales.

2.1.2 Antecedentes demográficos y socioculturales.

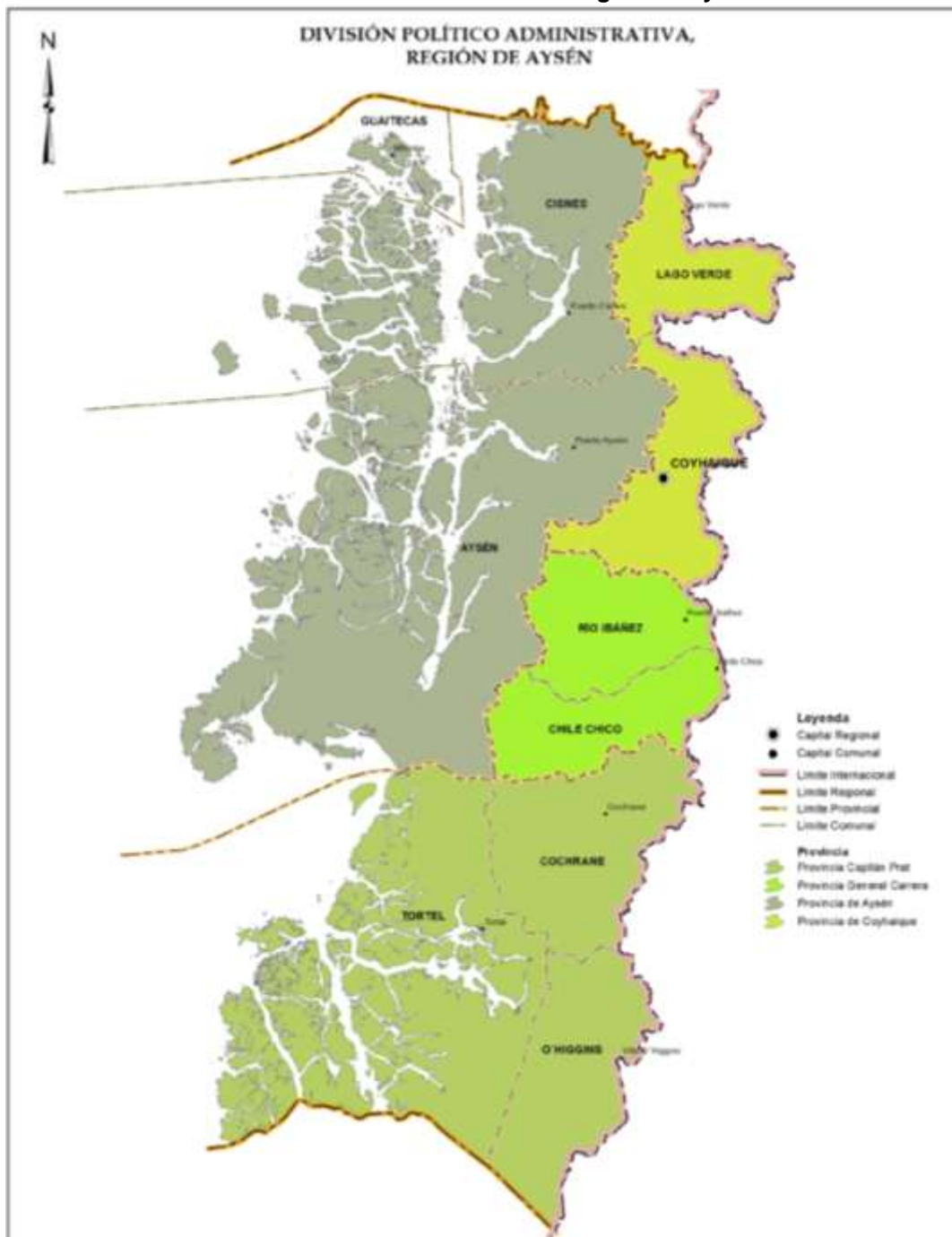
Su población proyectada al 2002 es de 91.492 habitantes, siendo así la región menos poblada del país. Las siguientes son las provincias con sus capitales, superficies y poblaciones correspondientes:

Cuadro 2-1
Superficies y población por provincia (Censo 2002)

Provincia	Capital Provincial	Comuna	Superficie Km ²	Población
Aysén	Puerto Aysén	Aysén	29.970,4	29.631
		Cisnes	15.831,4	5.739
		Guaitecas	787,0	1.539
Coyhaique	Coyhaique	Coyhaique	7.320,2	51.103
		Lago Verde	5.622,3	1.062
General Carrera	Chile Chico	Chile Chico	5.922,3	4.444
		Río Ibáñez	5.997,2	2.477
Capitán Prat	Cochrane	Cochrane	8.930,5	2.867
		O'Higgins	8.182,5	463
		Tortel	19.930,6	507
TOTAL			108.494,4	91.492

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas

Figura 2-1
División Político Administrativa Región de Aysén



Fuente: UGIT, DIRPLAN Región de Aysén, 2012

2.1.3 Antecedentes administrativos.

El Plan de Acción de Turismo de Aysén, caracteriza a la región con su enorme territorio, una superficie de 108.500 km² y una baja densidad poblacional que llega a 0.85 hab/km², cifra bastante inferior al promedio nacional, y en donde prácticamente el 50% del territorio está bajo protección oficial, correspondiente al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE). Las áreas silvestres protegidas de la Región de Aysén corresponden al 34% aproximadamente del total nacional.

La región se divide en 4 provincias:

La Provincia de Aysén: Su capital es Puerto Aysén. Limita al Norte con la Provincia de Palena y la Provincia de Chiloé, al Sur con la Provincia de Capitán Prat, al Este con la Provincia de General Carrera y la Provincia de Coyhaique y al Oeste con el Océano Pacífico. Superficie: 46.588,8 km². Su capital es Puerto Aysén. Sus comunas son Puerto Aysén, Puerto Cisnes y Guaitecas.

La Provincia de Coyhaique: Limita al Norte con la Región de Los Lagos; al Sur con la Provincia General Carrera; al Este con Argentina; y al Oeste con la Provincia de Aysén. Capital: Coyhaique. Superficie: 12.942,5 km². Las comunas pertenecientes a la Provincia de Coyhaique son Lago Verde y Coyhaique.

La Provincia General Carrera: Limita al Norte con la Provincia de Coyhaique; al Sur con la Provincia de Capitán Prat; al Este con Argentina; y al Oeste con la Provincia de Aysén. Capital: Chile Chico. Superficie: 11.919,5 km². Las comunas pertenecientes a la provincia de General Carrera son Río Ibáñez y Chile Chico.

La Provincia Capitán Prat: Limita al Norte con las Provincias de Aysén y General Carrera; al Sur con la provincia de Última Esperanza; al Este con la Provincia de Santa Cruz, en la Argentina; y al Oeste con el océano Pacífico. Su Capital es Cochrane. Las comunas pertenecientes a esta provincia son: Cochrane, Tortel y O´Higgins. Tiene una Superficie de 37.043,6 km².

Esta información se resume en el siguiente cuadro:

Cuadro 2-2
División Político Administrativa de la Región de Aysén

Provincia	Capital Provincial	Comuna	Superficie Km ²
Aysén	Puerto Aysén	Aysén	29970,4
		Cisnes	15831,4
		Guaitecas	787
Coyhaique	Coyhaique	Coyhaique	7320,2
		Lago Verde	5622,3
General Carrera	Chile Chico	Chile Chico	5922,3
		Río Ibáñez	5997,2
Capitán Prat	Cochrane	Cochrane	8930,5
		O´ Higgins	8182,5
		Tortel	19930,6
TOTAL			108494,4

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas INE

La comunicación entre centros poblados se realiza principalmente por vía terrestre, utilizando para ello la Carretera Austral como eje longitudinal que conecta casi la totalidad de los poblados mediante rutas transversales de bajo estándar. La población que habita en el sector litoral e insular utiliza principalmente el transporte marítimo para acceder a sus respectivos lugares de residencia.

Entre las actividades productivas que se destacan por su capacidad exportadora y generación de empleo se encuentran lideradas por el sector servicios, la pesca y acuicultura, el turismo e industria asociada, y finalmente las actividades de origen agropecuario.

Respecto a la dotación de servicios básicos, la totalidad de los centros urbanos y poblados de la región cuentan con cobertura de electricidad y agua potable, servicios básicos esenciales para la calidad de vida de sus habitantes y visitantes. No obstante esto no todos los poblados cuentan con alcantarillado y planta de tratamiento de aguas servidas, y aunque actualmente se está avanzando en estas materias, aún falta dar solución a localidades que presentan riesgos sanitarios y que actualmente están siendo percibidos por los turistas que los visitan.

La Región de Aysén cuenta con bellezas naturales propicias para el desarrollo de actividades de turismo aventura e intereses especiales, en las que se destaca principalmente la Carretera Austral como eje vital para el acceso a todas las demás bellezas de la región tales como: El Ventisquero Colgante y el Parque Nacional Queulat en la zona Norte, La Reserva Nacional Coyhaique en el centro, La Reserva Nacional Cerro Castillo hacia el Sur, El Lago General Carrera y Campos de Hielo Norte y Sur en la zona más austral de la región. Adicionalmente una belleza natural destacada lo constituye toda la zona de fiordos a lo largo del litoral de la región¹².

¹² Plan de Acción Regional de Turismo, SERNATUR. 2014.

2.1.4 Conectividad

La integración física del territorio se genera a través del Camino Longitudinal Austral o Ruta 7, que une a Puerto Montt con Coyhaique y con Puerto Yungay, 1.080 Km, tal como se puede ver en la siguiente figura:

Figura 2-2
Distancia entre Puerto Montt, Coyhaique,
Cochrane y Puerto Yungay a través de la Ruta 7.



Fuente: Plan de Zonas Extremas de la Región de Aysén 2014.

Este acceso desde el Norte por el sistema Bimodal consiste en tomar 3 barcazas de tramos cortos y llegar a Aysén por la localidad de La Junta por la Ruta 7 (420 kilómetros hasta Coyhaique).

El mejoramiento de la Carretera Austral constituye una necesidad de primer orden y corresponde a los principales requerimientos por parte de la comunidad regional, debido a que impacta en los costos de transporte, generando un encarecimiento de los insumos y del valor final de los productos regionales, y permite solucionar la necesidad de contar con acceso terrestre seguro a todo el territorio regional y nacional.

Ingreso por Argentina: En la actualidad, Aysén cuenta con 12 pasos fronterizos: Paso Las Pampas-Lago Verde, Paso Río Frías-Apeleg (La Tapera), Paso Pampa Alta (Puesto Viejo), Paso Coyhaique, Paso Triana, Paso Huemules (Balmaceda), Paso Ingeniero Ibáñez-Palaviccini, Paso Río Jeinemeni (Chile Chico), Paso Roballos (Cochrane), Paso Río Mayer, Ribera Norte (Villa O´ Higgins), Paso Río Mosco (Villa O´ Higgins) y Paso Lago O´ Higgins - San Martín (Lacustre).

El paso fronterizo Huemules es el segundo más activo de la Región de Aysén por su flujo, debido a la gran interdependencia territorial que presenta la zona, siendo de gran preocupación para el Estado efectuar un control adecuado en procura del fortalecimiento de las economías locales y la futura consolidación del Corredor Bioceánico entre los puertos argentinos y Chacabuco en la Provincia de Aysén.

Otras vías de acceso a la región:

Vía Aérea: Esta alternativa es con arribo al Aeropuerto de Balmaceda desde Santiago, y desde Puerto Montt a 50 minutos. También hay vuelos internos para acceder a nuestras localidades en avioneta u otro medio similar.

La región cuenta con servicio de transporte aéreo de 2 aerolíneas que conectan la región con el Norte (Puerto Montt – Santiago). Durante el año, estas empresas promedian entre una a tres frecuencias diarias, aumentando a 4 frecuencias diarias durante los meses de alta temporada. Según datos del Observatorio Turístico, durante el año 2013, estas empresas transportaron hacia la región 196.359 pasajeros, entre turistas y residentes locales.

Aun teniendo presente las cifras expuestas, se percibe de parte de la población local, una insuficiencia en el servicio debido a los altos precios que hay que asumir cuando se debe realizar un viaje con urgencia o con poco tiempo de planificación. El aeródromo de Balmaceda, utilizado para este tipo de viajes, presenta una serie de deficiencias en cuanto a su infraestructura, sumado a ello, las condiciones climáticas adversas en temporada invernal, que obligan a su cierre por algunos días, con los consiguientes efectos sobre la conectividad de la región con el resto del país. Cabe señalar que se están ejecutando (2016-2017) los trabajos de mejoramiento y ampliación de las instalaciones del aeródromo Balmaceda.

Vía Marítima: La vía marítima recorre el litoral de la región desde Puerto Raúl Marín Balmaceda hasta Caleta Tortel y Puerto Yungay. Esta travesía se realiza por una serie de canales y fiordos.

Este tipo de transporte es de suma importancia para la conectividad de la región, tanto para el transporte de insumos que entran y salen de la región, como el transporte de pasajeros, con los consiguientes problemas de lentitud por factores climáticos que atrasan la labor periódica del servicio. Durante el año 2013 se renovó una de las embarcaciones que recorre la zona Norte de la región; se inauguró la Barcaza Jacaf en reemplazo de la Alejandrina e incorporó mayor capacidad en metros lineales de espacio. También se aumentó el cupo de pasajeros, ya que en la actualidad funcionan la barcaza Jacaf y Don Baldo.

2.1.5 Antecedentes climáticos

La Región de Aysén se caracteriza por continuas lluvias y bajas temperaturas. No obstante lo anterior, se puede apreciar 4 tipos de climas:

Templado frío lluvioso: Se desarrolla en el área insular y la vertiente Occidental andina. Se caracteriza por las lluvias elevadas y uniformes, donde caen unos 2.000 mm. de agua al año. Este tipo de clima, además, posee en promedio una temperatura que varía entre los 7° y 9°C.

Andino con degeneración estepárica: Se presenta en la vertiente Oriental del macizo andino. Hacia el oriente las lluvias disminuyen un poco, cayendo un total de agua entre 600 mm y 2.000 mm al año. Las temperaturas bordean, en promedio, los 9°C, aunque en invierno bajan continuamente de los 0°C. Cuando las temperaturas son más altas, son atenuadas por fuertes ráfagas de viento.

Estepa fría: Hacia el oriente y con menor frecuencia las lluvias llegan a unos 600 mm al año. Aquí hay además una notoria estación seca durante el año. La temperatura media anual bordea los 6°C.

Hielo de altura: Se ubica en las cumbres de los cerros y cordillera. La temperatura media anual no supera los 0°C, lo que provoca que por lo general las precipitaciones sean sólidas.

El clima que caracteriza a la Región de Aysén es el clima frío oceánico de bajas temperaturas, con abundantes precipitaciones, fuertes vientos y mucha humedad. Las características del relieve provocan una diferencia de climas en el sector Oriental, formado por islas y archipiélagos, y en el sector Oriental de la Cordillera Patagónica.

Climáticamente, corresponde a un clima oceánico y según la clasificación climática de Köppen es un clima templado lluvioso sin estación seca (Cfb).

Clima de carácter frío oceánico del sector de archipiélagos e islas y vertiente Occidental de los Andes Patagónicos. Esta zona presenta características de abundantes precipitaciones, fuertes vientos del Oeste y altísima humedad, debido a la inexistencia de una barrera orográfica que impida el paso directo de los vientos del Oeste y detenga su acción. Los promedios de agua caída anuales fluctúan entre los

3.000 y 4.000 mm. Un caso a citar es Puerto Aysén con una precipitación de 2.940 mm anuales y la isla de San Pedro con una precipitación anual de 4.266 mm. Las temperaturas son muy bajas obteniéndose una media anual de 8 a 9°C, donde los valores máximos se dan en enero.

Puerto Aysén es uno de los poblados más lluviosos de Chile con una media de 2.961 mm al año. Las precipitaciones se caracterizan por tener una distribución homogénea todo el año, aunque con un máximo invernal.

Clima de estepa fría de vertiente Oriental de los Andes Patagónicos o transandinos: Esta zona se diferencia de la anterior porque está protegida por el cordón montañoso de la cordillera, la que permite una disminución notable de las precipitaciones, en comparación con el sector de archipiélagos que se encuentran en la misma latitud. En el lado Oriental los valores de las precipitaciones bajan hasta 621 mm anuales en Balmaceda. En la ciudad de Coihaique la precipitación es de 1.385 mm anuales. Las temperaturas son generalmente bajas siendo enero el de temperaturas más altas y julio el de las más bajas.

Este aspecto es relevante como base transversal a la hora de plantear una infraestructura con estándares acordes a la realidad climática.

2.2 Turismo

Los atractivos de la Región de Aysén son numerosos y variados. A lo largo de toda la región se pueden encontrar atractivos turísticos de variada jerarquía. Sin duda, la categoría atractivos que predomina es la correspondiente a sitios naturales, en donde encontramos parques y reservas naturales, zonas de glaciares, gran cantidad de ríos y lagos, además de bosques y formaciones geológicas. Esto también se debe a que durante los últimos años los recursos culturales y arqueológicos se han comenzado a poner en valor.

Cuadro 2-3
Categoría de los Atractivos Turísticos 2014

Categoría	Total	Porcentaje
Sitios Naturales	178	70%
Museos y Manifestaciones culturales	9	3,6%
Folklore	25	9,8%
Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas	7	2,8%
Acontecimientos Programados	35	13,8%
Centros o lugares de esparcimiento	0	
Total	254	100%

Fuente: Catastro Atractivos Turísticos 2012 SERNATUR

Como se observa en la tabla anterior, la dominancia significativa de oferta de atractivos es del tipo de naturaleza, lo que es consecuente con los recursos de la región y cómo está planteado el turismo de intereses especiales (TIE). El cuadro sobre la jerarquía de los atractivos expone un marcado número de atractivos de categoría nacional, reforzándose la idea de naturaleza y “desconexión” como un atributo singular.

Cuadro 2-4
Jerarquía de los Atractivos Turísticos 2014

Jerarquía	Total	Porcentaje
Jerarquía Local	17	6,7
Jerarquía Regional	77	30,3
Jerarquía Nacional	126	49,7
Jerarquía Internacional	34	13,3
Total	254	100%

Fuente: Catastro Atractivos Turísticos 2012 SERNATUR

Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región de Aysén

En la actualidad, los servicios turísticos y particularmente aquellos relacionados con alimentación, se concentran mayoritariamente en la ciudad de Coyhaique, en la cual se pueden encontrar restaurantes, cafeterías y locales de comida rápida. Las restantes ciudades y localidades de la región presentan aun una insuficiencia en cuanto a este tipo de servicios. No obstante, la situación planteada se encuentra en proceso de transformación, por ejemplo, localidades como Caleta Tortel, Chile Chico, Puerto Río Tranquilo, Puerto Guadal, Lago Bertrand, Cochrane, Puerto Cisnes y Puyuhuapi, entre otras, han ido aumentando su oferta, no solo en este ámbito, sino también en la oferta de servicios de alojamiento,

La oferta aún está centralizada en las pequeñas ciudades, mientras que en las comunas rurales es más escasa en términos de número y tipología.

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

Comunas	AYSÉN													Total general		
	Servicios															
	Agencias de Viaje y Touroperadores	Alojamiento Turístico	Arriendo de Vehículo	Artesanía	Guías de Turismo	Restaurantes y Similares	Servicios Culturales	Servicios de Españolización	Servicios Deportivos	Taxis y Buses de Turismo	Transporte de Pasajeros al Aeropuerto	Transporte de Pasajeros por Carretera Interurbana	Transporte de Pasajeros por Vía Aérea	Transporte de Pasajeros por Vía Marítima	Turismo Aventura	
AYSÉN	1	32		2	3	8		1		1					3	51
CHILE CHICO	1	57	2		2	15						1			27	105
CISNES	4	98	1	1	2	14		2						2	24	148
COCHRANE		37		1	3	4									9	54
COYHAIQUE	31	132	10	2	31	18	2	4		11		11			69	321
GUAITECAS		1													1	2
LAGO VERDE		9														9
O'HIGGINS	2	19		2	2	2									4	31
RIO IBAÑEZ	6	61			6	4				2		2		1	20	102
TORTEL		14			1	2								3	5	25
Total general	45	460	13	8	50	67	2	7		14		14		6	162	848

Fuente: Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014.

2.3 Caracterización de los Destinos

Los siguientes destinos han sido definidos según la situación actual de la oferta y demanda turística que presentan. Si bien, la región está colmada de zonas con potencial turístico, los destinos caracterizados en el siguiente cuadro, corresponden a áreas que, en la actualidad tienen una necesidad importante de inversión debido al desarrollo de la actividad turística.

Cuadro 2-6
Destinos y sus respectivos estados de desarrollo

Destino	Estado
Aysén Patagonia Queulat	emergente
Capitán Prat o de Los Glaciares	emergente
Coyhaique y Puerto Aysén	consolidado
Cuenca del Lago General Carrera	consolidado

Fuente: Subsecretaría de Turismo, 2015

Cuadro 2-7
Caracterización de los Destinos

Destinos	Comunas	Vocación Turística	Circuitos Turísticos
Aysén Patagonia Queulat	Puerto Cisnes	La vocación de este destino se enfoca principalmente hacia un segmento de familia y de actividades al aire libre de baja dificultad, lo que la hace accesible para una mayor diversidad etárea. La oferta turística se basa en atractivos naturales y culturales más posicionados que otros destinos, contando con eventos programados deportivos y manifestaciones culturales. La presencia de servicios termales consolidados colabora con el posicionamiento de este destino a nivel nacional e internacional.	Parque Nacional Queulat, Reserva Nacional Lago Rosselot, entre otros.
Capitán Prat o de Los Glaciares.	Cochrane-Tortel-Villa O'Higgins	La vocación de este destino se caracteriza por desarrollo de actividades de turismo aventura, de mediana y alta dificultad, por lo que principalmente está dirigido al segmento de turismo <i>Outdoor</i> extremo. En este destino existen atractivos de alta jerarquía como campos de Hielo Sur, lago O'Higgins y el río Baker. Se destaca el avistamiento de avifauna.	Río Baker RN Tamango Campos de Hielo Lago O'Higgins-Candelario Mansilla. Zona Típica Tortel Monumento Nacional Isla de los Muertos.
Coyhaique y Puerto Aysén	Coyhaique-Puerto Aysén-Río Ibáñez	La vocación de este destino presenta dos enfoques principales que corresponden al turismo vacacional como MICE, lo que permite romper con la estacionalidad. Este destino es el punto estratégico para comenzar y terminar el recorrido por la región ya que podemos encontrar el aeropuerto y la principal puerta de entrada marítima a este territorio. Sus principales atractivos son naturales destacándose el desarrollo de la pesca recreativa, y senderismo y cabalgatas en las ASP.	Seis lagunas. RN Río Simpson RN Coyhaique Monumento Natural Dos Lagunas Centro de <i>Ski</i> el Fraile. Reserva Nacional Cerro Castillo
Cuenca del Lago General Carrera	Puerto Ibáñez-Chile Chico	La vocación de este destino guarda relación con el desarrollo del turismo aventura, ya que posee atractivos de jerarquía internacional tales como Campos de Hielo y Capillas de Mármol. Una cualidad diferenciadora de este destino es la variedad de paisajes, desde pampa a bosque siempre verde. Todo ello demuestra una vocación turística posible de desarrollar diversos productos que pueden relacionarse con: ASPE, Turismo Náutico, Turismo Cultural, que fácilmente pueden complementarse en una oferta turística más integrada.	RN Lago Jeinimeni Santuario de la Naturaleza Capillas de Mármol PN Laguna San Rafael Bahía Exploradores Cruce del Lago General Carrera en barcaza

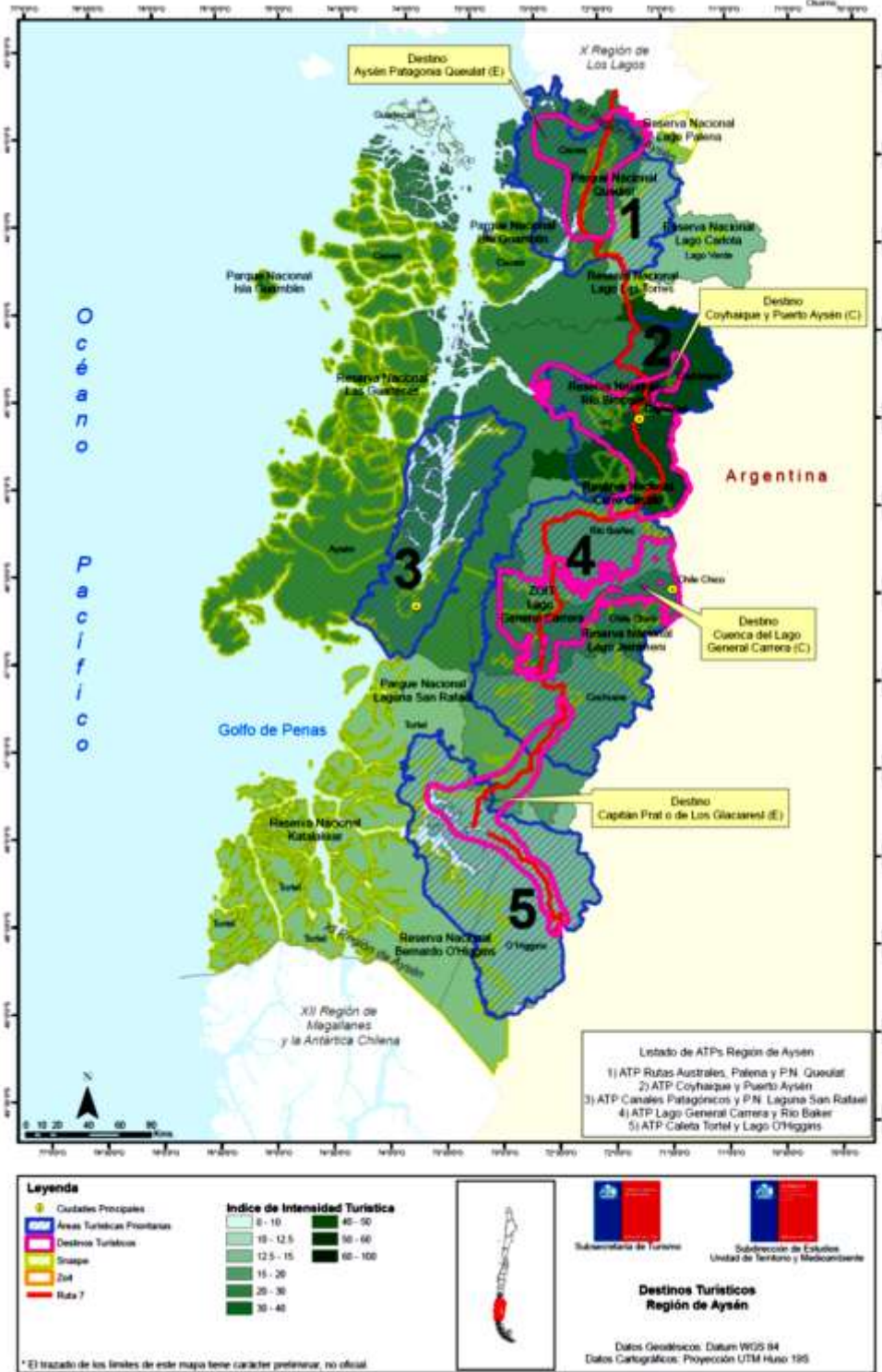
Fuente: SERNATUR Dirección Regional de Turismo de Aysén.

Cuadro 2-8
Caracterización ZOIT

ZOIT	Comunas	Vocación Turística	Estado de declaratoria
Chelkeno en cuenca del Lago General Carrera	<ul style="list-style-type: none"> • Puerto Ibáñez • Chile Chico 	Esta zona posee una vocación turística dirigida hacia el desarrollo del turismo de naturaleza, dirigido de preferencia a segmentos específicos del mercado nacional e internacional, que tengan especial interés por el medio ambiente y los atractivos naturales, en lo posible sin alterarlos, ofreciendo productos exclusivos y muy competitivos, en estrecho contacto con el medio exterior.	En proceso de actualización, conforme a nueva legislación.
Aysén Patagonia Queulat	<ul style="list-style-type: none"> • Cisnes • Lago Verde 	La vocación de este destino se enfoca principalmente hacia un segmento de familia y de actividades al aire libre de baja dificultad, lo que la hace accesible para una mayor diversidad etárea. La oferta turística se basa en atractivos naturales y culturales más posicionados que otros destinos, contando con eventos programados deportivos y manifestaciones culturales. La presencia de servicios termales consolidados colabora con el posicionamiento de este destino a nivel nacional e internacional.	En proceso de declaratoria, con financiamiento FNDR (PEDZE)
Provincia de Los Glaciares	<ul style="list-style-type: none"> • Cochrane • Tortel • Villa O´ Higgins 	La vocación de este destino se caracteriza por desarrollo de actividades de turismo aventura, de mediana y alta dificultad, por lo que principalmente está dirigido al segmento de turismo <i>Outdoors</i> extremo. En este destino existen atractivos de alta jerarquía como Campos de Hielo Sur, lago O´Higgins y el río Baker. Se destaca el avistamiento de avifauna.	En proceso de declaratoria, con financiamiento FNDR (PEDZE)

Fuente: SERNATUR 2016.

Figura 2-3
Destinos Turísticos de la Región de Aysén



Fuente: Subsecretaría de Turismo. 2015

2.4 Situación de las Áreas Protegidas.

El Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE) constituye una importante fuente de atractivos turísticos, sobre todo para el turismo de intereses especiales. En la Región de Aysén en forma particular la red del SNASPE cumple una función muy relevante, pues 2.084.000 ha corresponden a bosque nativo, esto significa que bordea el 43% del bosque nativo protegido. Debe agregarse la superficie de protección (zona buffer) de 1.000 m por perímetro.

Las siguientes son las unidades del SNASPE en la región, clasificadas en las distintas categorías que se plantean por la ley:

Parque Nacional

- Bernardo O'Higgins
- Isla Guamblin
- Laguna San Rafael
- Río Simpson
- Isla Magdalena
- Queulat

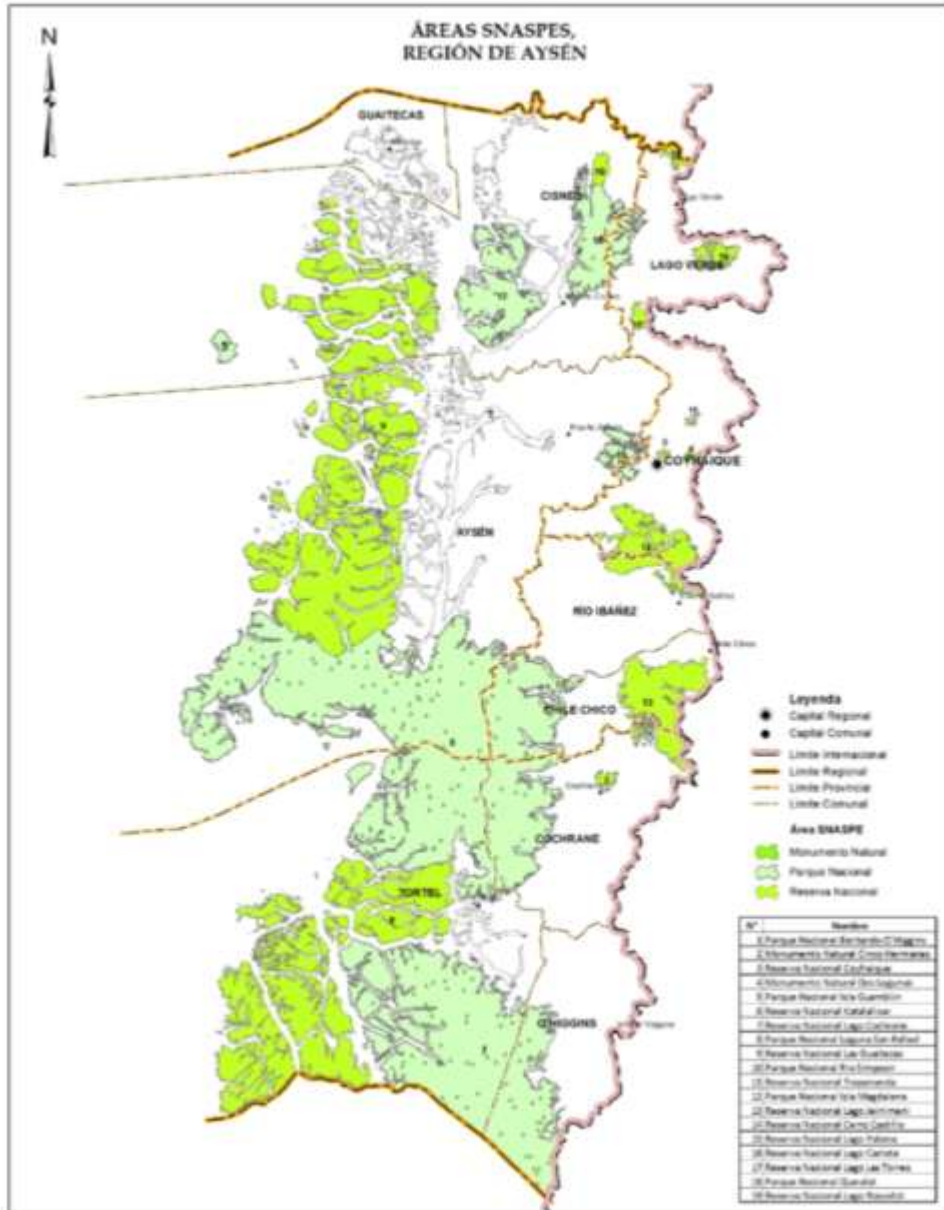
Reservas Nacionales

- Reserva Nacional Katalalixar
- Reserva Nacional Lago Jeinimeni
- Reserva Nacional Trapananda
- Reserva Nacional Coyhaique
- Reserva Nacional Río Simpson
- Reserva Nacional Las Guaitecas
- Reserva Nacional Lago Rosselot
- Reserva Nacional Lago Las Torres
- Reserva Nacional Lago Carlota

Monumento Natural

- Cinco Hermanas
- Dos Lagunas

Figura 2-4
Áreas silvestres protegidas Región de Aysén



Fuente: Destinos Turísticos de la Región, MOP, 2012

2.5 Caracterización económica

La Estrategia Regional de Innovación de Aysén 2014-2020, reconoce que el turismo presenta un importante potencial de crecimiento en la región, tanto por el número de actividades que se pueden realizar como por los impactos económicos, de puesta en valor del patrimonio y de empleo que puede tener en el futuro.

Comparando Aysén con otros destinos internacionales se percibe que Aysén es todavía un destino relativamente poco conocido, poco visitado y poco promocionado. Sin embargo, hay que indicar que este carácter de “destino secreto” complementa a la imagen de región natural, prístina, alejada, convirtiéndolo en un destino muy atractivo, por lo menos para el turismo internacional. Hay que resaltar que conforme al tipo de destino que es la Región de Aysén (natural, prístino) exige que desde el inicio se considere la sostenibilidad en todas las actividades turísticas en la región y la capacidad de carga que tiene la región para aceptar visitantes.

Para sostener el turismo, este territorio es rico en naturaleza y aventura en el extremo Sur de Chile, con una amplia diversidad de paisajes y climas, que van desde la estepa de la pampa patagónica, hasta los bosques siempre verdes y andino patagónicos, pasando por lagos, ríos, fiordos y hielos milenarios.

Recursos turísticos

Es la región más rica en aguas dulces de Chile y una de las más puras del planeta, siendo la tercera extensión más grande de hielos continentales del mundo, emplazados en Campos de Hielo Norte y Sur. La mitad de su territorio corresponde a Áreas Silvestres Protegidas, destacando el “Parque Nacional Laguna San Rafael”, declarado Reserva de la Biósfera por la UNESCO; y la cumbre más alta de la Patagonia, el “Monte San Valentín”, con una altura de 4.058 msnm (Subsecretaría de Turismo, 2015).

Por tanto, es una región con atractivos de categoría internacional para el turismo de naturaleza. Sin embargo, en esta línea, el Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 de Aysén reconoce que las formas de explotación de éstas son aún muy básicas, con escaso valor agregado para la industria. El despliegue de la potencialidad del sector, requerirá una transformación de estos patrimonios, así como un perfeccionamiento de la infraestructura de transporte regional y de una mejora en la oferta de alojamiento turístico (mayor homogeneidad en el servicio brindado)

El turismo en la Región de Aysén, como en la gran mayoría de las actividades productivas regionales, basa su desarrollo y potencial en el uso sustentable de los recursos naturales, con una fuerte orientación hacia el turismo de intereses especiales, tales como el turismo de aventura y la pesca recreativa.

Sobre los circuitos turísticos analizados en la Actualización del Plan Director de Infraestructuras del MOP de la Región de Aysén, se pueden observar: circuitos

Coyhaique y sus Lagos; Carretera Austral; Navegación por Guaitecas y Laguna San Rafael; Lago General Carrera y Perito Moreno; Puyuhuapi y Canal de Moraleda; Tortel y Fiordos; Argentina y Comodoro Rivadavia.

2.6 Caracterización de la demanda actual

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

El componente más importante de la demanda lo constituyen los turistas nacionales (más del 60%). El promedio de estadía de los turistas en la región asciende a 6 días. Los turistas nacionales provienen fundamentalmente de Santiago y de las regiones del Biobío y Los Lagos. Con respecto a los turistas extranjeros, es el argentino quien registra mayores flujos, seguido por el turista europeo y norteamericano. Por último, cabe mencionar que la demanda presenta una marcada estacionalidad, la mayor afluencia de turistas se registra en temporada alta, entre los meses de diciembre, enero y febrero, que concentran el 41,5% de las llegadas durante el año.

2.6.1 Producto turístico regional

Las empresas asociadas a la comercialización turística se han mantenido relativamente estables (de 16 en el 2000 a 19 en 2009). La mayoría de las agencias de viajes que se encuentran en operación orientan sus servicios al turismo receptivo y sólo un 10% al emisor. Los micro, pequeños y medianos empresarios que desarrollan alguna actividad vinculada con el turismo, ascienden a 458 personas y cuentan con 4 trabajadores promedio por empresa, lo que arroja una cifra de 1.832 empleados.

Desde el punto de vista del empleo, el turismo es una actividad con gran presencia de mujeres en el comercio minorista, con una ocupación del 40,3% en hoteles y un 65,4% en restaurantes (aunque en términos absolutos son 610 puestos de trabajo); y posiblemente deben agregarse otras actividades empresariales donde las mujeres ocupan un 33,2%. Sin embargo, es un rubro que en la región se caracteriza por una significativa presencia de familiares no remunerados, un bajo acceso a instrumentos de fomento público y efectos paradójicamente negativos de las acciones de formalización y regulatorias. A esto se añade una baja digitalización y la menor inclinación de la mujer a trabajar en la modalidad de clúster o de encadenamientos productivos.

En cuanto a las pernoctaciones, los siguientes son los datos:

Figura 2-5
Pernoctaciones de chilenos en Región de Aysén

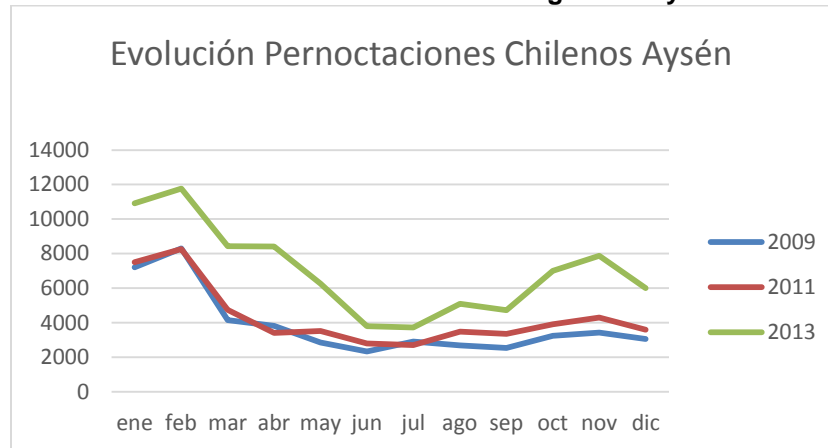
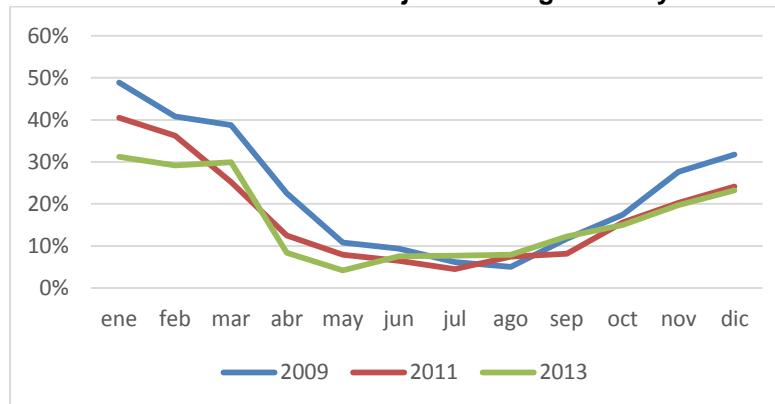


Figura 2-6
Pernoctaciones de extranjeros en Región de Aysén



Fuente: INE

Lo anterior expone la estacionalidad del turismo de intereses especiales y a su vez la estabilidad en términos de la demanda que se mantiene e incluso crece con los años. La estacionalidad no es tan marcada como en el turismo de sol y playa a pesar de las condiciones climáticas muchas veces extremas, esto se condice con el tipo de demanda turismo de naturaleza.

3. RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

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

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

Instrumentos Regionales

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

Instrumentos Locales

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

3.1 Instrumentos Regionales

3.1.1 Estrategia Regional de Desarrollo

La **Estrategia Regional de Desarrollo de Aysén 2009-2030** se concibe como un conjunto de principios que orientan y norman la conducta del accionar público, para coordinar los diferentes esfuerzos en pos del desarrollo. Como en toda concepción estratégica, se definen objetivos y directrices que permiten la toma de decisiones, orientadas en función del proyecto de región a mediano y largo plazo. Como instrumento de planificación, la Estrategia ofrece un conjunto estructurado de proposiciones que, en su momento, servirán de base para la formulación de políticas, planes específicos y programas de actuación que se orienten en función de los objetivos estratégicos de la región.

Cuadro 3-1
Infraestructura Turística Requerida según la Estrategia Regional de Desarrollo de Aysén

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Conectividad Regional de Obras Públicas	General	Aeropuertos	Ampliación y mejora de servicios del terminal aéreo de Balmaceda.	Balmaceda
Programa de Conectividad Regional de Obras Públicas	General	Otros Obras Portuarias	Consolidar la nueva conexión marítima Raúl Marín Balmaceda / Quellón.	Raúl Marín Balmaceda
Programa de Conectividad Regional de Obras Públicas	General	Construcción Vialidad	Pavimentación del corredor de integración bioceánico, en el tramo Paso Huemules (Balmaceda) / Cruce con la ruta 40 y acceso Sur a Río Mayo.	Tramo Paso Huemules (Balmaceda) / Cruce con la ruta 40 y acceso Sur a Río Mayo
Programa de Conectividad Regional de Obras Públicas	General	Construcción Vialidad	Pavimentación del acceso a Coyhaique Alto.	Coyhaique Alto
Programa de Conectividad Regional de Obras Públicas	General	Otros	Mejoramiento del acceso al paso de Puerto Ibáñez (Pallavicini)	Paso de Puerto Ibáñez (Pallavicini)
Programa de Conectividad Regional de Obras Públicas	General	Red Austral	Completar la conexión terrestre con la región de Los Lagos a través de la Ruta 7, construyendo el tramo de camino de conectividad Caleta Gonzalo/Pichando (Región de Los Lagos), completando el eje Norte-Sur de conexión terrestre con pavimento, consolidando esta vía como corredor de transporte e integración nacional.	Tramo de camino de conectividad Caleta Gonzalo / Pichanco
Programa de Conectividad Regional de Obras Públicas	General	Red Austral	Continuar la pavimentación de la Carretera Austral (Ruta 7) en dirección Sur hacia Puerto Tranquilo / Cochrane / Caleta Tortel / Villa O'Higgins.	Puerto Tranquilo / Cochrane / Caleta Tortel / Villa O'Higgins.
Programa de Conectividad Regional de Obras Públicas	General	Otros Obras Portuarias	Construir el puerto complementario a Puerto Chacabuco (Puerto Cisnes),	Puerto Cisnes
Programa de Conectividad Regional de Obras Públicas	General	Otros Obras Portuarias	Conexión lacustre entre Chile Chico y Puerto Ibáñez, inicialmente con una nueva barcaza y posteriormente con un catamarán para servir todo el Lago General Carrera.	Lago General Carrera
Programa de Conectividad Regional de Obras Públicas	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Accesibilidad de la provincia de Capitán Prat mejorada mediante la construcción y reposición de los tramos: <ul style="list-style-type: none"> • Mallín Grande-Chacabuco. • Chile Chico-Reserva. • Chile Chico-Bahía Jara. • Chile Chico-Bahía Chacabuco. 	Mallín Grande-Chacabuco. <ul style="list-style-type: none"> • Chile Chico-Reserva. • Chile Chico-Bahía Jara. • Chile Chico-Bahía

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
			• Ruta Avellano.	Chacabuco. • Ruta Avellano
Desarrollo del Turismo Regional	Turística	Otros	Macro infraestructura	Región de Aysén
Desarrollo del Turismo Regional	General	Otros	Desarrollo de centros poblados	Región de Aysén
Desarrollo del Turismo Regional	General	Otros	Conectividad	Región de Aysén

Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Estrategia Regional de Desarrollo. Región de Aysén, 2009-2030.

3.1.2 Política Regional de Turismo

La **Política Regional de Turismo de Aysén 2009** se desarrolló con el objeto de constituir un marco que dé coherencia a las decisiones regionales con una visión de mediano y largo plazo en un horizonte de 15 años. Su propósito es posicionar a la Región de Aysén como un destino turístico remoto de clase mundial, diferenciado por su naturaleza prístina e identidad pionera, con conciencia turística, que avanza de manera sustentable, a través de empresas competitivas y un sector público con una visión integral del desarrollo.

Cuadro 3-2

Infraestructura Turística Requerida según la Política Regional de Turismo. Región de Aysén.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Poner en valor turístico los recursos naturales y culturales de la Región de Aysén, considerando las particularidades de los territorios que la componen.	Turística y Local	Otros	Invertir en infraestructura y equipamiento público para el turismo en las áreas silvestres protegidas y otros atractivos turísticos	Regional

Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Política Regional de Turismo. Región de Aysén, 2009.

3.1.3 Plan de Acción Sector Turismo

El **Plan de Acción Sector Turismo de la Región de Aysén 2014** recopila las distintas iniciativas que emprenderán los servicios públicos, que tengan una influencia en la actividad turística, de manera de poder identificar los aspectos que requieran de mayor atención, a los cuáles deberán enfocarse los esfuerzos futuros por mejorar esta actividad productiva que ha sido priorizada por el actual gobierno y su primera autoridad en la región.

Cuadro 3-3

Infraestructura Turística Requerida según el Plan de Acción Sector Turismo Región de Aysén.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Diversificación de Experiencias	Turística y Local	Otros	Construcción Costanera Náutica y Recreativa Cochrane	Cochrane
Desarrollo de Destinos	Turística	Otros	Construcción de Miradores Turísticos PEDZE	Coyhaique-Puerto Aysén
Desarrollo de Destinos	Turística	Otros	Construcción de Miradores Turísticos	Patagonia Queulat
Desarrollo de Destinos	Turística	Otros	Construcción de Señalética turística Lago General Carrera	Lago General Carrera
Desarrollo de Destinos	Turística y Local	Otros	Construcción de Infraestructura Turística para Áreas Silvestres Protegidas Prioritarias P.N. Queulat.	Parque Nacional Queulat
Desarrollo de Destinos	Turística y Local	Otros	Construcción de Infraestructura Turística para Áreas Silvestres Protegidas Prioritarias. P.N. Laguna San Rafael	Parque Nacional Laguna San Rafael
Desarrollo de Destinos	Turística y Local	Otros	Construcción de Infraestructura Turística para Áreas Silvestres Protegidas Prioritarias. R.N. Jeinimeni	Reserva Nacional Jeinimeni
Desarrollo de Destinos	General	Otros	Parque Los Artesanos Puerto Chacabuco	Puerto Chacabuco
Desarrollo de Destinos	General	Otros	Plaza Maihuen de Puerto Aysén	Puerto Aysén
Desarrollo de Destinos	General	Otros	Red Ciclo vías de Puerto Aysén	Puerto Aysén
Desarrollo de Destinos	General	Otros	Conexión pasarela Mirador Rio Simpson con Calle Freire	Puerto Aysén
Desarrollo de Destinos	General	Otros	Parque Costanera Rio Simpson	Coyhaique
Desarrollo de Destinos	General	Otros	Perímetro Exterior Plaza Coyhaique	Coyhaique
Desarrollo de Destinos	General	Otros	Parque Escuela Agrícola	Coyhaique
Desarrollo de Destinos	General	Otros	Construcción Plaza Comunitaria Campos de Hielo / Bilbao	Coyhaique
Desarrollo de Destinos	General	Otros	Mejoramiento Plaza Cívica Puerto Tranquilo	Río Tranquilo
Desarrollo de Destinos	General	Otros	Plaza Cívica Bahía Murta	Bahía Murta
Desarrollo de Destinos	General	Otros	Mejoramiento Áreas Verdes Costanera Rio Ibáñez	Puerto Ibáñez
Desarrollo de Destinos	General	Otros	Construcción Plaza Costanera Chile Chico	Chile Chico
Desarrollo de Destinos	Turística y Local	Otros	Construcción Costanera Náutica y Recreativa Cochrane	Cochrane
Desarrollo de Destinos	General	Otros	Mejoramiento Integral Sector playa Caleta Tortel	Caleta Tortel
Desarrollo de Destinos	Turística	Otros	Construcción Circuito Senda patrimonial Caleta Tortel	Caleta Tortel
Desarrollo de	General	Otros	IPRO-Programa de Apoyo a la	Región de

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Destinos			Inversión productiva para la Reactivación	Aysén
Desarrollo de Destinos	General	Otros	Reposición Refugio de Pasajeros Aeródromo Villa O'Higgins	Villa O'Higgins
Desarrollo de Destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Ampliación Área de Movimiento, Aeródromo Balmaceda.	Balmaceda
Desarrollo de Destinos	General	Aeropuertos	Ampliación Terminal de Pasajeros Aeródromo Balmaceda.	Balmaceda
Desarrollo de Destinos	General	Otros	Construcción Infraestructura Habilitante en Localidad Bahía Exploradores	Bahía Exploradores
Desarrollo de Destinos	General	Otros	Construcción Paseo Costanera Rio Tranquilo, Rio Ibáñez	Lago General Carrera
Desarrollo de Destinos	General	Otros	Mejoramiento Borde Costero Puyuhuapi	Puyuhuapi
Desarrollo de Destinos	General	Otros Obras Portuarias	Ampliación Infraestructura Portuaria en Bahía Bahamondes	Bahía Bahamondes
Desarrollo de Destinos	General	Otros Obras Portuarias	Construcción y Mejoramiento Infraestructura Portuaria L. General Carrera	Lago General Carrera
Desarrollo de Destinos	Turística	Otros	Construcción de Infraestructura Turística para Áreas Silvestres Protegidas Prioritarias P.N. Queulat	Parque Nacional Queulat
Desarrollo de Destinos	General	Otros	Construcción Centro para la Creación Cultural	Coyhaique-Puerto Aysén
Desarrollo de Destinos	General	Otros	Construcción Complejo Fronterizo Huemules	Paso Huemules
Desarrollo de Destinos	General	Edificación Patrimonial	Restauración Monumento Nacional Construcciones Soc. Industrial Aysén	Puerto Aysén
Desarrollo de Destinos	General	Construcción Vialidad	Construcción Pasarela Bahía Exploradores Segunda Etapa	Bahía Exploradores
Desarrollo de Destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Acceso Pto. Guadal	Puerto Guadal
Desarrollo de Destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Caminos Varios Comuna de Cochrane y Chile Chico	Cochrane y Chile Chico
Desarrollo de Destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Caminos Varios Comuna de Coyhaique	Coyhaique
Desarrollo de Destinos	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Caminos Varios en Comuna de Aysén	Aysén
Desarrollo de Destinos	General	Reposición Vialidad	Reposición Ruta X-65, Pto. Ibáñez-Paso Pallavicini Etapa II	Puerto Ibáñez

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo de Destinos	General	Construcción Vialidad	Diseño Cochrane - Yungay	Cochrane
Desarrollo de Destinos	General	Red Austral	Mejoramiento R7 Villa Ortega-Cruce Cabezas (Diseño)	Villa Ortega
Desarrollo de Destinos	General	Red Austral	Mejoramiento Ruta 7 Sur Acceso Murta - Maitén	Bahía Murta
Desarrollo de Destinos	General	Red Austral	Mejoramiento Ruta 7 Sur Maitén - Cochrane	Cochrane
Desarrollo de Destinos	General	Red Austral	Mejoramiento Ruta 7 Sur: Cerro Castillo - Cochrane	Villa Cerro Castillo
Desarrollo de Destinos	General	Red Austral	Mejoramiento Ruta 7, Sector La Junta - Puyuhuapi - Las Pulgas, XIR	Puyuhuapi
Desarrollo de Destinos	General	Red Austral	Mejoramiento Ruta 7, Sector Las Pulgas - Queulat - Bif. Cisnes	Parque Nacional Queulat
Desarrollo de Destinos	General	Red Austral	Mejoramiento Ruta 7, Sector Límite Regional - Bif. Cisnes, XI R.	La Junta
Desarrollo de Destinos	General	Red Austral	Mejoramiento Ruta 7: Sector Cruce Ruta 240 Villa Ortega (Obras Básicas y Pavimento)	Villa Ortega
Desarrollo de Destinos	General	Red Austral	Pavimentación Ruta 7 La Junta a Límite Regional	La Junta

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

3.1.4 Plan Regional de Ordenamiento Territorial de Aysén.

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

La Región de Aysén ha sido una de las primeras regiones en Chile en trabajar en un Plan de Ordenamiento Territorial (PROT), desarrollando una primera etapa de trabajo entre los años 2000 y 2005 y una posterior actualización entre el 2010 y 2013.

Con este proceso de planificación territorial estratégica regional se busca coherencia a los usos del territorio, anticiparse a conflictos territoriales y dar orientación al sector público y privado. Luego con la actualización se buscó territorializar los objetivos y lineamientos de la Estrategia Regional de Desarrollo, aprobada en ese mismo año y con un horizonte de largo plazo (20 años), incorporando nueva información en los ámbitos como la infraestructura, riesgos naturales y el componente urbano como temas de análisis. Todo ello enmarcado en una visión regional de "Aysén reserva de vida". Su objetivo general es impulsar un desarrollo económico equilibrado, que contribuya a un mejoramiento de la calidad de vida, junto con el resguardo y conservación del medio ambiente. Cabe destacar entre sus lineamientos el de la Conectividad, que busca "Conectar a la región física, virtual e internamente con el país y con el resto del mundo, potenciando su desarrollo territorial y su inserción

nacional e internacional, manteniendo sus particularidades culturales y ambientales". De este lineamiento se desprenden los siguientes objetivos específicos:

- Mejorar el estándar de la conectividad vial al interior de la región, específicamente en Ruta 7 y caminos transversales.
- Mejorar la infraestructura portuaria y aeroportuaria.
- Mejorar la conectividad digital en la zona Sur de la región.
- Aumentar cobertura de caminos en valles productivos.

Entre los objetivos vinculados con el desarrollo productivo, cabe destacar el "Promover el desarrollo del sector turismo en zonas priorizadas".

Cuadro 3-4
Infraestructura Turística Requerida según el Plan Regional de Ordenamiento Territorial de la Región de Aysén.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Mejoramiento del estándar de la Carretera Austral:	General	Red Austral	Pavimentación ruta 7 tramo Puyuhuapi – la Junta.	Puyuhuapi
Mejoramiento del estándar de la Carretera Austral:	General	Red Austral	Mejoramiento ruta 7 Cisnes – la Junta	La Junta
Mejoramiento del estándar de la Carretera Austral:	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento pavimentación acceso a Puerto Cisnes.	Puerto Cisnes
Mejoramiento del estándar de la Carretera Austral:	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento pavimento ruta 7 Sur.	Región de Aysén
Mejoramiento del Trazado y capeta de rodado de caminos transversales	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento en ripio ruta 7 Sur, tramo Cerro Castillo-Alcantarilla cascada.	Villa Cerro Castillo
Mejoramiento del Trazado y capeta de rodado de caminos transversales	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Río Chacabuco-Cochrane- Vagabundo	Cochrane
Mejoramiento del Trazado y capeta de rodado de caminos transversales	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Vagabundo-Yungay-Villa O'Higgins.	O'Higgins
Construcción de Puentes y Pasarelas	General	Construcción Vialidad	Construcción pasarela bahía exploradores.	Bahía Exploradores
Construcción de Puentes y Pasarelas	General	Construcción Vialidad	Construcción puente sector Río Turbio.	Río Turbio
Construcción de Puentes y Pasarelas	General	Construcción Vialidad	Construcción Puentes en transversal N° 1 y N° 5	Río Palena
Construcción de Puentes y Pasarelas	General	Construcción Vialidad	Construcción Puente en Río Pascua.	Puyuhuapi
Construcción de Puentes y Pasarelas	General	Construcción Vialidad	Construcción Puente Rosselot.	La Junta

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Mejorar la Infraestructura portuaria y Aeroportuaria	General	Otros Obras Portuarias	Infraestructura de conexión Lago O'Higgins- Bahía Bahamondes.	Lago O'Higgins
Mejorar la Infraestructura portuaria y Aeroportuaria	General	Otros Obras Portuarias	Construcción Infraestructura portuaria el Avellano.	
Mejorar la Infraestructura portuaria y Aeroportuaria	General	Otros Obras Portuarias	Construcción Infraestructura Portuaria Puerto Sánchez.	Puerto Sánchez
Mejorar la Infraestructura portuaria y Aeroportuaria	General	Otros Obras Portuarias	Construcción Rampa El Pascua.	El Pascua
Mejorar la Infraestructura portuaria y Aeroportuaria	General	Otros Obras Portuarias	Construcción Infraestructura Portuaria Melimoyu-Cisnes.	Melimoyu
Mejorar la Infraestructura portuaria y Aeroportuaria	General	Aeropuertos	Mejoramiento integral aeropuerto Balmaceda.	Balmaceda
Mejorar la Infraestructura portuaria y Aeroportuaria	General	Aeropuertos	Mejoramiento aeródromo Puerto Cisnes y Puyuhuapi.	Puerto Cisnes y Puyuhuapi
Mejorar la Infraestructura portuaria y Aeroportuaria	General	Aeropuertos	Normalización pequeños aeródromos.	Región de Aysén
Mejorar la Infraestructura portuaria y Aeroportuaria	General	Otros	Reponer refugios de pasajeros en diversos aeródromos.	Región de Aysén
Aumentar cobertura de caminos en valles productivos. Construcción nuevos caminos (sendas de penetración)	General	Construcción Vialidad	Construcción vial Río Tranquilo- Lago Brown- Frontera.	Lago Brown
Aumentar cobertura de caminos en valles productivos. Construcción nuevos caminos (sendas de penetración)	General	Construcción Vialidad	Construcción caminos a emprendimientos productivos.	Región de Aysén
Aumentar cobertura de caminos en valles productivos. Construcción nuevos caminos (sendas de penetración)	General	Construcción Vialidad	Construcción camino Puerto Yungay- Ventisquero Montt	Puerto Yungay

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Aumentar cobertura de caminos en valles productivos. Conservación caminos existentes	General	Construcción Vialidad	Conservación Global red vial zona Sur.	Región de Aysén
Aumentar cobertura de caminos en valles productivos. Conservación caminos existentes	General	Construcción Vialidad	Conservación Global red vial zona Norte.	Región de Aysén
Mejorar la imagen urbana de localidades con potencial turístico, próximas a la ruta 7.	Turística y Local	Construcción Vialidad	Construcción de plazas públicas, paseos peatonales y parques urbanos.	Región de Aysén
Mejorar la imagen urbana de localidades con potencial turístico, próximas a la ruta 7.	Turística y Local	Construcción Vialidad	Construcción de costaneras turísticas en las localidades costeras (lacustres y costeras).	Región de Aysén
Mejorar la imagen urbana de localidades con potencial turístico, próximas a la ruta 7.	Turística y Local	Otros	Creación de fondo especial para las municipalidades que busquen mejorar imagen urbana de una localidad, o de parte ella.	Región de Aysén
Mejorar acceso a atractivos turísticos ubicados en ASP	Turística y Local	Otros	Favorecer la constitución de servidumbres de paso a través de predios privados que obstaculizan el acceso a atractivos turísticos relevantes en la Región de Aysén como son las cumbres, lagos y glaciares.	Región de Aysén
Mejorar acceso a atractivos turísticos ubicados en ASP	Turística y Local	Otros	Establecer servidumbres de paso desde la ruta 7 hacia el sector Oriental del Parque Nacional Laguna San Rafael a través de los valles de los ríos Exploradores, Colonia, Leones y Neff.	Parque Nacional Laguna San Rafael
Mejorar acceso a atractivos turísticos ubicados en ASP	Turística y Local	Otros	Establecer servidumbre de paso hacia el Parque Nacional Queulat desde la localidad de Lago Verde.	Lago Verde
Mejorar acceso a atractivos turísticos ubicados en ASP	Turística y Local	Otros	Establecer servidumbres de paso desde la ruta 7 hacia la Reserva Nacional Cerro Castillo bordeando el estero "La Lima" y el "Estero Parada".	Reserva Nacional Cerro Castillo
Mejorar acceso a atractivos turísticos ubicados en ASP	Turística y Local	Otros	Establecer servidumbre de paso hacia "Guardería el Húngaro" de la Reserva Nacional Tamango.	Reserva Nacional Tamango
Mejorar acceso a atractivos turísticos ubicados en ASP	Turística y Local	Otros	Establecer servidumbre de paso hacia la Reserva Nacional Lago Las Torres.	Reserva Nacional Lago Las Torres

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Plan Regional de Ordenamiento Territorial de la Región de Aysén 2013

3.1.5 Plan Regional de Desarrollo Urbano. Región de Aysén

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

Cuadro 3-5
Estado de Planes Regionales de Desarrollo Urbano

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

Fuente: Ministerio de Vivienda y Urbanismo (<http://observatorios.MINVU.cl/esplanurba>)

El **Plan Regional de Desarrollo Urbano de la Región de Aysén 2003-2022** corresponde a una actualización del instrumento que fue aprobado por Resolución Afecta N° 13 del año 2005. Según se indica en el Gobierno Regional este documento se encuentra observado por la Contraloría desde el año 2006. El MINVU por su parte señala que este instrumento se encuentra en "formulación" a la espera de resolución del Intendente desde el año 2010.

Entre sus objetivos se destaca el establecimiento de un marco de referencia para la toma de decisiones sobre la evolución de los centros urbanos proyectados, buscando la integración de la población y mejorando los mecanismos de gestión del desarrollo urbano y territorial, en consonancia con los fines de la Estrategia de Desarrollo Regional para el fomento de desarrollo territorial de la región.

Este instrumento cuenta con una Agenda Operativa, donde se identificó un conjunto de intenciones y lineamientos de acción interinstitucional y de cooperación público-privada en materias de planificación, inversión y de gestión, de donde fue posible reconocer requerimientos en infraestructura para el sector turismo.

Cuadro 3-6
Infraestructura Turística Requerida según el Plan Regional de Desarrollo Urbano de la Región de Aysén.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observación
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación	
Inversión en infraestructura vial	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Obras de mejoramiento de estándar ruta X-10 tramo La Junta – Lago Verde	Área Norte	Ejecución 2008-2012
Inversión en infraestructura vial	General	Construcción Vialidad	Apertura camino a Raúl Marín Balmaceda	Área Norte	Ejecución 2004-2007
Inversión en infraestructura vial	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento de estándar senda Raúl Marín – Melimoyu, Seno Gala	Área Norte	Ejecución 2013-2022
Inversión en infraestructura vial	General	Red Austral	Obras de pavimentación Ruta N° 7 Tramo Cruce Ruta X-25 La Tapera – Cruce con Ruta X25 Sector Piedra del Gato.	Área Norte	Ejecución 2008-2012-I
Inversión en infraestructura vial	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Pavimentación y mejoramiento de estándar ruta X-25 Tramo cruce Ruta N°7 (Piedra del Gato) Pto Cisnes.	Área Norte	Ejecución 2004-2012
Inversión en infraestructura vial	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento de estándar Ruta X-25 Tramo Cruce Ruta N°7 Frontera (en dos etapas). Estudio de alternativa de conexión directa con Villa Amengual	Área Norte	Ejecución 2013-2022
Inversión en infraestructura vial	General	Construcción Vialidad	Habilitación Ruta Nireguao – Villa Mañihuales a través del sector Confluencia.	Área Cisnes	Ejecución 2008-2012
Inversión en infraestructura vial	General	Red Austral	Mejoramiento Ruta N°7 Sector Emperador Guillermo. Tramo Bifurcación Viviana _Alto Baguales.	Área Cisnes	Ejecución 2008-2012
Inversión en infraestructura vial	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento de Estándar Ruta CH 240 tramo Coyhaique - Aysén	Área Cisnes	Ejecución 2013-2022
Inversión en infraestructura vial	General	Construcción Vialidad	Habilitación camino de bajo estándar a Pto Quitralco.	Área Cisnes	Ejecución 2008-2012
Inversión en infraestructura vial	General	Construcción Vialidad	Habilitación camino bajo estándar Aysén - Laguna Baja-Lago Caro- Ruta N° 7 a través de cuenca naciente Río Ibáñez.	Área Cisnes	Ejecución 2013-2022
Inversión en infraestructura vial	General	Construcción Vialidad	Habilitación distintos tramos de la Ruta Fronteriza entre: Río Norte – Coyhaique Alto, Ruta Internacional Ch240 – El Blanco.	Área Cisnes	Ejecución 2013-2022
Inversión en	General	Construcción	Apertura camino B- Murta –	Área Cisnes	Ejecución

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observación
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación	
infraestructura vial		Vialidad	Bahía Erasmo		2013-2022
Inversión en infraestructura vial	General	Construcción Vialidad	Habilitación de camino entre Pto. Río Tranquilo y Bahía Exploradores en construcción.	Área General Carrera	Ejecución 2013-2022
Inversión en infraestructura vial	General	Construcción Vialidad	Culminación de las obras de Mejoramiento de estándar Ruta CH 265.	Área General Carrera	Ejecución 2004-2007
Inversión en infraestructura vial	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento de 20 km de camino entre Pto Ibáñez y Paso Ibáñez.	Área General Carrera	Ejecución 2004-2007
Inversión en infraestructura vial	General	Construcción Vialidad	Habilitación senda de penetración Laguna Jeinimeni – Valle Chacabuco sujeto a evaluación de impacto ambiental.	Área General Carrera	Ejecución 2013-2022
Inversión en infraestructura vial	General	Construcción Vialidad	Habilitación camino Valle el Furioso y continuación a Valle Chacabuco	Área General Carrera	Ejecución 2008-2012
Inversión en infraestructura vial	General	Reposición Vialidad	Reposición Cuesta el Manzano- puente Chacabuco Cuesta El Traro, en construcción	Área Sur	Ejecución 2004-2007
Inversión en infraestructura vial	General	Red Austral	Mejoramiento de estándar ruta N°7 tramo Caleta Tortel – Villa O'Higgins.	Área Sur	Ejecución 2008-2012
Inversión en infraestructura vial	General	Construcción Vialidad	Habilitación camino de bajo estándar Entrada Mayer – Villa O'Higgins.	Área Sur	Ejecución 2008-2012
Inversión en infraestructura vial	General	Construcción Vialidad	Habilitación senda Valle Río Tranquilo – Lago Brown – Monte San Lorenzo, Villa O'Higgins.	Área Sur	Ejecución 2013-2022
Inversión en infraestructura portuaria	General	Otros Obras Portuarias	Ampliación frente portuaria y de servicios a la actividad pesquera. Habilitación de zonas de acopio y almacenamiento en operación con Melinka.	Área Norte. Pto. Raúl Marín Balmaceda	Ejecución 2004-2007
Inversión en infraestructura portuaria	General	Otros Obras Portuarias	Plan de desarrollo para ampliación de Puerto de Pesca Artesanal y servicios a la actividad portuaria.	Área Cisnes. Pto. Cisnes	Ejecución 2008-2012
Inversión en infraestructura portuaria	General	Otros Obras Portuarias	Ampliación frente portuaria de recalada turístico.	Área Cisnes. Pto Aguirre	Ejecución 2004-2007
Inversión en infraestructura portuaria	General	Otros Obras Portuarias	Construcción terminal Turístico	Área Cisnes. Pto. Chacabuco	Ejecución 2008-2012
Inversión en infraestructura portuaria	General	Otros Obras Portuarias	Ampliación de frente portuario	Área Cisnes. Pto. Chacabuco	Ejecución 2008-2012
Inversión en infraestructura portuaria	General	Otros Obras Portuarias	Habilitación de frente de atraque para circuitos turísticos, remodelación borde lacustre.	Área General Carrera. Pto Río Tranquilo	Ejecución 2008-2012

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observación
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación	
Inversión en infraestructura portuaria	General	Otros Obras Portuarias	Habilitación de recinto de facilidades portuarias (turismo)	Área General Carrera. Bahía Exploradores	Ejecución 2008-2012
Inversión en infraestructura portuaria	General	Otros Obras Portuarias	Estudio para el emplazamiento de un recinto de operaciones portuarias en el litoral Sur (Caleta Tortel).	Área Sur. Caleta Tortel	Ejecución 2013-2022
Inversión en infraestructura portuaria	General	Aeropuertos	Habilitación recinto aeroportuario para operaciones regionales. Catastro instalaciones físicas del recinto actual correspondiente a una pista de propiedad de la FACH, estudio de factibilidad para localización de recinto.	La Junta	Ejecución 2004-2007
Inversión en infraestructura portuaria	General	Aeropuertos	Catastro de instalaciones físicas existentes proyecto de habilitación de aeródromo, como terminal aéreo, con operaciones combinadas con la Región de los Lagos	Melinka	Ejecución 2008-2012
Inversión en infraestructura portuaria	General	Otros	Catastro físico de instalaciones evaluación técnica de su uso o relocalización, planteamiento respecto de la habilitación de un recinto que apoye las actividades pesqueras y acuícolas asociados a instalaciones portuarias.	Puerto Cisnes	Ejecución 2008-2012
Inversión en infraestructura portuaria	General	Otros	Estudio integral que defina la compatibilidad con la presencia de zona de tratamiento de residuos sólidos en sus proximidades.	Chile Chico	Ejecución 2008-2012
Inversión en infraestructura portuaria	General	Otros	Factibilidad de Ampliación de pista (a 1.300 m de largo) y habilitación de terminal de pasajeros	Cochrane	Ejecución 2008-2012
Inversión en infraestructura portuaria	General	Otros	Estudio de Prefactibilidad para localización de recinto asociado a mejores condiciones de accesibilidad, con la apertura de camino.	Tortel	Ejecución 2008-2012
Inversión en infraestructura portuaria	General	Otros	Estudio de factibilidad para la habilitación de un recinto aeroportuario en operación conjunta con circuitos turísticos argentinos Chaitén – Calafate, explorar convenios de operación conjunta y charter con co-financiamiento.	Villa O'Higgins	Ejecución 2008-2012
Mejoramiento	General	Red Austral	Pavimentación ruta 7 tramo la	Cisnes	

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observación
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación	
del estándar de la Carretera Austl:			Junta – Limite Regional.		

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Plan Regional de Desarrollo Urbano de la Región de Aysén 2003-2022

3.1.6 Plan Especial de Zonas Extremas (PEDZE)

El **Plan Especial de Desarrollo de la Región de Aysén 2015** es un instrumento destinado a promover, de forma excepcional y extraordinaria, el desarrollo íntegro de dicha región. Fue promulgado por el Ministerio del Interior y Seguridad Pública mediante el Decreto 1242, de junio de 2014. Este instrumento comprende las tareas de coordinación de los Órganos de la Administración del Estado que operan dentro de la citada región, así como la ejecución de acciones que serán implementadas y desarrolladas por su institucionalidad regional y provincial. Como tal, tiene el objetivo de “contribuir a reducir las inequidades existentes en los estándares de vida entre Aysén y el resto del territorio nacional, así como también, reducir las inequidades territoriales que se generan al interior de la región”.

El documento revisado corresponde al último informe de avance, publicado en noviembre de 2015, donde se señala a que dicha fecha se completa un 75% de avance.

Cuadro 3-7

Infraestructura Turística Requerida según el Plan Especial de Desarrollo de la Región de Aysén.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observación
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación	
1. Conectividad: - RUTA 7 Carretera Austral	General	Red Austral	Mejoramiento Ruta7, Sector: La Junta - Puyuhuapi - Las Pulgas.	La Junta	En fase de Ejecución OT*
1. Conectividad: - Ruta 7 Carretera Austral	General	Red Austral	Mejoramiento Ruta 7, Sector Las Pulgas - Queulat - Bif. Cisnes	Parque Nacional Queulat	En fase de Ejecución OT*
1. Conectividad: - Ruta 7 Carretera Austral	General	Red Austral	Mejoramiento Ruta 7, Sector Límite regional - Bif. Cisnes.	La Junta	En fase de Diseño en Ejecución RS
1. Conectividad: - Ruta 7 Carretera Austral	General	Red Austral	Pavimentación Ruta 7 La Junta A Límite Regional	La Junta	Ejecución En fase de Ejecución OT*
1. Conectividad: - Ruta 7 Carretera Austral	General	Red Austral	Mejoramiento Ruta 7, Sector Villa Ortega - Cruce Cabezas	Villa Ortega	En fase de Diseño en Ejecución RS
1. Conectividad: - Ruta 7 Carretera Austral	General	Red Austral	Mejoramiento Ruta 7: Sector Cruce ruta 240 Villa Ortega	Villa Ortega	En fase de Ejecución y Aprobación RS
1. Conectividad: - Ruta 7 Carretera Austral	General	Red Austral	Mejoramiento Ruta 7 Sur. Sector: Alcantarilla Cascada - Cochrane	Alcantarilla Cascada	En fase de Diseño en Ejecución RS

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observación
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación	
1. Conectividad: - Ruta 7 Carretera Austral	General	Red Austral	Mejoramiento Ruta 7 Sur: Cochrane-Puerto Yungay	Cochrane	En fase de Diseño en Evaluación RS
1. Conectividad: - Ruta 7 Carretera Austral	General	Red Austral	Mejoramiento Ruta 7 Sur Cerro Castillo-Alcantarilla Cascada (Contrato Mop)	Villa Cerro Castillo	En fase de Ejecución RS
1. Conectividad: - Ruta 7 Carretera Austral	General	Red Austral	Mejoramiento Ruta 7 Sur Cerro Castillo-Alcantarilla Cascada (Contratos Fndr)	Villa Cerro Castillo	En fase de Ejecución RS
1. Conectividad: - Ruta 7 Carretera Austral	General	Red Austral	Mejoramiento Ruta 7 Sur Sector: Murta-Puerto Tranquilo	Bahía Murta	En fase de Ejecución, en Formulación, Sin Rate
1. Conectividad: - Ruta 7 Carretera Austral	General	Red Austral	Mejoramiento Ruta 7 Sur. Sector: El Manzano-Cochrane	El Manzano	En fase de Ejecución, en Formulación, Sin Rate
1. Conectividad: - Ruta 7 Carretera Austral	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Pavimentación Acceso A Puerto Cisnes	Puerto Cisnes	En fase de Ejecución, en Adjudicación RS
Conectividad: - Conectividad Interregional.	General	Otros Obras Portuarias	Construcción y Mejoramiento Infraest. Portuaria L. General Carrera (Ibáñez Y Chile Chico)	Lago General carrera	En fase de Ejecución RS
Conectividad: - Conectividad Interregional.	General	Otros Obras Portuarias	Ampliación Infraestructura Portuaria En Bahía Bahamondes	Bahía Bahamondes	En fase de Ejecución y Aprobación RS
Conectividad: - Conectividad Interregional.	General	Construcción Vialidad	Construcción Pasarela Bahía Exploradores Segunda Etapa	Bahía Explorado-res	En fase de Ejecución RS
Conectividad: - Conectividad Interregional.	General	Construcción Vialidad	Construcción Puente Raúl Marín Balmaceda (Diseño)	Puerto Raúl Marín Balmaceda	En fase de Prefactibilidad RS
Conectividad: - Conectividad Interregional.	General	Conservación Vialidad	Conservación Conectividad Interior, Región de Aysén	Región de Aysén	En fase de Ejecución y Aprobación, Recomendado
Conectividad: - Conectividad	General	Ampliación, mejoramiento	Mejoramiento Caminos Varios	Coyhaique	En fase de Diseño en

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observación
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación	
Interregional.		y reparación Vialidad	Comuna de Coyhaique		Aprobación RS
Conectividad: - Conectividad Interregional.	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Caminos Varios En Comuna De Aysén	Puerto Aysén	En fase de Diseño en Ejecución RS
Conectividad: - Conectividad Interregional.	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Caminos Varios Comuna de Cochrane Y Chile Chico	Cochrane y Chile Chico	En fase de Diseño en Ejecución RS
Conectividad: - Conectividad Interregional.	General	Construcción Vialidad	Construcción Camino De Acceso Al Recinto Portuario De Cisnes Y Obras Complementarias.	Puerto Cisnes	En fase de Ejecución, en Evaluación OT
Conectividad: - Conectividad Interregional.	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Acceso Pto. Guadal	Puerto Guadal	En fase de Diseño en Aprobación RS
Conectividad: - Conectividad Interregional.	General	Reposición Vialidad	Reposición Refugio de Pasajeros Aeródromo Villa O'Higgins	Villa O'Higgins	En fase de Ejecución RS
Conectividad: - Conectividad Interregional.	General	Aeropuertos	Construcción Refugio de Pasajeros Aeródromo Caleta Andrade	Caleta Andrade	En fase de Ejecución, en Formulación, Sin Rate
Conectividad: - Inserción Internacional	General	Otros	Construcción Complejo Fronterizo Huemules	Paso Huemules	En fase de Ejecución RS
Conectividad: - Inserción Internacional	General	Aeropuertos	Ampliación Terminal De Pasajeros		En fase de Ejecución, en Formulación, Sin Rate
Conectividad: - Inserción Internacional	General	Aeropuertos	Ampliación Área De Movimiento, Aeródromo Balmaceda.	Balmaceda	En fase de Ejecución RS
Conectividad: - Inserción Internacional	General	Reposición Vialidad	Reposición Ruta X-65, Pto. Ibáñez Paso Pallavicini Etapa II	Puerto Ibáñez	En fase de Ejecución RS
2. Asentamientos Humanos: - Desarrollo de Espacios Públicos de Calidad	Turística y Local	Otros	Construcción Parque Los Artesanos - Pto. Chacabuco	Puerto Chacabuco	En fase de Ejecución, en Adjudicación RS
2. Asentamientos	Turística	Otros	Construcción Red	Puerto Aysén	En fase de

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observación
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación	
Humanos: - Desarrollo de Espacios Públicos de Calidad	y Local		De Ciclovías Puerto Aysén		Ejecución, en Formulación, Sin Rate
2. Asentamientos Humanos: - Desarrollo de Espacios Públicos de Calidad	Turística y Local	Otros	Construcción Parque Costanera Rio Simpson, Coyhaique	Coyhaique	En fase de Ejecución, en Aprobación RS
2. Asentamientos Humanos: - Desarrollo de Espacios Públicos de Calidad	Turística y Local	Otros	Construcción Obras De Mejoramiento Paseo Baquedano, Coyhaique	Coyhaique	En fase de Ejecución RS
2. Asentamientos Humanos: - Desarrollo de Espacios Públicos de Calidad	Turística y Local	Otros	Construcción Parqueadero De Camiones Ciudad De Coyhaique	Coyhaique	En fase de Ejecución RS
2. Asentamientos Humanos: - Desarrollo de Espacios Públicos de Calidad	Turística y Local	Otros	Reposición Terminal De Buses De Coyhaique	Coyhaique	En fase de Ejecución RS
2. Asentamientos Humanos: - Desarrollo de Espacios Públicos de Calidad	Turística y Local	Otros	Reposición Terminal De Buses De Coyhaique	Coyhaique	En fase de Ejecución, en Formulación, Sin Rate
2. Asentamientos Humanos: - Desarrollo de Espacios Públicos de Calidad	Turística y Local	Otros	Mejoramiento Borde Costero Puyuhuapi	Puyuhuapi	En fase Diseño y Ejecución, en Aprobación, RS
2. Asentamientos Humanos: - Desarrollo de Espacios Públicos de Calidad	Turística y Local	Otros	Mejoramiento Borde Lacustre Puerto Bertrand	Puerto Bertrand	En fase Diseño, en Aprobación, RS
2. Asentamientos Humanos: - Desarrollo de Espacios Públicos de Calidad	Turística y Local	Otros	Construcción Paseo Costanera Rio Tranquilo, Rio Ibáñez	Río Tranquilo	En fase de Ejecución, en Formulación, Sin Rate
2. Asentamientos Humanos: - Desarrollo de Espacios Públicos de Calidad	Turística y Local	Otros	Construcción Infraestructura Habilitante En Localidad Bahía Exploradores	Bahía Exploradores	En fase de Diseño en Formulación Sin Rate
2. Asentamientos Humanos: - Desarrollo de Espacios Públicos de	Turística y Local	Otros	Construcción Infraestructura Habilitante En Localidad Bahía	Bahía Exploradores	En fase de Ejecución, en Formulación, Sin Rate

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observación
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación	
Calidad			Exploradores		
4. Desarrollo Productivo: - Fortalecimiento del Turismo como Eje Motor de Desarrollo de Aysén	Turística	Otros	Transferencia para Programa Estratégico Regional para el Turismo (Emprende)	Región de Aysén	En fase de Ejecución, Recomendado
4. Desarrollo Productivo: - Fortalecimiento del Turismo como Eje Motor de Desarrollo de Aysén	Turística	Otros	Construcción de Infraestructura Turística para ASP Prioritarias P.N. Laguna San Rafael	Parque Nacional Laguna San Rafael	En fase de Diseño en Adjudicación RS
4. Desarrollo Productivo: - Fortalecimiento del Turismo como Eje Motor de Desarrollo de Aysén	Turística	Otros	Construcción de Infraestructura Turística para ASP Prioritarias P.N. Laguna San Rafael	Parque Nacional Laguna San Rafael	En fase de Ejecución, en Formulación, Sin Rate
4. Desarrollo Productivo: - Fortalecimiento del Turismo como Eje Motor de Desarrollo de Aysén	Turística	Otros	Construcción de Infraestructura Turística para ASP Prioritarias P.N. Queulat	Parque Nacional Queulat	En fase de Diseño en Ejecución RS
4. Desarrollo Productivo: - Fortalecimiento del Turismo como Eje Motor de Desarrollo de Aysén	Turística	Otros	Construcción de Infraestructura Turística para ASP Prioritarias P.N. Queulat	Parque Nacional Queulat	En fase de Ejecución, en Formulación, Sin Rate
4. Desarrollo Productivo: - Fortalecimiento del Turismo como Eje Motor de Desarrollo de Aysén	Turística	Otros	Transferencia Monitoreo de Cambio aceptable En 3 ASP Más Visitadas Para Estrategia De Uso Turístico	Región de Aysén	En fase de Ejecución, RS GORE
4. Desarrollo Productivo: - Fortalecimiento del Turismo como Eje Motor de Desarrollo de Aysén	Turística	Otros	Construcción de Miradores y Señalética Turísticos en Ruta 7 y Ruta 240	Región de Aysén	En fase de Ejecución, en Evaluación OT
4. Desarrollo Productivo: - Fortalecimiento del Turismo como Eje Motor de Desarrollo de Aysén	Turística	Otros	Transferencia para el desarrollo de ZOIT de los territorios Palena-Queulat, Chelenko Y O'Higgins	Región de Aysén	En fase de Ejecución, RS GORE
4. Desarrollo Productivo: - Fortalecimiento del	Turística	Otros	Capital Semilla Emprendimiento Turismo de los	Región de Aysén	En fase de Ejecución, RS GORE

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observación
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación	
Turismo como Eje Motor de Desarrollo de Aysén			territorios Palena Queulat y Chelenko Cerro Castillo		
4. Desarrollo Productivo: - Fortalecimiento del Turismo como Eje Motor de Desarrollo de Aysén	Turística	Otros	Transferencia para el Mejoramiento de la Oferta Turística para la Calidad (Sello de Calidad)	Región de Aysén	En fase de Ejecución, RS GORE
4. Desarrollo Productivo: - Fortalecimiento del Turismo como Eje Motor de Desarrollo de Aysén	Turística	Otros	Transferencia a la Oferta Turística de Turismo Rural (Pdi Indap)	Región de Aysén	En fase de Ejecución, en Formulación, Sin Recomendación
4. Desarrollo Productivo: - Fortalecimiento del Turismo como Eje Motor de Desarrollo de Aysén	Turística	Otros	Transferencia para el Diseño de Rutas Científicas para el Turismo en el Litoral de Aysén	Región de Aysén	En fase de Ejecución, en Formulación, Sin Recomendación
4. Desarrollo Productivo: - Fortalecimiento del Turismo como Eje Motor de Desarrollo de Aysén	Turística	Otros	Transferencia para la Promoción Y Marketing Del Destino Aysén Patagonia	Región de Aysén	En fase de Ejecución, RS GORE
4. Desarrollo Productivo: - Fortalecimiento del Turismo como Eje Motor de Desarrollo de Aysén	Turística	Otros	Transferencia para Observatorio Turístico	Región de Aysén	En fase de Ejecución, Idea, Sin recomendación
4. Desarrollo Productivo: - Fortalecimiento del Turismo como Eje Motor de Desarrollo de Aysén	Turística	Otros	Plan de Turismo Zonas Extremas	Región de Aysén	En fase de Diseño en Ejecución RS Gore

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Plan Especial de Desarrollo de la Región de Aysén, 2015.

3.1.7 Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico

La Región de Aysén cuenta con una Zona de Interés Turística – ZOIT declarada que corresponde a Lago General Carrera. Este territorio y su declaratoria no cuentan con un instrumento de ordenamiento territorial.

3.1.8 Zonificación del Borde Costero

La Zonificación de los usos del borde costero se ajusta a las normas establecidas en la Política Nacional de Uso del Borde Costero de 1994. Su objetivo es “establecer las compatibilidades de usos entre las actividades humanas y el activo ambiental en el Borde Costero, de acuerdo a los intereses y prioridades regionales”, considerando que durante las últimas décadas se ha observado un aumento significativo del uso del Borde Costero, producto de las transformaciones en actividades relacionadas a los sectores productivos y turísticos. Los objetivos de la propuesta regional son:

- Posibilitar y orientar el desarrollo equilibrado de las diferentes actividades productivas que se desarrollan en el borde costero, acorde con los intereses regionales, locales y sectoriales.
- Propender a una adecuada compatibilización de las diferentes actividades que se realizan o puedan realizarse en el borde costero.
- Propender a la preservación y conservación de zonas del borde costero, que de acuerdo a sus características de diversidad biológica sean necesarias de proteger.

Para la Región de Aysén, el trabajo realizado para dar cumplimiento a la Política y que permitió la generación de instrumentos de ordenamiento territorial en cada una de las provincias de la región, establece la existencia de 12 Zonas Preferenciales para el Turismo, que corresponden a:

1. Sector al Noreste de las islas Gran Guaitecas y Ascensión más el Canal Puquitín.
2. Isla Jéchica.
3. Sector Raúl Marín Balmaceda, Sto. Domingo, Melimoyu, Seno Gala e Isla Toto.
4. Seno Ventisquero y Canal Puyuhuapi al Norte de Pto. Cisnes.
5. Sector desde el Estero Alvarado hasta el Río Uspallante en el Canal Puyuhuapi.
6. Seno Soto, al Norte de Isla Magdalena.
7. Sector de Ensenada Acantilada, Isla Partida, Isla Carmen con el límite entre Punta Mano y Punta Yelcho.
8. Sector de Bahía Erasmo, Estero Cupquelán, Bahía Exploradores, Estero Elefante (desde Estero Garrao Chico hasta Paso Quesahuén).
9. Desembocadura del Río Baker, incluyendo Estero Steffen, Estero Michell y Canal Baker.
10. Estero Bernardo.
11. Fiordo Ofhidro.
12. Fiordo Témpano.

En relación a la posición presentada por SERNATUR durante el proceso de elaboración del plan, se indica que: SERNATUR ha definido áreas de interés turístico (incluyendo franjas del litoral) las cuales deben mantener su orientación predominantemente turística. El Servicio señala que el uso turístico predominante en la región se basa en el patrimonio natural existente, por lo cual éste requiere de protección; independientemente de qué puntualmente sea viable desarrollar un turismo ligado a otras actividades productivas.

Cabe señalar que los instrumentos no especifican requerimientos de infraestructura para el turismo vinculados al proceso de planificación del borde costero de la Región de Aysén.

3.1.9 Estudio Plan Marco de Desarrollo Territorial Subterritorio Caleta Tortel, 2012.

El “Estudio Plan Marco de Desarrollo Territorial Sub Territorio Caleta Tortel”, fue desarrollado en el contexto del “Programa de Infraestructura Rural para el Desarrollo Territorial”; licitado por el Gobierno Regional de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo y adjudicado al Centro de Ciencias Ambientales EULA-Chile de la Universidad de Concepción.

El objeto de este estudio es la identificación de oportunidades de negocio y la determinación de los déficits existentes relacionadas a la demanda en infraestructura.

Cuadro 3-8
Infraestructura Turística Requerida según el Plan Marco de Desarrollo Territorial Caleta Tortel. Región de Aysén.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observación
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación	
Proyectos de Infraestructura PIRDT	General	Construcción Vialidad	Diseño camino bajada a Sector Rincón Bajo y Muelle Intermodal, Caleta Tortel	Caleta Tortel	Es importante resaltar la relevancia que posee esta baja para el eje turismo, a fin de poder descargar insumos, tener un adecuado espacio para la llegada de visitantes a los circuitos turísticos, y lo más relevante, es que la caleta estaría con ello, habilitada para los discapacitados, lo que permitiría a los productores optar a certificación turística
Proyectos de Infraestructura PIRDT	Turística	Otros	Diseño Senda Ventisquero Steffen.	Senda Ventisquero Steffen.	El objetivo de este proyecto es mejorar y facilitar el traslado de personas y de productos de bovino para desarrollar el segundo distrito más poblado de la comuna, potenciándolo a través del Turismo y el desarrollo de los otros ejes en el Subterritorio.

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Plan Marco de Desarrollo Territorial Caleta Tortel 2012.

3.2 Instrumentos de Planificación Locales

3.2.1 Planes de Desarrollo Turístico Comunales

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

En la Región de Aysén se encuentran vigentes cuatro Planes de Desarrollo Turístico Comunes correspondientes a las comunas de Tortel, Puerto Aysén, Cisnes y O'Higgins.

El **PLADETUR de Tortel 2011-2014**. El instrumento no cuenta con un apartado explícito de necesidades de inversión para el turismo.

El **PLADETUR de O'Higgins 2014-2018** busca posicionar al turismo como actividad económica dinamizadora y sustentable, articulando las voluntades público-privadas para optimizar el desarrollo e inversión de infraestructura, profesionalización de la base empresarial y promoción.

Cuadro 3-9
Infraestructura Turística Requerida según el PLADETUR O'Higgins.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Gestión público-privada para el mejoramiento de infraestructura de sustentación turística	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento de la infraestructura del aeródromo de Villa O' Higgins	Villa O' Higgins
Gestión público-privada para el mejoramiento de Infraestructura de sustentación turística	Turística y Local	Otros Obras Portuarias	Desarrollo de infraestructura portuaria en Lago O' Higgins	Lago O' Higgins
Gestión y desarrollo de atractivos turísticos	Turística	Otros	Diseño de Ruta Escénica. Considera Mejoramiento del Museo Padre Antonio Ronchi. Construcción Museo Historiográfico. Construcción Museo Científico.	Comunal
Gestión y desarrollo de atractivos turísticos	Turística y Local	Otros	Diseño de evento deportivo "Carrera Binacional". Considera Mantención y mejoramiento de red de senderos Desarrollo de infraestructura para la realización de actividades en el Lago Cisnes.	Comunal
Gestión y desarrollo de atractivos turísticos	Turística	Otros	Señalética de acceso y presentación de atractivos turísticos.	Comunal

Fuente: Elaboración propia a partir de información del PLADETUR O'Higgins 2014-2018.

3.2.2 Planes de Desarrollo Comunal

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

En lo que respecta a la **Región de Aysén**, se revisaron los Planes de Desarrollo Comunal de Aysén, Río Ibáñez, O'Higgins, Tortel, Chile Chico, Cochrane, Cisnes, Coyhaique, Laguna Verde y las Guaitecas.

El **PLADECO de Aysén 2010-2014** tiene como objetivo convertir a Aysén en una "Reserva Natural, tierra de ciudadanos que construyen desarrollo, cuna de puertos que abren una ventana al mundo". Las líneas de acción estratégicas vinculadas al turismo son las siguientes:

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

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observaciones
	Tipo	Sub-tipo	Nombre	Ubicación	
Gestión Territorial para un Desarrollo Integral y Equitativo del Territorio	General	Otros	Diseño y construcción de la nueva Plaza de Armas de Puerto Aysén	Puerto Aysén	Rediseñar y Construir el principal lugar de uso público de Puerto Aysén, de forma abierta y participativa en conjunto con los vecinos y vecinas
Turismo: Fuente de Crecimiento Económico y Emprendimientos Locales	Turística	Otros	Oficina especializada en atención turística habilitada con servicios higiénicos públicos	Puerto Aysén	Disponer de una oficina especializada para brindar la atención turística que requieran los visitantes tanto nacionales como extranjeros. Habilitación de servicios sanitarios públicos.
Turismo: Fuente de Crecimiento Económico y Emprendimientos Locales	Turística	Otros	Instalación de Señaléticas	Comunal	Dotar a la Comuna de Aysén de señaléticas turísticas tal como se ha hecho en Puerto Chacabuco, de carácter histórico, de toponimias o para indicar otros puntos de interés.
Desarrollo Socio-Económico en armonía con el Medio Ambiente	Turística y Local	Otros	Hermoseamiento de la Comuna de Aysén y cuidado de áreas verdes	Comunal	Materializar sistemas de áreas verdes y espacios de uso público al interior de los centros poblados y mejorar los existentes. A su materialización pueden concurrir programas como los de Parques Urbanos y Espacios Urbanos

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observaciones
	Tipo	Sub-tipo	Nombre	Ubicación	
					Seguros del MINVU. Resguardar y equipar entornos y lugares de importancia ambiental y turística de la Comuna, con señalética informativa, basureros, limpieza, entre otros
Desarrollo Socio-Económico en armonía con el Medio Ambiente	Turística y Local	Otros	Diseño de Ciclovías	Comunal	Este proyecto también se encuentra dentro de las ideas del gobierno local y representa una gran alternativa tanto local como para los visitantes, además de promover el uso de la bicicleta en vez del automóvil
Aysén de cara a su costa	Turística y Local	Otros	Rescate Circuito Inter-portuario de la Comuna	Comunal	Crear un circuito Inter-portuario con oferta local, que permita a los turistas o posibles inversionistas, trasladarse en la Comuna a través del transporte marítimo/fluvial.

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Aysén, 2010-2014.

El **PLADECO Río Ibáñez 2012-2018** busca en el ámbito económico convertir a la comuna en un territorio con el máximo valor agregado a la producción local a través de la formación y capacitación del recurso humano, el desarrollo de la capacidad emprendedora de la población juvenil, el fomento de la microempresa y las inversiones en los encadenamientos productivos, la búsqueda de mercados y la incorporación de tecnología e infraestructura productiva.

Cuadro 3-11
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Río Ibáñez

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Identidad y Cultura	Turística y Local	Otros	Creación de Centro Cultural	Puerto Tranquilo Puerto Ibáñez
	Turística y Local	Otros	Habilitación del Museo Regional de la Minería	Puerto Sánchez

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Río Ibáñez 2012-2018.

El **PLADECO de O'Higgins 2012-2017** tiene como visión ser una comuna participativa, con una orientación a la gestión, respetuosa de su patrimonio cultural y también de su

entorno natural, que se desarrolle equitativamente en lo social y en lo económico, con un fuerte énfasis en el desarrollo del turismo sustentable.

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

Cuadro 3-12
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de O'Higgins.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura	Turística y Local	Otros	Mejoramiento de Museo Padre Antonio Ronchi	Villa O'Higgins
Infraestructura	Turística y Local	Otros	Diseño de anfiteatro comunal, parque comunal y acceso en sitio municipal	Villa O'Higgins
Infraestructura	Turística	Otros	Construcción y mejoramiento de circuitos de senderos turísticos	Comunal
Infraestructura	General	Construcción Vialidad	Avenida de acceso en la comuna	Villa O'Higgins
Infraestructura	Turística y Local	Otros	Habilitación balneario comunal	Villa O'Higgins
Infraestructura	Turística y Local	Otros	Habilitación de miradores tramo comuna	Comunal
Fomento productivo	Turística	Otros	Habilitar oficina de turismo	Villa O'Higgins

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECOS O'Higgins 2012-2017.

El **PLADECOS de Chile Chico 2015-2018** busca convertir a la comuna en la capital regional del desarrollo sustentable, foco agrícola y turístico, cuyo progreso social, cultural y económico está basado en la accesibilidad a las diversas oportunidades por medio de los conocimientos de las personas asociado a su identidad y patrimonio para crear una comunidad respetuosa con el medio ambiente. Su objeto es poner en valor, preservar y promover la oferta turística comunal en su amplia gama de manifestaciones y perfeccionar la calidad de los servicios asociados a la actividad turística.

Cuadro 3-13
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Tortel

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Tortel innova en la forma de administrar y organizar su gestión de comuna; en el territorio, en la salud, en el desarrollo económico local y en el fortalecimiento del patrimonio cultural y arquitectónico	Turística y Local	Otros	Implementar infraestructura turística para un nuevo espacio urbano, que integre el flujo peatonal y marítimo, con un horizonte máximo del año 2007	Comunal

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECOS Tortel 2004-2007

El **PLADECOS Cisnes 2011-2015** busca convertir a Cisnes en una comuna conectada y dotada de diversos servicios públicos y privados, orientada al desarrollo descentralizado y sustentable en las áreas social, cultural y económica de todas sus

localidades, potenciando las actividades productivas, con énfasis en el turismo, recursos marinos y ganadería

Cuadro 3-14
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Cisnes

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observaciones
	Tipo	Sub-tipo	Nombre	Ubicación	
Mejorar y complementar la infraestructura básica de las localidades	Turística y Local	Otros	Construcción costanera peatonal	Puyuhuapi	Para fortalecer el desarrollo turístico se plantea la idea de construir una costanera peatonal como espacio de esparcimiento, para turistas y locales.
Mejorar y complementar la infraestructura básica de las localidades	Turística y Local	Otros	Construcción Baños públicos para turismo	La Junta, Puyuhuapi	
Apoyar la participación y organización de la comunidad a través de la creación y mejoramiento de espacios comunitarios y desarrollo de actividades recreativo-culturales	Turística y Local	Otros	Construcción de centro cultural y biblioteca	Raúl Marín	Debido al interés de la comunidad de desarrollar el potencial turístico de la localidad, es su intención contar con un espacio que agrupe, actividades culturales y biblioteca, pero que además se constituya como un espacio turístico, de hecho, en este mismo espacio podría establecerse un Museo con aportes de la comunidad.
Apoyar la participación y organización de la comunidad a través de la creación y mejoramiento de espacios comunitarios y desarrollo de actividades recreativo-culturales	Turística y Local	Otros	Museo del Mar	Raúl Marín	Complementario al Centro Cultural y biblioteca

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Cisnes 2011-2015.

El **PLADECO Coyhaique 2014-2018** aspira a convertir a Coyhaique como una comuna turística, con una amplia oferta de productos y servicios de calidad que han puesto en valor el potencial natural, cultural y de identidad patagónica del territorio, cuidando la sustentabilidad ambiental, incorporando al sector rural como componente fundamental de esta oferta.

Cuadro 3-15
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Coyhaique

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observaciones
	Tipo	Sub-tipo	Nombre	Ubicación	

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida				Observaciones
	Tipo	Sub-tipo	Nombre	Ubicación	
Desarrollo económico productivo	Turística y Local	Otros	Generación de circuito histórico y patrimonial de la comuna	Comunal	
Desarrollo económico productivo	General	Otros	Estudio de mercado, evaluación de terrenos para el diseño de proyecto Mercado Municipal	Coyhaique	
Desarrollo económico productivo	Turística y Local	Otros	Generación de red de miradores en la comuna	Comunal	La meta es cinco miradores nuevos, que formen una red en la comuna
Desarrollo Territorial	General	Otros	Elaboración de plan Maestro de de proyecto "Parque Urbano.	Coyhaique	
Desarrollo Territorial	General	Otros	Generación de ordenanza municipal que regule la materialidad de construcción en el radio centro de la comuna.	Comunal	
Desarrollo Territorial	Turística	Otros	Fortalecimiento de la señalética de acceso a atractivos turísticos de la comuna	Comunal	La meta es 50 nuevas señaléticas de acceso a atractivos turísticos

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECOCoyhaique 2014-2018.

El **PLADECOCoyhaique 2011-2014** menciona que el turismo en la comuna se mantiene incipiente y que se presenta para la comunidad y el Municipio, como una actividad alternativa potencial que genera ingresos y una contribución al desarrollo económico y social de la Comuna, promoviendo los atractivos naturales y culturales, orientándose a un desarrollo turístico rural. En ese mismo sentido se hace necesario el de las actividades agroganaderas y forestales como actividad económica primaria que puedan enlazarse o funcionar como clúster para diversificar, apalancar y dar mayor atractivo a las actividades turísticas de perfil rural – agroganadera.

Cuadro 3-16
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Lago Verde

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Equipamiento e infraestructura	General	Otros	Mejoramiento Parque Pan de Azúcar de Lago Verde	Lago Verde
Equipamiento e infraestructura	Turística y Local	Otros	Construcción Escultura Jinete Patagón	
Equipamiento e infraestructura	General	Otros	Construcción Parque acceso Lago Verde	Lago Verde
Equipamiento e infraestructura	Turística y Local	Otros	Construcción Centro de Interpretación Cultural La Tapera	La Tapera
Equipamiento e infraestructura	General	Otros	Mejoramiento Plaza Cívica Villa Amengual	Villa Amengual

Equipamiento e infraestructura	Turística	Otros	Construcción Señalética Turística Comuna	Comunal
--------------------------------	-----------	-------	--	---------

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECOC Lago Verde 2011-2014.

El **PLADECOC de las Guaitecas 2012-2017** tiene como visión convertir a las Guaitecas en una comuna participativa, con una orientación a la gestión, respetuosa de su patrimonio cultural y también de su entorno natural, que se desarrolle equitativamente en lo social y en lo económico, con un fuerte énfasis en el desarrollo sustentable y fortaleciendo la conexión dentro y fuera de la comuna.

Cuadro 3-17
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de las Guaitecas

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Mejorar la infraestructura municipal	Turística	Otros	Construcción de Espacios para Miradores	Comunal
Mejorar la infraestructura municipal	Turística y Local	Otros	Mejoramiento de Playas y Costanera.	Comunal
Desarrollar el turismo.	Turística y Local	Otros	Diagnóstico, Evaluación y Determinación de Zonas de Manejo Protegidas de Flora y Fauna para el Turismo.	Comunal
Difundir los cuidados específicos de las zonas patrimoniales de la comuna.	Turística y Local	Otros	Señalética para Visitantes en las Zonas de Protección Medioambiental de la Comuna.	Comunal

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECOC Lago Verde 2012-2017.

En relación al **PLADECOC Cochrane 2013-2018**, en dicho documento no se informan requerimientos de infraestructura para el turismo.

3.2.3 Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP)

En la **Región de Aysén**, existen doce Áreas Silvestre Protegidas vigentes, que corresponden a:

- Parque Nacional Bernardo O'Higgins
- Parque Nacional Laguna San Rafael
- Parque Nacional Queulat
- Reserva Nacional Cerro Castillo
- Reserva Nacional Coyhaique
- Reserva Nacional Lago Cochrane
- Reserva Nacional Lago Jeinimeni
- Reserva Nacional Lago Carlota
- Reserva Nacional Río Simpson
- Reserva Nacional Trapananda

- Monumento Natural Cinco Hermanas
- Monumento Natural Dos Lagunas

El **Parque Nacional Bernardo O'Higgins** posee como instrumento director una **Guía de Manejo del Sector Norte del PN Bernardo O'Higgins**, elaborada el año 2000 por la Corporación Nacional Forestal (CONAF) y la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO), bajo la metodología tradicional de los Planes de Manejo de ASP. Por tanto, este instrumento establece las directrices que norman la administración y uso del Parque Nacional, en razón de realizar un aprovechamiento óptimo de sus recursos.

El Documento menciona que el turismo es una actividad incipiente, en el área de estudio no hay infraestructura de apoyo, aunque los atractivos naturales son interesantes. CONAF ha concesionado los senderos y el servicio de guías turísticos en el sector Glaciar Pío XI del Parque, por lo cual el concesionario realizó los trabajos de habilitación de los senderos. Por otra parte, varios emprendimientos privados han realizado inversiones en sus propiedades para el desarrollo de un turismo basado en la observación de la forma nativa en la desembocadura del Río Serrano.

Uno de los mayores atractivos del Parque Nacional Bernardo O'Higgins es el Glaciar Pío XI, para el cual la Gobernación de Última Esperanza ha hecho esfuerzos con el fin de identificar la ruta terrestre de acceso más adecuada.

En cuanto a la zonificación, se permite el desarrollo de actividades turísticas en la Zona de Uso Primitivo, en particular el desarrollo de actividades de educación y ecoturismo congruentes con la protección de los recursos naturales del Parque. La normativa establece que las instalaciones deberán ser muy limitadas, consistiendo únicamente en un número mínimo de senderos rústicos para labores de patrullaje y actividades de ecoturismo reguladas. Sumado a ello, toda construcción e instalación relacionada con el desarrollo de un turismo naturalista en el Parque deberá seguir los estándares de diseño y construcción que establezca la CONAF, los que deberán considerar la fragilidad visual del paisaje y las exigencias que impone el aislamiento.

En el documento no se detallan requerimientos de infraestructura para el turismo.

El Parque Nacional Laguna San Rafael según la Corporación Nacional Forestal tiene como Plan de manejo un documento de Evaluación y Catastro de Parques Nacionales y Reservas Forestales Región de Aysén, Reserva Forestal Península de Taitao y Parque Nacional Laguna San Rafael, publicado en 1982. En este documento, no se exponen requerimientos de infraestructura para el desarrollo de actividades turísticas. Menciona si embargo que para el tipo de actividades turísticas desarrolladas en el Parque se requiere de sendas y mejores accesos al Parque Nacional.

El **Plan de Manejo del Parque Nacional Queulat de 1988** corresponde al primer Plan de Manejo de la unidad creada en 1983 y en él se establecen las directrices que norman la administración y uso del Parque Nacional, en razón de realizar un aprovechamiento óptimo de sus recursos. Sus objetivos de manejo se refieren a la preservación estricta

de todos los ambientes naturales existentes, especialmente en relación a la vegetación y a red hídrica.

Las actividades más frecuentes que se realizan en el Parque son paseos en bote, pesca deportiva y campismo no organizado en el sector y lago Risopatrón, vistas al Salto Padre García, toma de fotografías y eventualmente, excursiones hacia algunos ventisqueros cercanos y lagunas como la laguna témpanos o Los Pumas. El sector más frecuentado es el río Ventisquero.

De acuerdo a la zonificación del Plan de Manejo, las actividades turísticas se permiten en la Zona Primitiva, pero solo en relación a actividades recreativas de bajo impacto. El uso público se restringe a caminatas y camping en forma primitiva o rústica y deben contar con autorización del personal del CONAF. En la Zona de Uso Extensivo, es posible el desarrollo de actividades recreativas por parte de los visitantes, evitando la concentración de los mismos. Por lo mismo se permite el camping no organizado y el ingreso de casas rodantes por los caminos señalados, según autorización de la administración. En la Zona de Uso Intensivo, también es posible el desarrollo de actividades de recreación y educación ambiental en los lugares indicados para ello. En cualquiera de las zonas toda nueva construcción proyectada debe ser acorde al paisaje local y someterse a EIA.

Cuadro 3-18
Infraestructura requerida en el Plan de Manejo del P.N. Queulat

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mantenión de la Ruta Austral para favorecer el acceso al Parque	Parque Nacional Queulat
Programa de Recreación	Turística	Otros	Trazado de senderos de excursión: - Guardería Pangue a Laguna los Pumas, 5 Km. - Guardería Ventisquero al nacimiento del río, 13 km -Guardería Quetru a Ventisquero Portezuelo Querlan, 1,5 Km - Guardería Pudú a naciente rio cascada, 5 Km - Camping río Queulat a nacimiento rio Queulat, 5Km. - Carretera Austral km 192 a cráter volcánico en Cordillera Queulat.	Parque Nacional Queulat
Programa de Recreación	Turística	Otros	Diseño de áreas de camping en ribera Occidental Lago Risopatrón.	Lago Risopatrón
Programa de Recreación	Turística	Otros	Diseño de áreas de camping en río Queulat	Río Queulat
Programa de Recreación	Turística	Otros	Trazado sendero acceso al salto del Padre García	Salto del Padre García
Programa de Recreación	Turística	Otros	Diseño de 2 miradores en salto Padre García	Salto del Padre García
Programa de Recreación	Turística	Otros	Diseño de 2 miradores en sector Laguna Témpanos	Laguna Témpanos
Programa de Recreación	Turística	Otros	Diseño de áreas de picnic con 5 sitios cercano al río Queulat y al puente.	Río Queulat
Programa de Recreación	Turística	Otros	Diseño de un área de picnic aledaña al río Ventisquero con 10 sitios.	Río Ventisquero
Programa de Interpretación y Educación Ambiental	Turística	Otros	Determinar lugares optativos para la instalación del Centro de Información Ambiental.	Parque Nacional Queulat
Programa de Interpretación y Educación Ambiental	Turística	Otros	Diseño de senderos de interpretación: - Ribera Occidental Laguna Témpanos, 2km. - Sector laguna Quetru - Sector Laguna Risopatrón, cercano a camping.	Parque Nacional Queulat
Programa de Recreación	Turística y Local	Otros	Identificación de sitios cercanos a Carretera Austral para Estaciones Educativas.	Parque Nacional Queulat

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo del PN Queulat, 1988.

El **Plan de Manejo de la Reserva Nacional Cerro Castillo, 2009**, es un instrumento de planificación territorial clave para la administración de este territorio, en concordancia con los fines y objetivos de su creación, y la categoría de manejo que posee. Entre sus objetivos específicos se encuentra el regular y fomentar el desarrollo de actividades ecoturísticas y de educación ambiental, que contribuyan al desarrollo local y conservación de la biodiversidad de la Reserva.

La zonificación de la R.N. Cerro Castillo permite el desarrollo de actividades recreativas en forma intensiva en la Zona de Uso Público. En esta zona se permite la construcción y/o mejoramiento de infraestructura de uso público, tales como habilitación de senderos, miradores, zonas de camping, señalética de tipo informativa e interpretativa, entre otros.

- El flujo peatonal sólo podrá efectuarse dentro de los senderos y áreas de esparcimiento establecidas.
- Se permitirá la pernoctación de los visitantes, sólo en aquellos sectores definidos por la administración.
- Los senderos serán exclusivamente de uso peatonal, por lo cual no se podrán desarrollar cabalgatas.
- No está permitido el generar fogatas, ni el establecimiento de camping y picnic en áreas no autorizadas por la administración.

Cuadro 3-19
Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la R.N. Cerro Castillo

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Operaciones	Turística y Local	Otros	Diseñar y construir infraestructura de vigilancia y control en la Reserva.	Reserva Nacional Cerro Castillo
Programa de Operaciones	Turística y Local	Otros	Mejorar y/o construir infraestructura de uso público.	Reserva Nacional Cerro Castillo
Programa de Operaciones	Turística y Local	Otros	Mantener y construir señalética en la RNCC.	Reserva Nacional Cerro Castillo
Programa de Operaciones	Turística	Otros	Mantener y construir instalaciones y senderos al interior de la RNCC.	Reserva Nacional Cerro Castillo
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseñar e implementar un Centro de Información e Interpretación de la Reserva en la ZUP.	Reserva Nacional Cerro Castillo

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la R.N, Cerro Castillo, 2009.

El **Plan de Manejo de la Reserva Nacional Coyhaique, 2014**, es un instrumento de gestión, que se fundamenta en un proceso de planificación y que comprende aspectos técnicos, normativos y orientadores destinados a garantizar la conservación de un área protegida, a través del ordenamiento del uso de su espacio. El objetivo General de Manejo es el de Constituir una Reserva vinculada con su entorno y pionera en el proceso de recuperación del Boque Nativo

De acuerdo a la Zonificación del Plan de Manejo se permite la recreación extensiva y la educación ambiental en la zona de Uso Público Extensivo. Para ello se permite la circulación de visitantes en senderos habilitados. No está permitido el campismo y las excursiones se limitan a exploraciones técnicas autorizadas.

En la Zona de Uso Público Intensivo se permite ella recreación y educación ambiental en senderos habilitados. El campismo se permite en áreas de desarrollo de camping y picnic. También está permitido el ciclismo y las cabalgatas en senderos autorizados.

Cuadro 3-20
Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la R.N. Coyhaique

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Operaciones	Turística y Local	Otros	Mejoramiento de Estándares Red Caminera. (Estacionamientos, señaléticas, Vías de evacuación de aguas lluvias).	Reserva Nacional Coyhaique
Programa de Operaciones	Turística y Local	Otros	Mejorar e incrementar instalaciones de administración.	Reserva Nacional Coyhaique
Programa de Operaciones	Turística y Local	Otros	Diseño de accesos a la reserva.	Reserva Nacional Coyhaique
Programa de Operaciones	Turística	Otros	Diseño y adaptación de rutas para bicicletas.	Reserva Nacional Coyhaique
Programa de Operaciones	Turística y Local	Otros	Mejoramiento y reposición de cierre perimetral.	Reserva Nacional Coyhaique
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseño de estrategia para mejorar servicios turísticos.	Reserva Nacional Coyhaique
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Mejorar oferta turística de la Unidad.	Reserva Nacional Coyhaique
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Mejorar infraestructura turística de la Unidad.	Reserva Nacional Coyhaique
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Implementar actividades turísticas de invierno.	Reserva Nacional Coyhaique
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseñar plan de sitio Laguna Verde	Laguna Verde
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseñar plan de sitio de Casas Bruja	Casas Bruja
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Mejoramiento de trazado de senderos	Reserva Nacional Coyhaique
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Mejoramiento de señalética de senderos.	Reserva Nacional Coyhaique
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseño de circuito para personas con movilidad reducida.	Reserva Nacional Coyhaique
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseño de estaciones de interpretación ambiental.	Reserva Nacional Coyhaique

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la R.N, Coyhaique, 2014.

La **Reserva Nacional Lago Cochrane** fue creada en 1967 y su Plan de Manejo vigente es de **2004**. Su objetivo es garantizar la vida de determinadas especies arbóreas y conservar la belleza del paisaje y del entorno inmediato. Junto con ello, es la preservación del medio natural en el que residen familias de huemules, en un entorno de gran cercanía a un centro poblado en la Región de Aysén, distinguiéndose de otras Unidades de Protección. Desde la perspectiva del turismo, entre sus objetivos específicos se encuentre el "proveer oportunidades para la recreación y el turismo en un ambiente natural, basado en las potencialidades que presentan los recursos de la unidad.

La Zonificación del Plan de Manejo de la Reserva establece que es posible el desarrollo de actividades turísticas en la Zona de Uso Primitivo, Zona de Uso Público, de acuerdo a los fines que establece la unidad.

Cuadro 3-21
Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la R.N. Lago Cochrane

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de operaciones	Turística y Local	Otros	Accesibilidad vial mejorada	Reserva Nacional Lago Cochrane
Programa de Uso Publico	Turística y Local	Otros	Diseño de infraestructura para la unidad	Reserva Nacional Lago Cochrane

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la R.N. Lago Cochrane, 2004.

El **Plan de Manejo de la Reserva Nacional Lago Jeinimeni elaborado por CONAF en 1987¹³**, establece como objetivo la protección de los recursos naturales tanto hídricos como de flora y fauna, posibilitando el manejo de los usos orientados al aprovechamiento de los recursos madereros y a la investigación científica, la educación ambiental y el turismo en forma primitiva.

Cuadro 3-22
Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la R.N. Lago Jeinimeni

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Protección	Turística y Local	Otros	Construcción de cerco límite Sur Cañadón Río Avilés (1km)	Río Avilés
Programa de Protección	Turística y Local	Otros	Construcción de cerco límite Norte Río Amarillo (1,5km)	Río Amarillo
Programa de Protección	Turística y Local	Otros	Construcción de refugio para Guarda parques en Río Avilés	Río Avilés
Programa de Protección	Turística y Local	Otros	Construcción de refugio rústico en Laguna del Muchacho	Laguna del Muchacho
Programa de Protección	Turística y Local	Otros	Construcción letreros de protección	Reserva Nacional Lago Jeinimeni
Programa de Protección	Turística y Local	Otros	Construcción refugio guarda parque en Sector La Leona	La Leona
Programa de Recreación	Turística	Otros	Mejoramiento de instalaciones de camping y picnic	Reserva Nacional Lago Jeinimeni
Programa de Recreación	Turística y Local	Otros	Construcción de estacionamiento	Reserva Nacional Lago Jeinimeni
Programa de Recreación	Turística	Otros	Delimitación de sitios de camping y 2 fogones	Reserva Nacional Lago Jeinimeni
Programa de Administración	Turística	Otros	Mantenimiento de infraestructura existente (guarderías, caminos, cercos, campamentos, paneles, zonas de picnic y otras construcciones menores).	Reserva Nacional Lago Jeinimeni
Programa de Educación Ambiental	Turística	Otros	Construcción de un sendero de 500 m con 15 estaciones interpretativas	Reserva Nacional Lago Jeinimeni

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la R.N. Lago Jeinimeni, 1987.

¹³ Documento de Trabajo N° 16. Guía de Manejo Reserva Nacional: Lago Jeinimeni. Autores: Manuel Henríquez A. y Nelson Alvear C. http://www.conaf.cl/wp-content/files_mf/1382468366RNLagoJeinimeni.pdf

El **Plan de Manejo de la Reserva Forestal Lago Carlota de 1998**, señala que la importancia de esta unidad es la protección de la estepa patagónica de Aysén y a la fauna asociada, particularmente la presencia del Huemul (*Hippocamelus bisulcus*). Sumado a ello, también considera entre sus objetivos específicos el proveer oportunidades para la recreación y el turismo en un ambiente natural, basado en las potencialidades que presentan los recursos de la unidad.

La Zonificación de la R.N. Lago Carlota, establece que es posible la recreación y el turismo en la Zona Primitiva, pero causando un mínimo impacto sobre los recursos naturales, por lo que las normas de manejo señalan que se permite el uso público a lo largo de los senderos habilitados, incluso las cabalgatas están limitadas al acompañamiento de guías. También es posible en la Zona de Uso Extensivo e Intensivo, pero no en grandes concentraciones de visitantes, especialmente de las actividades de pesca deportiva en el lago Carlota y río Cáceres. Se permiten la observación de paisajes, fotografía, excursionismo, pesca deportiva y otras del estilo.

Cuadro 3-23
Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la R.N. Lago Carlota

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Administración y Operaciones	Turística y Local	Otros	Sede Administrativa y Guardería (sector carlota)	
Programa de Administración y Operaciones	Turística y Local	Otros	Guardería (Sector Cáceres)	Río Cáceres
Programa de Administración y Operaciones	Turística	Otros	Campamento para personal transitorio (sector Carlota)	Lago Carlota
Programa de Administración y Operaciones	Turística	Otros	Refugio Temporal (sector río Cáceres, cerca del área donde existen huemules).	Río Cáceres
Programa de Administración y Operaciones	Turística	Otros	Instalaciones recreativas en el Área de Desarrollo Lago Carlota.	Lago Carlota
Programa de y Operaciones	Turística y Local	Otros	Construcciones histórico-culturales a preservar (ex-casa del colono Simmonds)	Reserva Nacional Lago Carlota
Programa de Administración y Operaciones	Turística y Local	Otros	Reparación de cercos (30 km)	Reserva Nacional Lago Carlota
Programa de Administración y Operaciones	Turística y Local	Otros	Construcción de cercos (20 km)	Reserva Nacional Lago Carlota
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Licitación construcción de infraestructura recreativa	Reserva Nacional Lago Carlota
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseñar, trazar y señalizar senderos de excursión para uso público con miradores desde las áreas de Recreación hacia puntos de interés	Reserva Nacional Lago Carlota

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Establecer Convenios de Cooperación entre Conaf e instituciones públicas y/o privadas que se dedique a las actividades de turismo y recreación.	Reserva Nacional Lago Carlota
Programa de Educación Ambiental e Interpretación	Turística	Otros	Diseñar y construir senderos interpretativos autoguiados, cuyo trazado debe armonizar con el Área de Desarrollo Lago Carlota ¹⁴ .	Lago Carlota

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la R.N. Lago Carlota, 1998.

El **Plan de Manejo de la Reserva Nacional Río Simpson (CONAF, 1999)**¹⁵, tiene entre sus objetivos específicos el contribuir a mejorar y mantener la calidad del paisaje natural en torno al Corredor Bioceánico y ruta que une los dos principales centros poblados de la Región, mediante el dominio de los componentes naturales y la armonización de las construcciones con su entorno, y el proporcionar oportunidades para la recreación, la educación ambiental y la investigación, en términos compatibles con la conservación de los recursos contenidos en la Reserva

Según lo señalado en el Plan de Manejo, el turismo es una de las actividades reconocidas dentro de la Reserva, que permite su uso especialmente en las zonas: Zona Primitiva, procurando un desarrollo de la actividad con mínimo impacto y solo en lugares autorizados y señalizados, además de las zonas de Uso Extensivo e Intensivo.

Cuadro 3-24

Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la R.N. Río Simpson.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Administración y Operaciones	Turística	Otros	Diseño de Área de Desarrollo del 32 (actual sede administrativa)	Reserva Nacional Río Simpson
Programa de Administración y Operaciones	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento caminos de acceso a Cerro Huemules y Correntoso	Cerro Huemules y Correntoso
Programa de Administración y Operaciones	Turística y Local	Otros	Construcciones de cinco Guarderías	Reserva Nacional Río Simpson
Programa de Administración y Operaciones	Turística y Local	Otros	Construcciones de oficina de Sede Administrativa	Reserva Nacional Río Simpson

¹⁴ El Área de Desarrollo Lago Carlota, está comprendida entre de la Zona de Uso Intensivo, en el margen Septentrional del Lago Carlota y comprende una parte del bosque de Lengua, cuyas características estructurales hacen posible permitir una cierta concentración de visitantes para desarrollar actividades recreativas, incluyendo infraestructura necesaria para facilitar tales actividades.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Administración y Operaciones	Turística	Otros	Construcciones de un Centro de Información Ambiental y muestra	Reserva Nacional Río Simpson
Programa de Administración y Operaciones	Turística	Otros	Sala de Muestras y recepción de visitantes en Sector Cerro Huemules	Cerro Huemules
Programa de Administración y Operaciones	Turística y Local	Otros	Construcción de instalaciones de bodegas, leñeras y Talleres	Reserva Nacional Río Simpson
Programa de Administración y Operaciones	General	Otros	Construcción de un Caseta de Control de ingreso	Reserva Nacional Río Simpson
Programa de Administración y Operaciones	Turística	Otros	Definir el trazado y habilitar senderos en, Arroyo sin nombre frente a San Sebastián, sector Cerro La Gloria, interior Cascada de la Virgen, unir San Sebastián con Las Chimeneas, Cerro Cordillerano-Huemules, y complementar sendero río Correntoso cuyo trazado es principalmente por terrenos particulares.	Reserva Nacional Río Simpson
Programa de Administración y Operaciones	Turística	Otros	Definir rutas para excursionismo con mínimo impacto sin habilitación de senderos	Reserva Nacional Río Simpson
Programa de Administración y Operaciones	General	Otros	Analizar la posibilidad de definir estacionamientos en puntos de acceso al río Simpson para hacer pesca deportiva.	Río Simpson

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la R.N. Río Simpson, 1999.

El **Plan de Manejo de la Reserva Nacional Trapananda de 1997**, tiene entre sus objetivos específicos el contribuir a mejorar y mantener la calidad del paisaje natural en torno al Corredor Bioceánico y ruta que une los dos principales centros poblados de la Región, mediante el dominio de los componentes naturales y la armonización de las construcciones con su entorno, y el de proporcionar oportunidades para la recreación, la educación ambiental y la investigación, en términos compatibles con la conservación de los recursos contenidos en la Reserva

La zonificación de la Reserva establece que el turismo es parte de las actividades desarrolladas en el territorio y por ello se permite su desarrollo no concentrado y de acuerdo a los objetivos de la Unidad en la Zonas de Uso Extensivo, de esa manera también es posible la interpretación de los distintos ambientes. Se permite el campismo y el uso de casas rodantes en lugares autorizados. Estas actividades se permiten en el Áreas de Desarrollo Las Lagunas ubicada a 5 Km al Noreste de acceso a la Reserva.

Cuadro 3-25
Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la R.N. Trapananda.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Administración y Operaciones	Turística y Local	Otros	Construcción de 3 guarderías, una casa para personal soltero y una oficina de trabajo.	Reserva Nacional Trapananda
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Construcción de un refugio rústico en sector de Las Lagunas	Las Lagunas
Programa de Uso Público	Turística y Local	Otros	Construcción de instalaciones de bodegas, establos, corral y leñeras.	Reserva Nacional Trapananda
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Construcción de área de camping en sector Laguna Grande con mesones, fogones y basureros	Laguna Grande
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Construcción área de picnic con construcción de cobertizo	Reserva Nacional Trapananda
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseño de un sendero recreativo de naturaleza en bosque de lenga	Reserva Nacional Trapananda
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Letreros de señalización necesarios para la recreación en el área de desarrollo	Reserva Nacional Trapananda

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la R.N. Trapananda, 1997.

El Monumento Natural Cinco Hermanas es uno de los dos Monumentos Naturales de la Región de Aysén. Corresponde a un grupo de islas en medio del Fiordo Aysén, que se caracteriza por la presencia del Bosque Siempre Verde, dependiente de la gran cantidad de precipitaciones que se desarrollan en este sector a lo largo del año. Debido a ello, el **Plan de Manejo del Monumento Natural Cinco Hermanas (CONAF, 2014)** tiene como objetivo de manejo lograr la integración de la comunidad y el medio natural junto con una administración eficiente de los recursos naturales.

El Plan de Manejo señala que se ha observado un aumento de visitantes, por lo que se requiere generar las condiciones (infraestructura, personal y difusión) para el uso público del Monumento Natural Cinco Hermanas.

Las actividades de recreación y turismo son permitidas en la Zona Primitiva y en la Zona de Uso Público, de acuerdo a la Zonificación de la Unidad. No se detallan requerimientos de infraestructura para el turismo.

El Monumento Natural Dos Lagunas se caracteriza por presentar un ambiente de transición entre la Estepa Patagónica y el Bosque Caducifolio de Aysén. Por lo que esta unidad del SNASPE es actualmente un importante refugio para la vida silvestre del sector.

El **Plan de Manejo del Monumento Natural Dos Lagunas de 2009** tiene como objetivo restaurar la condición natural del entorno, además de mejorar la infraestructura y vinculación con la comunidad.

De acuerdo a la Zonificación del Plan de Manejo, las actividades recreativas y el turismo primitivo es posible de desarrollarse en la Zona Primitiva Terrestre y en las

Zonas Primitiva Acuática y Zona de Recuperación, pero solo en aquellos lugares permitidos para ello.

Cuadro 3-26
Infraestructura requerida en el Plan de Manejo del M.N. Dos Lagunas.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Elaborar un Plan de Señalética	Monumento Natural Dos Lagunas
Programa de Operaciones	Turística	Otros	Gestionar la construcción del centro de acogida e información en el área de uso público del M.N.D.L.	Monumento Natural Dos Lagunas
Programa de Operaciones	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mantenición y/o mejoramiento de senderos.	Monumento Natural Dos Lagunas
Programa de Operaciones	Turística	Otros	Mantenición y fabricación de letreros.	Monumento Natural Dos Lagunas
Programa de Operaciones	Turística y Local	Otros	Mantenición de infraestructura administrativa y de protección del M.N.D.L.	Monumento Natural Dos Lagunas
Programa de Operaciones	Turística y Local	Otros	Diseñar e Implementar infraestructura para personal de obra y guarda parques.	Monumento Natural Dos Lagunas

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo del M.N. Dos Lagunas, 2009.

3.3 Planes de Infraestructura MOP

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

El Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 de la Región de Aysén del General Carlos Ibáñez, es un instrumento de planificación elaborado por el Ministerio de Obras Públicas, que orienta las inversiones públicas en la región y que se ha desarrollado sobre una metodología de planificación estratégica, integrada y participativa, que apoya los procesos de toma de decisiones de inversión.¹⁶

Se abordan desafíos en los ámbitos de la infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria, en obras hidráulicas, agua potable rural, pasos fronterizos e infraestructura pública en general.

Su objetivo general es "contribuir eficaz y eficientemente a través de la provisión de servicios de infraestructura y gestión del recurso hídrico, al desarrollo sustentable de la Región de Aysén, mejorando la conectividad y accesibilidad intra e interregional, así como internacional; fortaleciendo el desarrollo del transporte multimodal y el establecimiento de plataformas logísticas para las actividades productivas de la región; mejorando las condiciones de habitabilidad de los asentamientos humanos y localidades, con énfasis en la pertenencia e identidad cultural".

¹⁶ DIRPLAN: Plan Regional de Infraestructura y Gestión de Recursos Hídricos al 2021. Región de la Araucanía- MOP http://www.dirplan.cl/planes/regional/download/PRIGRH_Region_Araucania.pdf

Entre los objetivos específicos del PRIGRH para la región destacan:

1. Desarrollar acciones, proyectos y programas que permitan alcanzar un mayor estándar de servicio en las redes de conectividad (terrestre, marítima, lacustre, fluvial y aérea), tanto a nivel intrarregional, interregional como internacional.
2. Expandir la red de servicios (agua potable y saneamiento básico en localidades rurales, evacuación de aguas lluvias, defensas fluviales y aluvionales, conservación y restauración de edificios patrimoniales), y mejorar con ello, las condiciones de habitabilidad de las localidades rurales y centros poblados de la Región de Aysén.
3. Apoyar el logro de una mayor competitividad y eficiencia en el desarrollo de las actividades económicas (turismo, ganadería, acuicultura, minería, pesquería, agricultura y servicios), que se desarrollan en la Región de Aysén.
4. Desarrollar programas para la construcción, mejoramiento y conservación de edificación pública, con el fin de apoyar la entrega de servicios de calidad de forma desconcentrada en el territorio regional.

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

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

Visión del desarrollo regional del PDI Región Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo.

- La región y el Estado llegan a acuerdos para mitigar y compensar efectos (tangibles e intangibles) de inundaciones y localización de líneas de transmisión en su patrimonio natural, de modo de afectar mínimamente sus recursos turísticos, a la vez que materializando nuevas y útiles infraestructuras (viales, portuarias y aeroportuarias); recibiendo de paso población que tiene efecto positivo en la economía local y que luego se radica en la región ya construidas y operando las centrales respectivas.
- Sin perjuicio de la conclusión de la ruta terrestre con el resto del país, la que permite una conectividad bajo soberanía nacional, las vías argentinas siguen prestando un servicio útil y confiable para el traslado de cargas a los mercados centrales del país.
- Ruta 7 será un eje estructurante de la región, un apoyo infraestructural que genera las condiciones mínimas para la sobrevivencia y, eventualmente, el desarrollo productivo sustentable en su entorno.

- Turismo, gracias a inversiones en infraestructura para la accesibilidad a los destinos y atractivos, como al desarrollo de una industria en forma, se alza como la actividad económica más relevante en la región.
- Instrumentos de planificación territorial (EAE y PROT) permitirán dirimir y acordar vocaciones territoriales que amengüen los conflictos entre sectores productivos: salmonicultura, hidroenergía y turismo.

Lineamientos que se derivan del PDI Región Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo.

- Completar y mejorar Ruta 7 como eje longitudinal y estructurante de la región.
- Mejorar y pavimentar, al menos con carpeta básica, accesos de centros urbanos desde Ruta 7. Prolongar Ruta 7 hacia Magallanes por un eje binacional con Argentina. Sería uno que integraría las rutas longitudinales 7 y 9, permitiendo una conectividad más directa que la actual, y por territorio argentino, entre estas dos regiones. La ruta conectaría Villa O'Higgins con Cerro Castillo (Región de Magallanes), pasando por las cercanías de El Calafate (Argentina). Además, también se estima que es factible adelantar esta conexión con la apertura del paso Villa O'Higgins – Río Mayer – Tucu-Tucu – Ruta 40 – Paso Don Guillermo.
- Priorizar inversiones en la red de los aeródromos cercanos a zonas urbanas.
- Generar en la región una alternativa de puerto a Puerto Chacabuco.
- Generar servicios de transporte marítimo moderno y eficiente.
- Promover una arquitectura propia y funcional al turismo.
- Construir infraestructura en caletas pesqueras definidas como tales y sobre las que exista demanda efectiva.

Oportunidades Región Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo.

- Naturaleza prístina y de gran belleza, de alta demanda para el turismo mundial de intereses especiales de exploración de la naturaleza.
- Canales y vías de navegación permiten desarrollar sistemas eficientes de transporte marítimo, fluvial y lacustre, con el desarrollo de sistemas multimodales de transporte.
- Integración física y social con Argentina.
- Grandes reservas de agua y potencial hidroeléctrico, para el desarrollo de proyectos de microcentrales, acorde con las aspiraciones regionales.
- Microclima mediterráneo de algunos sectores permite la agricultura tradicional y el autoabastecimiento.
- Calidad de aguas en fiordos y canales permite la expansión de la industria acuícola de la Región de Aysén
- SNASPE¹⁷ como recurso natural para el desarrollo del turismo regional.

¹⁷ El Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE), fue creado mediante la Ley N° 18.362 de 1984. Corresponde a aquellos ambientes y/o territorios naturales, terrestres o acuáticos que el Estado protege y maneja para lograr su conservación.

Restricciones Región Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo.

- Escasa población y baja densidad de ocupación (0,85 hab/km²)¹⁸. Factor que impide la formación de capital y rentabilizar empresas locales, asimismo, proyectos de infraestructura pública.
- Territorio vasto y desmembrado.
- La conectividad terrestre actual, sin interrupciones es a través de rutas argentinas. Existe conectividad multimodal por territorio nacional, terrestre – trasbordos marítimos, que debe mejorarse asegurando, la permanencia y la calidad del servicio, que en la actualidad es estacional y con problemas de coordinación de los medios y de alto costo.
- Condiciones de tiempo climático variable para navegación.
- 1/3 y más del territorio con protección ambiental.
- Alta concentración en dos centros urbanos.
- Altos cobros del Estado de Chile por navegación en costas chilenas y baja capacidad de puertos-ciudades para ofrecer servicios adecuados impide el crecimiento del mercado de cruceros.
- SNASPE, considerando que los factores de producción clásicos son capital, trabajo y suelo, estas áreas protegidas constituyen una restricción a la explotación por cualquier actividad económica, salvo para usos turísticos, aunque en forma muy limitada y con permiso de su administrador legal (CONAF).

3.3.3 Otros Planes MOP Validados y Vigentes.

a) Chile 2020: Obras Públicas Para el Desarrollo

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

Chile 2020: Obras Públicas Para el Desarrollo. Región Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo.

i. Imagen Objetivo.

En su estrategia de desarrollo regional, la región ha formulado la siguiente visión: Aysén aspira a ser una región descentralizada y a alcanzar una alta calidad de vida,

¹⁸ De acuerdo a información obtenida del Censo 2002

sustentada en un crecimiento alto y equitativo, que se fundamenta en la conservación de la calidad medioambiental y en la integración del territorio.

ii. Objetivos Estratégicos.

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

1. Posicionar a la Región de Aysén como territorio patagónico con calidad ambiental gestionada sustentablemente, que ofrece servicios y productos de alto nivel, mejorando la accesibilidad a mercados y a sus atractivos, y aumentando la valorización de aquellos servicios y productos.
2. Proveer servicios de turismo de intereses especiales de naturaleza y aventura de calidad, con gran variedad de atractivos propios de la geografía de la región, identificando potenciales productos y planes de mejoramiento de competitividad.
3. Proveer productos pecuarios orgánicos con denominación de origen, orientados a los mercados más exigentes del mundo. Este sector, al igual que el turismo, busca poner en valor la diferenciación de calidad ambiental de la región que, en este caso, es muy favorable por las grandes extensiones de praderas con muy buen desarrollo natural y sin aplicación de químicos.
4. Proveer alimentos acuícolas y pesqueros obtenidos con procesos productivos sustentables, destacando su salmonicultura de escala mundial. La región cuenta con grandes extensiones de costa con condiciones óptimas para el desarrollo de este objetivo, potenciando también el desarrollo de la pesca artesanal.
5. Impulsar sectores que aprovechen la riqueza de los recursos naturales de la región, así como proveer productos forestales y madereros de nivel y con valor agregado de servicios, y el desarrollo de productos agrícolas donde la calidad ambiental y fitosanitaria sean de gran valor.
6. En materia de investigación y desarrollo, se incluye la construcción de una agenda regional de innovación, ciencia y tecnología para Aysén. A lo que se agrega la creación de la Universidad de Aysén.
7. Mejoramiento de la calidad de vida, del capital humano y social, de la generación de empleo a través del desarrollo de los sectores productivos, protección del medio ambiente, potenciamiento de las capacidades de investigación e innovación y el ordenamiento y progreso territorial.

iii. Principales Proyectos Visión 2020. Región Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo.

- Mejoramiento Conectividad Vial Longitudinal – Carretera Austral - Ruta 7 Norte (Regiones de Aysén y Los Lagos).
- Mejoramiento Carretera Austral - Ruta 7 Sur, sector Cerro Castillo - Cochrane.
- Mejoramiento de la Conectividad Marítima (localidades del Litoral - Ruta Cordillera) y Lacustre (Conexión del Lago Gral. Carrera entre las localidades de Chile Chico y Puerto Ibáñez).

- Ampliación y mejora de servicios Aeródromo Balmaceda, cabe señalar que actualmente se encuentra en ejecución.
 - Desarrollo de los sistemas de aguas lluvias de Coyhaique, Puerto Aysén, Puerto Chacabuco, Cochrane y Puerto Cisnes, cabe señalar que actualmente se encuentra en ejecución.
 - Elaboración de Estudios de Factibilidad para dotar con infraestructura portuaria de apoyo y fortalecimiento al turismo en Río Exploradores, Guadal, Puerto Tranquilo, Laguna San Rafael, C. Tortel, Ventisquero Montt, Ventisquero Steffens.
 - Mejorar el estándar de los principales corredores transversales de la región: Ruta X-12, Ruta X- 13, Ruta X-25, Ruta CH 265 y Ruta X-728
 - Consolidar los principales pasos fronterizos de la región hacia la República Argentina, a través de obras de mejoramiento y pavimentación y calidad en el standard de la edificación pública, cabe señalar que el estudio se encuentra en desarrollo, por la Dirección de Planeamiento (DIRPLAN)
 - Mejoramiento vial (acceso) y portuario (sitios de atraque y explanada de servicios y acopio) de Puerto Chacabuco (Ciudad Puerto).
 - Consolidar un Programa de Investigación Glaciológica y Decreto de Reservas, actualmente se encuentra en desarrollo por la Dirección General de Aguas (DGA)
- iv. Infraestructura para fortalecimiento del turismo. Región Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo.

Como apoyo al fortalecimiento del turismo, se requiere incorporar en los proyectos de infraestructura vial (para aquellos caminos de interés escénico o para los que posibiliten la accesibilidad a áreas de interés paisajístico y/o especial y para la puesta en valor de atractivos turísticos prioritarios de la región) un conjunto de acciones y medidas tendientes a fortalecer este rubro, mediante la incorporación, en los respectivos proyectos, del mejoramiento de bermas, miradores escénicos, estacionamientos de borde, señalización especial, entre otros. Además, se señala la necesidad de contar con aeródromos turísticos.

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

En el marco de la Agenda 30/30 y del proceso de elaboración del Plan Chile 30/30 Infraestructura y Agua para el Desarrollo, se han relevado diversos objetivos relacionados con la equidad territorial e inclusión social en la inversión de responsabilidad MOP.

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

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

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

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

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

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

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

c) Planes Territoriales de Infraestructura Dirección de Obras Portuarias MOP

Estos planes de inversión buscan:

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

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

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

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

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

Distintos Usos del Borde Costero

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

Cuadro 3-27
Planes Territoriales de Infraestructura 2014-2022

Planes Territoriales de Infraestructura	N° de Proyectos	Inversión Estimada (MM\$)	Metros Lineales (m)
Plan Borde Costero Arica	7	57.000	6.400
Plan Borde Costero Antofagasta	19	60.000	11.000
Coquimbo	16	20.000	-
O' Higgins	9	17.000	3.500
Maule	12	22.000	8.900
Biobío	19	22.000	10.500
Río Bueno	16	10.000	-
Llanquihue	12	35.000	9.900
Chiloé	20	40.000	6.000
Quellón	5	25.000	-
Los Ríos	19	74.000	19.000

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

3.3.4 Convenios de Programación

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

Según información de DIRPLAN, a diciembre de 2013, se encontraban vigentes tres Convenios de Programación, con inversiones comprometidas por un total de \$89.44813 millones, de los cuales aproximadamente un 74% son de responsabilidad sectorial. Durante el año 2013, se ejecutaron obras por \$11.974 millones, de los cuales un 88% correspondió a fondos sectoriales.

3.4 **Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional Aysén**

Una vez analizados el conjunto de instrumentos de planificación regional se ratifica la trascendencia y la vigencia transversal de la Estrategia Regional de Desarrollo de Aysén (ERD), que propone al año 2030 “una región integrada con amplia conectividad”, tanto física como virtual, favoreciendo un poblamiento creciente y territorialmente equilibrado, con “una alta calidad de vida y una identidad cultural consolidada alrededor”. Productivamente apuesta por el uso sustentable de sus recursos naturales y la agregación de valor a través de Pequeñas y Medianas Empresas, generando un crecimiento económico alto y equitativo que “se sustentará principalmente en el desarrollo de un sector turístico sostenible de calidad internacional”, en la consolidación del sector acuícola, en la potenciación de un sector silvoagropecuario y en el desarrollo de actividades de investigación científica de alto nivel.

Esta estrategia se hace cargo de una serie de requerimientos de infraestructura para el desarrollo del sector turismo, asociados al mejoramiento de la conectividad vial, aeroportuaria y portuaria, poniendo énfasis en la continuidad de la pavimentación de la Carretera Austral (Ruta 7) y el mejoramiento sistemático de la accesibilidad terrestre y marítima a las localidades más aisladas de la región, las mejoras del terminal aéreo de Balmaceda y la construcción del puerto complementario a Puerto Chacabuco en Puerto Cisnes,

El **Plan Regional de Ordenamiento Territorial** de Aysén, complementario a la ERD, incorpora antecedentes en los ámbitos como la infraestructura, riesgos naturales y el componente urbano. Enmarcado en una visión regional de "Aysén reserva de vida" no difiere con la estrategia en sus valores y conceptos fundamentales en torno a la sustentabilidad y sus lineamientos se refuerza la necesidad de mejorar la conectividad digital en la zona Sur de la región, aumentar la cobertura de caminos en valles productivos y "Promover el desarrollo del sector turismo en zonas priorizadas".

Adicionalmente el **Plan Especial de Desarrollo de la Región de Aysén 2015** es un instrumento destinado a promover, de forma excepcional y extraordinaria, el desarrollo íntegro de la Región, orientado a “reducir las inequidades existentes en los estándares de vida entre Aysén y el resto del territorio nacional, así como también, reducir las inequidades territoriales que se generan al interior de la Región”. Entre sus líneas estratégicas destacan en relación al turismo las de Conectividad (Carretera Austral, Interregional e Internacional), Asentamientos Humanos, a través del desarrollo de Espacios Públicos de Calidad y dentro de la línea de Desarrollo Productivo un punto especialmente destinado al “Fortalecimiento del Turismo como Eje Motor de Desarrollo de Aysén”

Desde la perspectiva sectorial, el **Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico** también propone el mejoramiento de la conectividad, precisando en el fortalecimiento del transporte multimodal y el establecimiento de plataformas logísticas para las actividades productivas; así como mejoramiento de la habitabilidad de los asentamientos humanos y localidades “con énfasis en la pertenencia e identidad cultural”. Entre los proyectos destacados, complementarios a los abordados por otros instrumentos, se relevan aquellos asociados al mejoramiento y habilitación del borde costero, fluvial y marítimo.

El **Plan de Acción Sector Turismo de la Región** recopila las distintas iniciativas que emprenderán los servicios públicos, que tengan una influencia en la actividad turística. En particular destacan las intervenciones viales como miradores y señalética, el desarrollo de infraestructura principalmente al interior de las Áreas Silvestres Protegidas priorizadas y la construcción de costaneras náuticas.

Finalmente, la **Política Regional de Turismo** tiene como propósito “posicionar a la Región de Aysén como un destino turístico remoto de clase mundial, diferenciado por su naturaleza prístina e identidad pionera, con conciencia turística, que avanza de manera sustentable, a través de empresas competitivas y un sector público con una visión integral del desarrollo”. Esta política y el Plan Nacional de Turismo Sustentable dan origen al **Plan de Acción Sector Turismo de la Región de Aysén** que recopila las distintas iniciativas que emprenderán los servicios públicos, que tengan una influencia en la actividad turística, de manera de poder identificar los aspectos que requieren de mayor atención, este instrumento toma gran parte de los proyectos e iniciativas identificados en los planes anteriormente revisados, manteniendo los énfasis en conectividad, espacio público y patrimonio, áreas protegidas y manejo de riberas.

4. INFRAESTRUCTURA MOP O SITUACIÓN BASE

El presente capítulo muestra una caracterización de la región, en términos de la infraestructura MOP existente, lo que, sumado a los proyectos en marcha del mismo Ministerio, cuya ejecución programada para finalizar el año 2016, constituirá la Situación Base. La comparación entre la Imagen Objetivo para la infraestructura de la región y esta Situación Base, permitirá visualizar los déficits de infraestructura, que serán contrastados con los resultados obtenidos en los Talleres de Inicio.

4.1 Infraestructura de conectividad vial interurbana y urbana.

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

Cuadro 4-1

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

Fuente: Dirección Regional de Vialidad

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

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

Cuadro 4-2
Red vial regional

Red Vial Pavimentada				Soluciones Básicas		Red Vial No Pavimentada		Total
Asfalto	Hormigón	Asf./Horm	Caminos Básicos Intermedios	Capa Protección	Granular Estabilizado	Ripio	Tierra	
236,29	151,03	0,00	0,00	0,00	285,94	2.021,98	203,24	2.898,48

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

Esta red está conformada por la red vial básica, que podemos caracterizarla como red estructurante regional y las redes Comunes primarias y secundarias. La red vial se estructura con un eje Norte Sur, correspondiente al Camino Longitudinal Austral, enrolado como ruta 7 y un conjunto de caminos transversales que conectan desde mar al límite internacional, siguiendo la geomorfología e hidrografía del territorio.

La consolidación de la red vial se ha aglutinado en el centro de la región, en el eje Puerto Chacabuco-Aysén-Coyhaique-Balmaceda, en sentido mar límite internacional y

en el eje longitudinal, Norte Sur, Cuenca del Río Cisnes - Cuenca del río Aysén - Cuenca del Lago General Carrera, esta área concentra el 90% de la población regional y las principales actividades productivas y de servicio de mayor relevancia.

En materia de conectividad internacional, la Región de Aysén dispone de un conjunto de pasos a lo largo de su frontera con la República Argentina:

- Paso Las Pampas-Lago Verde.
- Paso Río Frías-Appeleg.
- Paso Pampa Alta (Puesto Viejo).
- Paso Coihaique.
- Paso Triana.
- Paso Huemules.
- Paso Ingeniero Ibáñez-Pallavicini.
- Paso Río Jeinemeni.
- Paso Roballos.
- Paso Río Mayer, Ribera Norte.
- Paso Río Mosco.
- Paso Lago O´ Higgins - San Martín (Lacustre).

Esta vinculación da cuenta de la permanente relación e integración que existe con la vecina república que se remonta a los inicios de la ocupación y colonización del territorio regional que empezó en la zona Oriental de región y dependió por mucho tiempo de las relaciones y vinculaciones que el territorio le procuraba.

4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria.

La vía aérea es la más regular en el transporte mensual de pasajeros debido principalmente a su rapidez y frecuencias diarias que aumentan en los meses de mayor demanda. Actualmente operan tres líneas aéreas en la región.

A continuación, se identifican los aeródromos existentes en la región. Cabe señalar que algunos han quedado fuera de servicio por el avance y el desarrollo de la red vial, zonas de la región que antes no contaban con conectividad terrestre utilizaron durante largos años los servicios de operadores aéreos regionales, a través de los cuales fue posible establecer modos de conectividad y acceso físico a todo el territorio regional. Siendo el principal el Aeródromo Balmaceda, localizado 55 km al Sureste de la ciudad de Coyhaique, el cual forma parte de la red primaria de aeropuertos en el país

En la actualidad, en el citado aeródromo se está desarrollando el proyecto Concesión Aeródromo de Balmaceda, el cual contempla, entre otros aspectos: “Ampliación y desarrollo de un nuevo Terminal de Pasajeros (7.951 m²) incluyendo tres puentes de embarque adicionales, ampliación de plataforma de estacionamiento de aeronaves (12.200 m²) sumando tres posiciones adicionales de tipo A-320, estacionamientos y vialidad de acceso.

Se incluye además el edificio logístico para la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y nueva subestación eléctrica.

El proyecto busca mejorar los estándares de servicio del aeropuerto actual, aumentando la oferta de infraestructura aeroportuaria en una zona que posee un enorme potencial y vocación turística. Además, corresponde a la primera concesión de infraestructura de la Región de Aysén. Se ha definido un plazo estimado de la concesión de 15 años.”¹⁹

Cuadro 4-3
Infraestructura aeroportuaria

NOMBRE AERÓDROMO	UBICACIÓN
MELINKA	GUAITECAS
RAUL MARIN B.	CISNES
MELIMOYU	CISNES
LA JUNTA	CISNES
PTO. CISNES	CISNES
PUYUHUAPI	CISNES
CALETA ANDRADE	AYSEN
PTO. AYSEN	AYSEN
LAGUNA SAN RAFAEL	AYSEN
LAGO VERDE	LAGO VERDE
ESTANCIA RIO CISNES	LAGO VERDE
VILLA LA TAPERA	LAGO VERDE
TTE. VIDAL	COYHAIQUE
BALMACEDA	COYHAIQUE

¹⁹ Información extraída de: http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/detalle_adjudicacion.aspx?item= 159

NOMBRE AERÓDROMO		UBICACIÓN
PTO. INGENIERO IBAÑEZ		RIO IBAÑEZ
RIO MURTA		RIO IBAÑEZ
PTO. SANCHEZ		RIO IBAÑEZ
CHILE CHICO		CHILE CHICO
FACHINAL		CHILE CHICO
ENTRADA BAKER		COCHRANE
COCHRANE		COCHRANE
CALETA TORTEL		TORTEL
ENTRADA MAYER		O'HIGGINS
RIO MAYER		O'HIGGINS
LAGUNA REDONDA		O'HIGGINS
RIO BRAVO		TORTEL
RIO PASCUA		TORTEL
EXPLORADORES		AYSÉN
PRIVADOS		
NOMBRE AERÓDROMO		UBICACIÓN
CACIQUE BLANCO		LAGO VERDE
RIO LEONES		CHILE CHICO
VALCHAC		COCHRANE

Fuente: Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021, Región de Aysén.

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

En el contexto de la infraestructura portuaria, se requiere de una adecuada y oportuna implementación de la infraestructura terrestre, tal como caminos de acceso que conecten la facilidad portuaria con el territorio, así como los espacios de respaldo para la operación y los accesos a cada puerto en las respectivas localidades.

Esta infraestructura debe ser provista conforme a los requerimientos de la región y del país. En este sentido, se debe dar mayor énfasis a todo al sistema logístico, más aún cuando los puertos son parte del eslabón dentro de una cadena logística, lo que se traduce en que su resultado final siempre va a estar determinado por muchos otros elementos de este proceso. Por lo tanto, el que éstos sean más eficientes entre sí dependerá principalmente de la coordinación y de la incorporación de nuevas tecnologías al proceso.

Cuadro 4-4
Infraestructura portuaria de conectividad.

Nombre de la Obra	Tipo Infraestructura	Ubicación	
		Comuna	Localidad
Bahía Bahamondes	Muelle	O'Higgins	Villa O'Higgins
	Rampa	O'Higgins	Villa O'Higgins
Bahía Erasmo	Muelle	Aysén	Pto. Aysén
Candelario Mancilla	Muelle	O'Higgins	O'Higgins
	Rampa	O'Higgins	O'Higgins
Chile Chico	Rampa	Chile Chico	Chile Chico
	Muelle	Chile Chico	Chile Chico
El Pascua	Rampa	O'Higgins	El Pascua
Guadal	Muelle	Chile Chico	Pto Guadal
Puerto Gala	Rampa	Cisnes	Isla Toto
Levicán	Rampa	Río Ibáñez	Levicán
Melimoyu	Rampa	Cisnes	Melimoyu
Melinka	Rampa	Guaitecas	Melinka
Puerto Aguirre	Rampa	Aysén	Puerto Aguirre
Puerto Bertrand	Muelle	Chile Chico	Puerto Bertrand
Puerto Cisnes	Rampa	Cisnes	Puerto Cisnes
Puerto Ibáñez	Muelle rampa	Río Ibáñez	Puerto Ibáñez
Puerto Yungay	Rampa	Tortel	Puerto Yungay
Puyuhuapi	Muelle	Cisnes	Puyuhuapi
Río Bravo	Rampa	O'Higgins	Río Bravo
Puerto Gaviota	Rampa	Cisnes	Puerto Gaviota
Río Exploradores	Muelle	O'Higgins	Río Exploradores
	Rampa	O'Higgins	Río Exploradores
Río Tranquilo	Muelle	Chile Chico	Río Tranquilo
Raúl Marín Balmaceda	Rampa	Cisnes	R.M. Balmaceda
Tortel	Muelle	Tortel	Tortel
	Rampa	Tortel	Tortel
Ventisquero Chico	Muelle	O'Higgins	Ventisquero Chico
	Rampa	O'Higgins	Ventisquero Chico
Lago Vargas	Muelle	Cochrane	Lago Vargas
Lago Caro	Muelle	Coyhaique	Lago Caro

Fuente: Elaboración DOP Aysén 2011.

4.4 Infraestructura de Riego

Las áreas de riego de la Región de Aysén, se localizan en forma concentrada en las comunas de Chile Chico, Coyhaique y Río Ibáñez. En la primera de ellas, las comunidades de riego se encuentran más organizadas, y la infraestructura de riego está en servicio desde el año 1950. En Coyhaique, en cambio, el riego se realiza a nivel de cada predio, en la mayoría de los casos, corresponde a propiedades de pequeños agricultores con superficies inferiores a 50 has.

4.5 Infraestructura de Control Aluvional.

Obras destinadas a aminorar la energía y minimizar el riesgo de riadas o avalanchas aluvionales. Dado que las inundaciones y desbordes fluviales pueden tener consecuencias socioeconómicas graves si afectan asentamientos humanos; centros productivos agrícolas o industriales; o inversiones en infraestructura, este tipo de iniciativas de inversión de manejo y control deben ser contemplados según la localización de la actividad o población afectada, esto es:

- Zona Urbana: Si afecta asentamientos urbanos o actividades productivas localizadas en centros urbanos.
- Zona Rural: Si afecta actividades productivas en el ámbito rural.

Las obras de control aluvional de las quebradas del Cordón Divisadero en Coyhaique, fueron diseñadas para un período de retorno de 100 años. La solución consiste en barreras transversales de carácter flexible y permeable que, permiten escalonar el perfil longitudinal del cauce produciendo la sedimentación del material de arrastre proveniente de aguas arriba, y en definitiva generar la estabilización de la pendiente. Con ello se logra evitar la incisión progresiva del *talweg*, reduciendo los deslizamientos de laderas y su eventual incorporación a un flujo aluvional. De esta manera durante una tormenta de importancia, el caudal efluente de cada quebrada es esencialmente líquido, con un mínimo de concentración de sólidos.

4.6 Edificación pública y patrimonial

4.6.1 Patrimonio Cultural

El patrimonio cultural está representado, entre otros, por su patrimonio arquitectónico, según lo muestra la siguiente tabla:

Cuadro 4-5
Inmuebles Patrimoniales Fiscales por Provincia (Declarados o en Trámite).

Provincia	Localidad	Nombre	Uso
Aysén	Pto. Aysén	Puente Presidente Ibáñez	Transporte
		Banco del Estado de Chile	Fiscal
		Gobernación marítima	Fiscal
		Oficinas de Tierras y Colonización	Carabineros
	Pto. Cisnes	Biblioteca Pública	Cultura
	Ruta 240	Pasarela el Balseo	Transporte
	Puyuhuapi	Casa Ludwig	Turismo
Coyhaique	Tapera	Casona fundacional Estancia Cisnes	Desuso
		Pasarela Piedra del Diablo	Transporte
	Coyhaique	Sociedad Industrial de Aysén, Coyhaique	Agrícola
		Pasarela Río Simpson	Transporte
		Pasarela Piedra del Indio	Transporte
		Banco del Estado de Chile	Fiscal
		Gimnasio Fiscal	Deporte
	Balmaceda	Escuela Pedro Quintana Mansilla	Educación
		Cementerio	Religioso
	Base Aérea Balmaceda	Transporte	
General Carrera	Cerro Castillo	Escuela Antigua de Cerro Castillo	Desuso
	Pto. Ibáñez	Bodegas Portuarias de Pto. Ibáñez	Bodegas Munic.
	Lago G. Carrera	Capilla de Mármol	Turismo
		Campamento minero de Pto Cristal	Desuso
Capitán Prat	Tortel	Zona típica Caleta Tortel	Urbano
		Isla de los Muertos	Turismo
	Cochrane	Balsa Baker	Transporte
	Río Baker (Ñadis)	Paso Lucas Bridge	Desuso

Fuente: DA 2011

A la tabla anterior, debería agregarse en la localidad de Puerto Aysén el Inmueble Central Hidroeléctrica de Puerto Aysén, que constituye un patrimonio industrial de gran valor.

4.6.2 Edificación Pública.

Se refiere a los edificios públicos que acogen los Servicios Públicos Básicos, donde se entregan el apoyo y las atenciones a las localidades con la finalidad de satisfacer las necesidades de Salud, Educación, Orden y Seguridad y Justicia, entre otros. En la

tabla siguiente se muestra los estándares existentes 1, 2 y 3, siendo 1 el estándar mínimo.

Cuadro 4-6
Definición de estándar de servicios.

ESTANDAR	SALUD	EDUCACIÓN	SEGURIDAD	JUSTICIA
1	Posta de Salud	Escuela Básica	Bomberos	Ministerio Público
2	Consultorio	Educación Media	Carabinero	Defensoría
3	Hospital	Educación Superior	Policía de Investigaciones	Tribunales

Fuente: Dirección Arquitectura Aysén, 2012

Cuadro 4-7
Localidades con Servicios Básicos.

Localidad	Salud	Educación	Seguridad	Justicia
La Junta	1	1	2	
Puyuhuapi	1	1	2	
Lago Verde	1	1	2	
Raúl Marín	1	1	2	
Melinka	1	1	2	
Cisnes	3	2	2	3
Amengual	1	1	1	
Tapera	1	1	1	
Grupo Gala	1	1	1	
Pto. Gaviota	1	1	1	
Balmaceda	1	1	2	
Caleta Andrade	1	1	1	
Cerro Castillo	1	1	1	
Coyhaique	3	3	3	3
Pto. Aguirre	1	1	1	
Pto. Aysén	3	2	3	3
Pto. Chacabuco	1	1	2	
Pto. Ibáñez Valle	1	1	1	
Valle Simpson	1	1	1	
V. El Blanco	1	1	1	
V. El Gato	1	1		
V. Mañihuales	1	2	1	
V. Ñirehuao	1	1	1	
V. Ortega	1	1	1	
Chile Chico	3	2	3	3
Pto. Guadal	1	1	1	
Bahía Murta	1	1	1	
Pto. Sánchez	1	1	1	
Pto. Bertrand	1	1		
Río Tranquilo	1	1	1	
Cochrane	3	2	2	3
V. O'Higgins	1	1	1	
Caleta Tortel	1	1	1	

Fuente: DA 2011

4.7 Cobertura de Agua Potable Rural y Saneamiento Rural

En la siguiente tabla se muestran los sistemas concentrados de Agua Potable Rural que existen en la región:

Cuadro 4-8

Provincia	Comuna	Cuenta de Localidad	Suma de Número de Arranques	Suma de Beneficiarios/as Estimados
Aysén	Aisén	5	1.140	4.560
	Cisnes	6	1.087	4.348
	Guaitecas	2	427	1.708
Aysén	Aysén	2	127	508
Capitán Prat	O'Higgins	1	236	944
	Tortel	1	180	720
Coyhaique	Coihaique	7	680	2.720
	Coyhaique	3	220	880
	Lago Verde	3	308	1.232
General Carrera	Chile Chico	5	641	2.564
	Río Ibáñez	5	574	2.296
Total		40	5.620	22.480

Fuente: elaboración propia con datos de Dirección de Obras Hidráulicas, dic.2016

4.8 Infraestructura Pública Concesionada.

En la Región de Aysén no existe infraestructura concesionada en operación, y por tanto tampoco plazas de peajes privadas. Se ha planteado a nivel de idea, concesionar el Aeropuerto de Balmaceda en el contexto de la aplicación del Plan Maestro para el desarrollo de esa Infraestructura, actualmente en elaboración, dicha iniciativa incorporará importantes cambios y mejoras en la infraestructura de pistas, terminal y servicios anexos.

La concesión Aeródromo de Balmaceda, tiene como fin la ampliación y desarrollo de un nuevo terminal de pasajeros (7.951 m²) incluyendo tres puentes de embarque adicionales, ampliación de plataforma de estacionamiento de aeronaves (12.200 m²) sumando tres posiciones adicionales de tipo A-320, estacionamientos y vialidad de acceso.

Se incluye además edificio logístico Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y nueva subestación eléctrica.

El proyecto busca mejorar los estándares de servicio del aeropuerto actual, aumentando la oferta de infraestructura aeroportuaria en una zona que posee un enorme potencial y vocación turística. Además, corresponde a la primera concesión de infraestructura de la Región de Aysén (CCOP, 2017)²⁰.

4.9 Infraestructura de intervención del borde costero.

Cuadro 4-9
Costaneras ribereñas.

OBRA DE RIBERA	LONGITUD (METROS LINEALES)
Construcción costanera urbana Chile Chico	320
Construcción costanera urbana Puerto Ibáñez	430
Construcción costanera Puerto Bertrand	110
Construcción costanera río Tranquilo	300
Construcción muro costero Puerto Cisnes I	130
Construcción muro costero Puerto Cisnes II	243

Fuente: Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021, Región de Aysén.

4.10 Infraestructura de Defensas Fluviales y Ribereñas.

Las iniciativas de inversión en cauces fluviales tienen por finalidad prevenir las inundaciones o detener los procesos erosivos producto de las crecidas por el incremento de los caudales de ríos debido a precipitaciones abundantes o a deshielos. Las alternativas de acciones en cauces son:

²⁰ Concesiones (CCOP). Ministerio de Obras Públicas.

http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/detalle_adjudicacion.aspx?item= 159

- Plan Maestro de manejo de cauces naturales: Diagnóstico del comportamiento hidráulico fluvial de uno o más cauces naturales que conformen una cuenca y su efecto en su entorno, que incluye una propuesta de medidas estructurales (obras) y no estructurales (criterios y normas técnicas relativas al uso del suelo ribereño) para enfrentar los problemas detectados.
- Obras de defensa y protección de riberas:
- Obras de Control y Regulación: Embalses y sistemas de interconexión de hoyas hidrográficas.
- Medidas no estructurales: Criterios y normas técnicas sobre el uso del suelo ribereño, deslindes, fijación zonas de riesgo, establecimiento de sistemas de alerta, entre otros.

4.11 Red primaria de Aguas Lluvias.

Infraestructura Existente en la ciudad de Coyhaique.

La infraestructura existente relacionada con la evacuación y drenaje de las aguas lluvias corresponde a las redes de colectores, los cauces artificiales o naturales, entubados o canalizados y las vías preferenciales de escurrimiento u otras infraestructuras que sirven como vías de evacuación de aguas lluvias en su paso por la zona urbana. La red de colectores de aguas lluvias existente en Coyhaique está compuesta por varios sistemas separados. La identificación de dichas redes existentes ha sido obtenida del Plan Maestro, incluyendo todas las obras de descarga de estas redes a los distintos cuerpos receptores.

5. PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE

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

La construcción del “**Plan Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable**”, se elaboró a partir de un criterio de focalización territorial, cuyo origen se sustentó en el informe “Focalización Territorial Turística”, elaborado por la Subsecretaría de Turismo y SERNATUR, el cual delimitaba territorios de actividad turística en un área acotada en las distintas regiones del país²¹.

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

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

5.1 Antecedentes para la construcción del Plan Base

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

²¹ Dicha focalización es explicitada en el capítulo 1 del presente informe.

Figura 5-1
Componentes del Territorio Prioritario de Intervención



Fuente: Elaboración propia

5.2 Construcción del Plan Base

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

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

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

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

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

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

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

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

Glosario de términos

- Nombre del proyecto: Nombre propio del proyecto otorgado por el MOP.
- Código BIP: Código único perteneciente al Banco Integrado de Proyectos.
- Financiamiento: Entidad que financia económicamente el proyecto. En caso que fuese una entidad que no corresponda al MOP, se le colocó Extra MOP.
- Servicio MOP: División dentro del MOP, que está a cargo del proyecto.
- SNASPE: Son áreas protegidas pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado, donde se pretende potenciar el desarrollo turístico sustentable. SERNATUR ha colaborado activamente en proyectos de infraestructura habilitante y puesta en valor en conjunto con la Subsecretaría de Turismo y CONAF, como también en la incorporación de acciones de emprendimiento a las comunidades locales aledañas contribuyendo a mejorar los servicios del sector privado²².
- UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVOS (UDA): corresponde a una unidad de estudio, construida en base a la existencia de Atractivos Turísticos cercanos, en función de su jerarquía o concentración. Generalmente forman parte de alguna de las unidades focalizadas y en torno a las cuales se podría generar un conjunto de proyectos, con el fin de potenciar su condición turística. Este concepto fue desarrollado por el consultor para fines exclusivos del presente estudio con el objeto de aplicar el concepto de focalización turística a los Planes Preliminares de Infraestructura, como se verá más adelante.

²² SERNATUR: Desarrollo de Destinos Turísticos. <http://www.sernatur.cl/desarrollo-de-destinos-turisticos/>

Las siguientes definiciones corresponden a SERNATUR²³

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

²³ Glosario de Turismo, 2008 – SERNATUR. http://www.fedetur.org/otros_estudios_y_publicaciones/Glosario-de-Turismo-2008-SERNATUR.pdf

5.3 Listado de proyectos del Plan Base de Infraestructura

Cuadro 5-1
Listado y cronograma de proyectos del Plan Base de Infraestructura – Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo

N° PROYECTO	NOMBRE DEL PROYECTO	CÓDIGO BIP	FINACIAMIENTO	SERVICIO MOP	DESTINO	SNASPE	ZOIT	UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVOS	Corto Plazo		Mediano Plazo				
									2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021	
5	Construcción Área Respaldo Portuaria Infraestructura Raúl Marín Balmaceda	Sin BIP	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Puyuhuapi Carretera Austral			Raúl Marín Balmaceda			Ejecución				
6	Mejoramiento Borde Marítimo Raúl Marín Balmaceda	Sin BIP	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Puyuhuapi Carretera Austral	Reserva Añihue		Raúl Marín Balmaceda					Ejecución		
11	Mejoramiento Borde Fluvial Puerto Aysén	Sin BIP	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Coyhaique y Puerto Aysén			Puerto Aysén				Ejecución			
13	Mejoramiento Ruta 240, Sector Coyhaique - Chacabuco	30076508-0	MOP	Dirección de Vialidad	Coyhaique y Puerto Aysén			Coyhaique	Ejecución						
21	Construcción Paseo Costanera en Puerto Ibáñez II Etapa	20125273-0	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Cuenca del Lago General Carrera		Lago General Carrera	Puerto Ingeniero Ibañez	Ejecución						
24	Mejoramiento Murta - Río Tranquilo - Maitén	30283222-0	EXTRA MOP	Dirección de Vialidad	Cuenca del Lago General Carrera		Lago General Carrera	Bahía Murta	Ejecución						
29	Construcción Infraestructura Portuaria en Puerto Sánchez	30452523-0	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Cuenca del Lago General Carrera		Lago General Carrera	Puerto Sánchez		Ejecución					
33	Mejoramiento Río Tranquilo Exploradores	30073043-0	MOP	Dirección de Vialidad	Cuenca del Lago General Carrera		Lago General Carrera	Puerto Tranquilo - Bahía Exploradores	Ejecución						
34	Construcción Paseo Costanera Río Tranquilo, Río Ibáñez	Sin BIP	EXTRA MOP	Dirección de Obras Portuarias	Cuenca del Lago General Carrera		Lago General Carrera	Puerto Tranquilo - Bahía Exploradores	Ejecución						
40	Mejoramiento Río Chacabuco - Cochrane	Sin BIP	MOP / EXTRA MOP	Dirección de Vialidad	Tortel	Parque Privado Hacienda Chacabuco, R. N Lago Cochrane		Cochrane	Ejecución						
41	Mejoramiento Cochrane - Vagabundo	Sin BIP	MOP / EXTRA MOP	Dirección de Vialidad	Tortel			Cochrane				Ejecución			
42	Mejoramiento Borde Lacustre Cochrane	Sin BIP	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Tortel	Hacienda Chacabuco		Cochrane	Ejecución						
44	Construcción Muelle Caleta Tortel - Río Baker	Sin BIP	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Tortel			Caleta Tortel			Ejecución				
45	Construcción Biblioteca y Museo de Tortel	Sin BIP	EXTRA MOP	Dirección de Arquitectura	Tortel			Caleta Tortel			Ejecución				
48	Mejoramiento Yungay - Villa O'Higgins	Sin BIP	MOP / EXTRA MOP	Dirección de Vialidad	Tortel			Villa O'Higgins	Ejecución						
53	Construcción Embarcaderos Turísticos Región de Aysén, Puerto Aysén, Lago Pollux, Lago Riesgo, Lago Risopatrón, Lago Laparent y Lago Rosselot	Sin BIP	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Puyuhuapi Carretera Austral			Sin UDA					Ejecución		
54	Construcción Embarcaderos Turísticos Región de Aysén, Puerto Aysén, Lago Pollux, Lago Riesgo, Lago Risopatrón, Lago Laparent y Lago Rosselot	Sin BIP	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Coyhaique y Puerto Aysén			Sin UDA					Ejecución		
55	Reposición Cisne Medio - Taperá	30099052-0	MOP	Dirección de Vialidad	Puyuhuapi Carretera Austral			Sin UDA		Diseño					
56	Mejoramiento Vagabundo - Yungay	20188438-0	MOP / EXTRA MOP	Dirección de Vialidad	Tortel			Sin UDA					Ejecución		
57	Mejoramiento Ruta - 7,	Sin BIP	MOP / EXTRA MOP	Dirección de	Cuenca del Lago	Parque Privado		Sin UDA			Ejecución				

N° PROYECTO	NOMBRE DEL PROYECTO	CÓDIGO BIP	FINACIAMIENTO	SERVICIO MOP	DESTINO	SNASPE	ZOIT	UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVOS	Corto Plazo		Mediano Plazo				
									2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021	
	Maitén - Río Chacabuco			Vialidad	General Carrera	Hacienda Chacabuco									
58	Construcción Lago Verde - La Tapera	30093406-0	MOP	Dirección de Vialidad	Fuera de Destino	Lago Verde		Sin UDA	Ejecución						
59	Construcción Camino Bahía Murta - Bahía Erasmo - Puerto. Bonito (CMT)	20190405-0	MOP	Dirección de Vialidad	Cuenca del Lago General Carrera		Lago General Carrera	Sin UDA			Ejecución				
60	Construcción Embarcaderos Turísticos Región de Aysén, Puerto Aysén, Lago Pollux, Lago Riesgo, Lago Risopatrón, Lago Laparent y Lago Rosselot	30209122-0	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Coyhaique y Puerto Aysén			Sin UDA				Ejecución			
61	Mejoramiento Infraestructura Portuaria y Track Navegación en Río Exploradores Aysén	30089919-0	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Fuera de Destino			Sin UDA				Ejecución			
62	Construcción Embarcaderos Turísticos Región de Aysén, Puerto Aysén, Lago Pollux, Lago Riesgo, Lago Risopatrón, Lago Laparent y Lago Rosselot	Sin BIP	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Puyuhuapi Carretera Austral			Sin UDA				Ejecución			
63	Construcción Varadero y Explanada en Puerto Gaviota	Sin BIP	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Puyuhuapi Carretera Austral	Parque Nacional Isla Magdalena		Sin UDA				Ejecución			
64	Construcción Estructura de Abrigo en Estero San Luis, Cisnes	Sin BIP	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Puyuhuapi Carretera Austral			Sin UDA			Ejecución				
65	Construcción Varadero en Puyuhuapi	Sin BIP	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Puyuhuapi Carretera Austral			Sin UDA				Ejecución			
66	Construcción Área Respaldo Portuaria Infraestructura Cisnes	Sin BIP	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Puyuhuapi Carretera Austral			Sin UDA			Ejecución				
67	Construcción Área Respaldo Portuaria Infraestructura Melinka	Sin BIP	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Fuera de Destino			Sin UDA				Ejecución			
68	Construcción Muelle en Repollal	Sin BIP	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Fuera de Destino			Sin UDA				Ejecución			
69	Construcción Rampa El Pascua	Sin BIP	MOP	Dirección de Obras Portuarias	Tortel	Parque Nacional Bernardo O'Higgins		Sin UDA				Ejecución			
70	Mejoramiento Aeródromo Puerto Cisnes XI. Región	Sin BIP	MOP	Dirección de Aeropuertos	Puyuhuapi Carretera Austral			Sin UDA	Ejecución						

5.4 Mapa Cartera de Proyectos del Plan Base de Infraestructura

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

Junto con la entrega de los Anexos al informe, se incluye la entrega de la cartografía digital compatible con el sistema de información geográfica de la Dirección de Planeamiento del MOP.

6. IMAGEN OBJETIVO DEL TURISMO EN LA REGIÓN

6.1 Situación actual

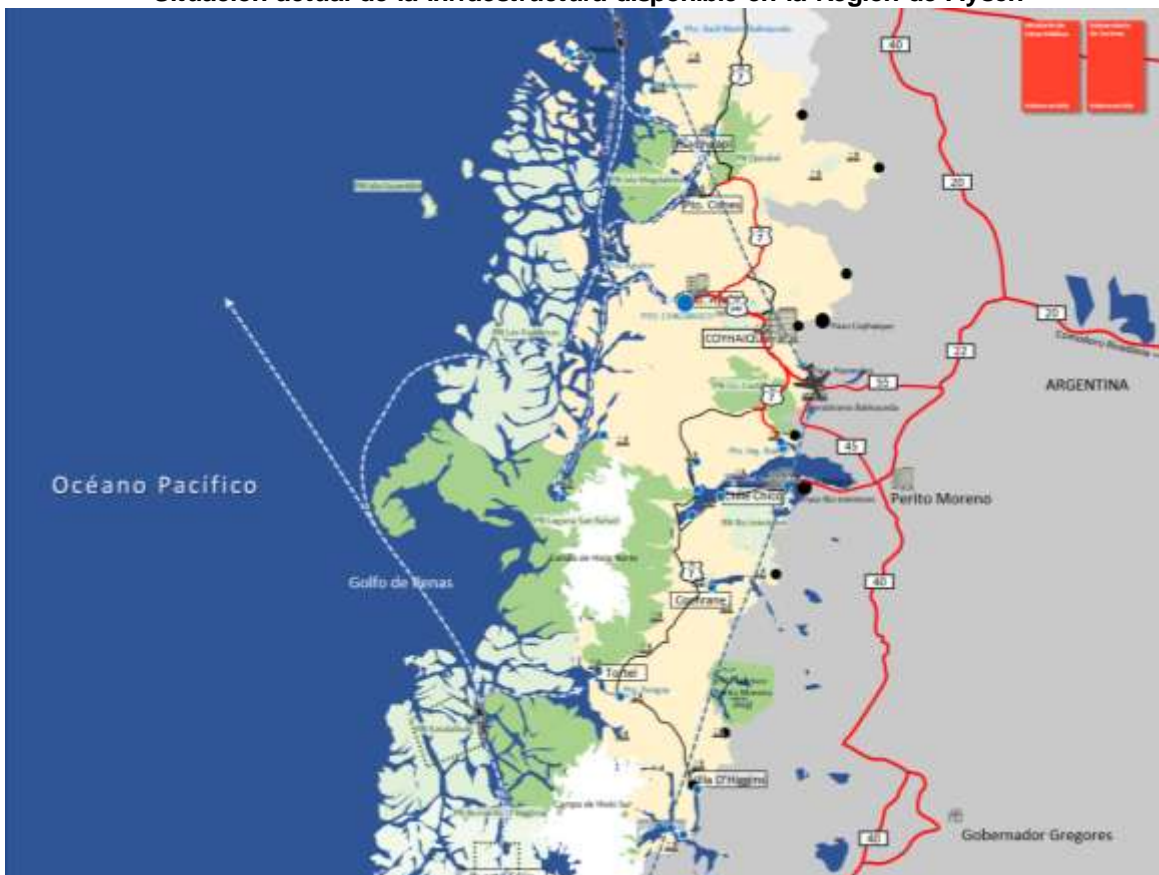
En la región, la ciudad de Coyhaique es el centro urbano que concentra la mayor parte de los servicios y el equipamiento existente en este territorio. Por ello, sirve como base y centro de operaciones para buena parte de los destinos turísticos de la región. No obstante, dada la extensión de la región, se hace necesario contar con otros núcleos de distribución alternativos, tales como Puerto Aysén, Chile Chico y Cochrane.

Los principales puntos de acceso a la región son el aeródromo Balmaceda, por aire, y Puerto Chacabuco, por vía marítima. En cuanto a las facilidades portuarias de Puerto Chacabuco, tanto el puerto público como el privado (empresa Oxxean) cuentan con sitios (espigón, pontones flotantes y rampas de desembarco) disponibles para todo tipo de naves de pasajeros (trasbordadores y cruceros) y han habilitado recientemente espacio más que aceptables para la recepción de los turistas.

En cuanto al acceso por transporte terrestre, si bien su eje central a todo lo largo de la región es la Ruta 7 (“Carretera Austral”), su bajo estándar, longitud y sinuoso trazado le restan méritos para constituirse en un gran acceso, más allá de estructurar el sistema de accesibilidad interna de la región, en particular para sus extremos Norte y Sur. Su cualidad en materia turística es constituir un recorrido de gran belleza paisajística. Así, el acceso terrestre a la región, para todos los efectos prácticos, es la Ruta 40 en Argentina y los tres pasos fronterizos principales: Coyhaique Alto, Huemules (Balmaceda) y Chile Chico (Río Jeinimeni).

La región, dada su gran superficie, difícil geografía y baja densidad poblacional, no posee una estructura de caminos que la cubran ampliamente, habiendo vastos sectores de difícil acceso para el transporte terrestre. Así, dicha carencia es suplida en gran medida por la existencia de una vasta red de pequeños aeródromos. Muchos de ellos sin embargo son de una naturaleza muy precaria lo que complejiza las operaciones de aeronavegación al combinarse la situación climática de la región.

Figura 6-1
Situación actual de la infraestructura disponible en la Región de Aysén



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

Para esta región la Subsecretaría de Turismo en su focalización territorial turística ha definido y delimitado cuatro destinos turísticos de los 83 a nivel nacional (círculos color café en figura siguiente), dos consolidados (Coyhaique y Puerto Aysén y Cuenca del Lago General Carrera) y dos emergentes (Aysén Patagonia Queulat y Capitán Prat o de Los Glaciares). Además, un circuito denominado “Ruta Aventura Austral” (en color café en figura siguiente), consistente en recorrer la Ruta 7 o Carretera Austral, entre Puyuhuapi y Coyhaique.

Al superponer a la infraestructura existente a los destinos y circuitos definidos por la Subsecretaría, la localización de los principales destinos y atractivos turísticos de la región (círculos amarillos en figura siguiente), incluyendo las áreas protegidas (SNASPE, en color verde) que constituyen la mitad de la superficie de la región, queda en evidencia que es en el área Sur de la región donde más desafíos se plantean para la accesibilidad del turista. La Ruta 7, al Sur de Villa Cerro Castillo, carece aún de pavimento. Ir desde Coyhaique a Cochrane tarda un día. A Villa O´Higgins, dos. Hasta hace no pocos años, a Caleta Tortel sólo era posible llegar por vía marítima. Hoy se puede acceder por la Ruta 7, pero viajando un día y medio. Luego, para llegar a Villa O´Higgins, que podría configurarse como un pequeño centro de operaciones para aproximarse a Campos de Hielo Sur y al lago O´Higgins y sus glaciares, debe aún

lidiarse con navegar el fiordo Mitchell y proseguir por la Ruta por otros 90 km. La situación de fin de recorrido que posee Villa O´ Higgins es un desincentivo para la elaboración de circuitos turísticos, lo que podría revertirse de habilitarse el Paso Mayer hacia Argentina.

Un atractivo mencionado frecuentemente es el Valle Exploradores que permitiría un acceso más expedito a la Laguna San Rafael en un trayecto combinado terrestre - marítimo.

El único circuito con condiciones aceptables de tiempo, seguridad y pavimento involucra a la Región de Los Lagos y la Ruta 40 argentina y consiste en navegar hasta, o desde, Puerto Chacabuco y retornar por la nación vecina. El circuito en torno a Lago General Carrera también cumple esta condición, aunque con algunas restricciones producto del bajo estándar de gran parte del camino y la necesaria sincronización con la barcaza que cruza entre Chile Chico y Puerto Ibáñez o en su defecto, el paso por el territorio argentino a la altura de Los Antiguos que implica sincronizar con los horarios de los complejos fronterizos.

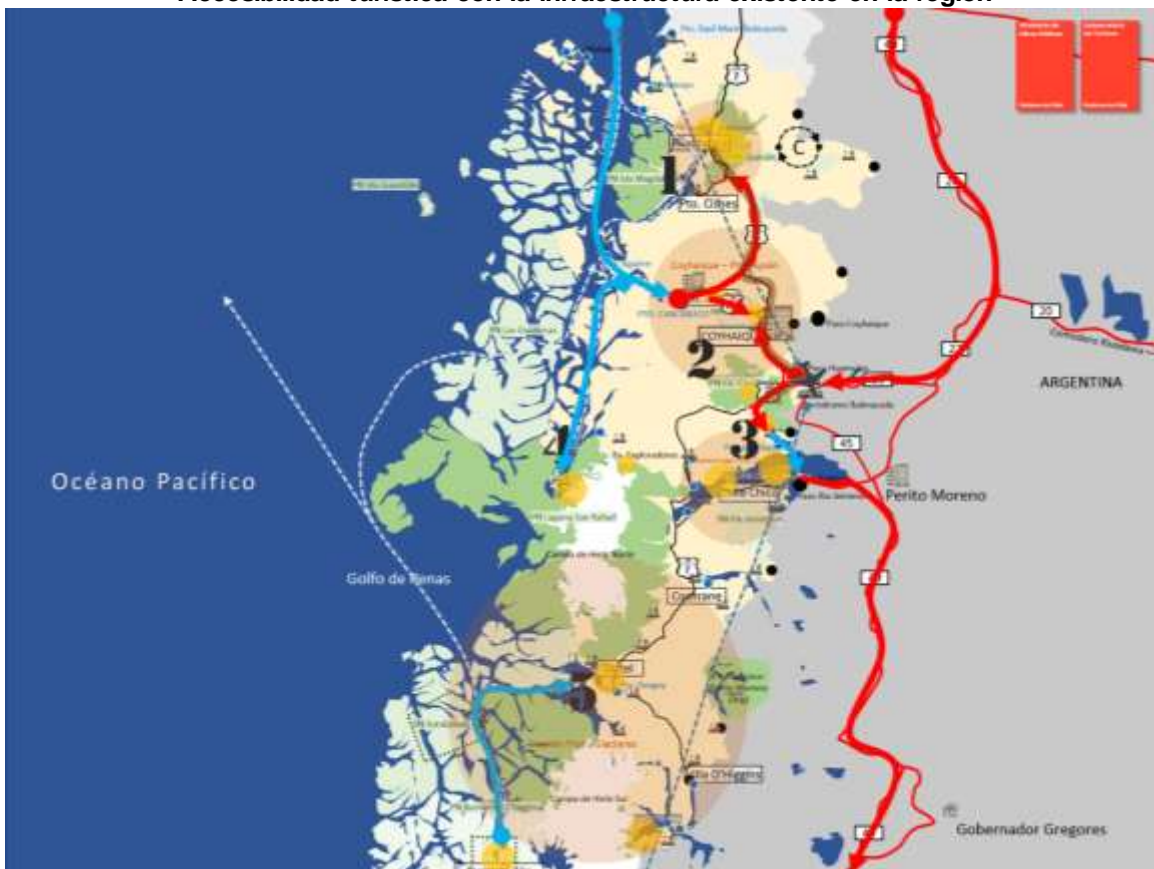
Por vía marítima un destino consolidado es la visita a la laguna San Rafael y su glaciar, el que se puede operar desde Puerto Chacabuco. También desde Coyhaique a 80 km de distancia. Esta actividad se beneficiaría si pudiese conectarse a algún otro recorrido que no significase volver por el mismo derrotero, donde la opción natural sería completar el circuito en formato combinado (terrestre – marítimo) una vez que esté concluido el camino a Valle Exploradores y se pueda concretar una rampa multipropósito en Bahía Exploradores.

Un turismo recurrente y de alto nivel en esta región es la pesca deportiva en sus innumerables ríos. Es un turismo selectivo y en donde la accesibilidad no parece ser obstáculo serio pues las empresas operadoras de esta clase de actividad de turismo aventura cuenta con los recursos y logística para superarlo.

En definitiva, el turismo hoy en día en la región consiste, mayoritariamente, en viajes por tres territorios:

- 1) Carretera Austral entre Puyuhuapi y Coyhaique (o Puerto Chacabuco), incluyendo una visita al P.N. Queulat.
- 2) Viaje desde Coyhaique hacia el Sur y las bellezas escénicas y formaciones geológicas de la cuenca del lago General Carrera, y posiblemente cruce hacia Argentina por el paso Jeinimeni.
- 3) Por vía marítima, la navegación por el Canal Elefantes y por el archipiélago.

Figura 6-2
Accesibilidad turística con la infraestructura existente en la región



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

6.2 Visión propuesta para la infraestructura

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

Una visión de largo plazo en el desarrollo de la infraestructura para potenciar el turismo en la región, y que podría implementarse por etapas, se funda en su vocación de viaje en travesía como experiencia de conocimiento de un territorio de paisajes extremos. Esto plantea la necesidad de preparar al territorio para abordar viajes de largo aliento, reforzando los centros urbanos con vocación para mantener o constituir nuevos centros de operación (Coyhaique, Puerto Aysén – Puerto Chacabuco, Chile Chico y eventualmente Villa O'Higgins) y estructurar mejor las conexiones entre éstos, entre éstos y los atractivos y entre los atractivos mismos, formando en lo posible un sistema de circuitos. Ello aumentaría el valor de los destinos al posibilitar distintas opciones de recorridos. Como todo sistema, un sistema de redes entre atractivos hace

que cada uno de estos valga más que uno mismo en forma aislado. La red potencia a sus componentes.

La histórica conexión e interdependencia de esta región con el territorio argentino, especialmente para los largos desplazamientos, debe ser visto como una oportunidad de configurar un conjunto de circuitos binacionales de alto valor, únicos en la Patagonia y en el país, que permiten combinar el acervo cultural y patrimonio ambiental de ambas naciones en un solo producto.

Mejorar las condiciones del equipamiento turístico de Coyhaique y así reforzar su condición de centro de operación y base para iniciar la estadía en esta región es prioritario. Debe propenderse a que la ciudad misma ofrezca atractivos de interés – especialmente en sus espacios públicos, algo en lo que ya se ha avanzado, de modo que a los viajeros se les planteé la opción de pernoctar en ésta y disfrutar allí una estadía. El centro de esquí El Fraile, que se ubica a sólo 29 kilómetros de Coyhaique y cuenta con 5 canchas cubiertas de nieve polvo emplazadas entre bosques de lenga y ñirre debería ser una prioridad, mejorando su accesibilidad y equipamiento. Con igual propósito, la idea de un funicular al cerro Divisadero o al MacKay debiese someterse a un estudio de prefactibilidad.

El aeródromo Balmaceda, una de las puertas principales para acceder a esta región, actualmente está siendo ampliado, con obras que concluirán en 2018, e incluye el aumento de capacidad del terminal de pasajeros en 70%.

En cuanto a la vialidad, las condiciones geográficas de la región imponen una política permanente de integración con el sistema vial argentino. En este sentido, un trabajo conjunto con las provincias de Chubut y Santa Cruz para desarrollar caminos de interconexión y mejoramiento de los complejos fronterizos es fundamental.

Es necesario seguir con el esfuerzo de aumentar los kilómetros de caminos pavimentados. Esto no sólo beneficia al turismo sino al desarrollo integral de la región. Actualmente el pavimento sólo alcanza a los alrededores de Coyhaique y Puerto Aysén, con la notable y reciente excepción de la Ruta 7 hasta Puyuhuapi. Si bien la ausencia de pavimento en los caminos otorga un carácter agreste, propio de lo esperado por un turista para un lugar tan apartado y de belleza prístina, también actúa como un poderoso desincentivo para realizar viajes largos, algo indispensable en una región tan vasta y con atractivos tan dispersos. Más allá de situaciones especiales, al hacer un balance, el pavimento genera más turismo. Así, la pavimentación de la Ruta 7 hacia el Sur debe continuar a corto plazo hasta Puerto Yungay, algo por lo demás anunciado por la máxima autoridad como de prioridad presidencial e incluso a Villa O'Higgins (Ruta X-91). Un buen acceso a la zona del lago O'Higgins permitirá acercar los atractivos escénicos y turísticos del mismo lago y Campos de Hielo Sur, además de su desarrollo productivo en el extremo Sur de la Región de Aysén.

Los caminos más transitados deben considerar siempre, en esta región, infraestructura para el turista, tales como paradores y miradores, con fácil estacionamiento y paneles de información al visitante e interpretación ambiental. Esto debe ser asesorado por

especialistas en paisaje y turismo para definir los puntos más apropiados para su localización. Se trata de obras que bien planificadas tienen muy escasa repercusión en los presupuestos de obra.

El desarrollo de las vías marítimas y lacustres en la región son fundamentales para su conectividad y el turismo, conectividad tanto externa como interna. La construcción de muelles, rampas y atracaderos públicos multipropósitos, como se ha hecho para Puerto Cisnes, atendiendo además su organización administrativa, debe seguir realizándose.

Las ciudades de Coyhaique, Puerto Aysén, Puerto Cisnes, Cochrane, Villa O´ Higgins y otras menores debiesen contar con mejor calidad de sus espacios públicos, enfatizando el sello propio de Aysén en su diseño y arquitectura. En este sentido, el Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas para la Región de Aysén (PEDZE) incorpora esta noción entre sus objetivos de política.²⁴

No es posible restarle importancia al espacio público de calidad como formador de identidad y detonador de desarrollo urbano y mejoramiento de la vida de los habitantes de una ciudad. Aquellas ciudades con bordes costeros –marítimos, lacustres o ribereños- deben considerar costaneras y paseos públicos. Y ello debe ir acompañado de una gradual mejora de la calidad de la edificación pública.

Como se ha señalado, en esta región la superficie de áreas silvestres protegidas abarca aproximadamente la mitad de su territorio. Ello, a la vez que demuestra la relevancia que tienen en el carácter de esta región los espacios naturales prístinos, ofrece la posibilidad a algunos poblados, de encontrar una actividad turística que permita producir un desarrollo económico sustentable. Por consiguiente, generar accesos adecuados y respetuosos con la naturaleza a esas áreas, construyendo senderos, con centros de interpretación turística, parece fundamental. Es, por ejemplo, el caso de Villa Cerro Castillo, en donde hoy se dificulta el ingreso a la Reserva Nacional Cerro Castillo al estar rodeada de propiedad privada.

En definitiva, y en un plano global para la región, se propone lo siguiente para reforzar y consolidar el turismo:

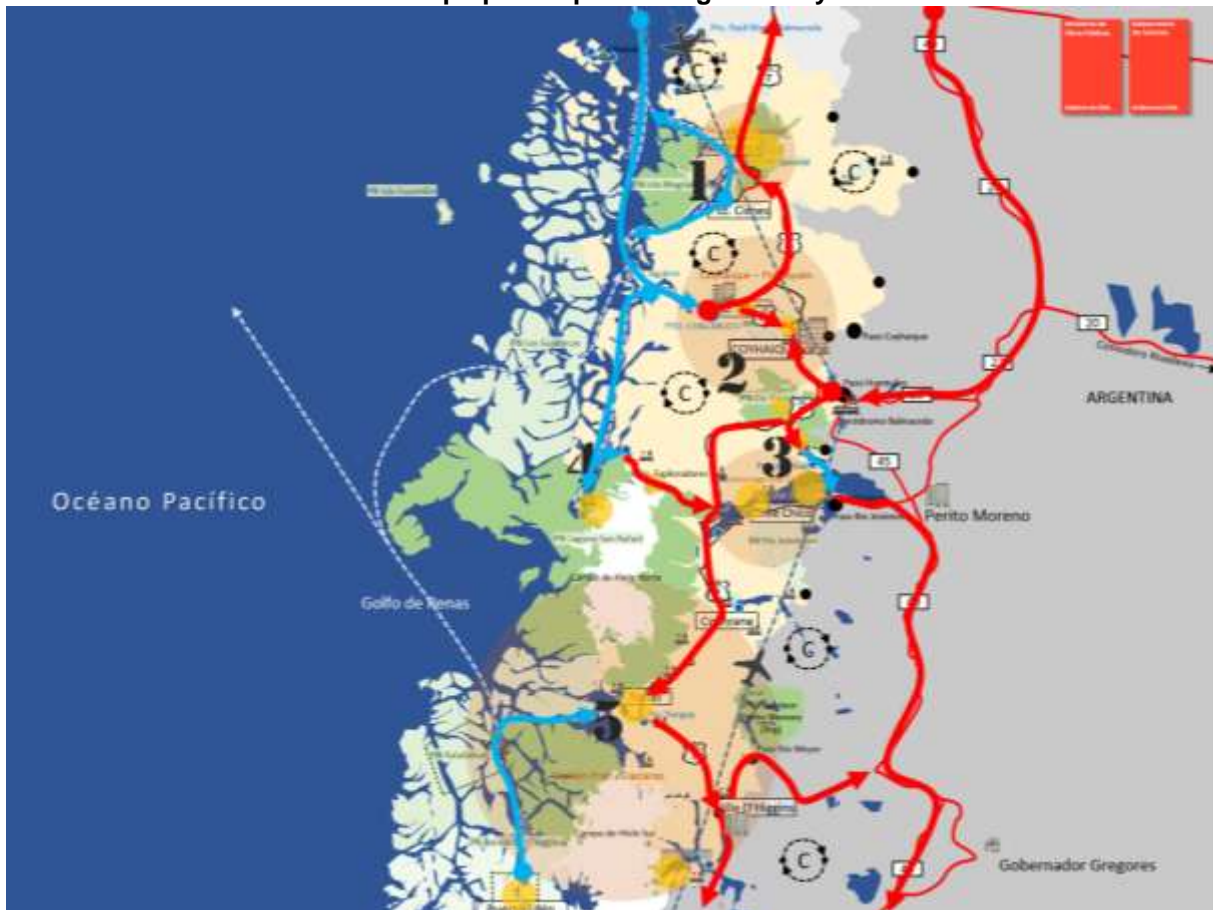
- Pavimentación de la Ruta 7 en lo que resta. Sectores de: La Junta – Puyuhuapi (en desarrollo), Villa Cerro Castillo – Puerto Yungay.
- Pavimentación de ruta a Villa O´Higgins.
- Apertura y habilitación del paso Rio Mayer, estableciendo un acuerdo de inversión con la vecina gobernación de Santa Cruz, Argentina. Ello permitiría generar un circuito con Coyhaique por la Ruta 40 de Argentina.
- Pavimentación de camino a Bahía Murta y Puerto Sánchez (Ruta X-731), lo que permitiría poner en valor las cuevas de mármol del lago General Carrera.
- Ensanche y apertura de caminos, como ruta escénica por Valle Exploradores, en combinación con facilidad de atraque para naves en Estero Cupquelán,

²⁴ Gobierno Regional de Aysén, "Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas", Coyhaique, agosto de 2014.

conectando por este bello paisaje el destino Laguna San Rafael con Carretera Austral.

- Establecer una unidad de administración del nuevo muelle de Puerto Cisnes y construir alguna facilidad de terminal de pasajeros. Esto facilitaría la navegación para un circuito corto hacia y desde Puerto Chacabuco – Ruta 7.
- Conectividad entre Villa O'Higgins y paso Candelario Mancilla, habilitando facilidades portuarias y camino en ribera oriente en Bahía Bahamondes y sendero hasta el paso. Ello atraería turistas argentinos hacia Villa O'Higgins.
- Plan global de mejoramiento de aeródromos regionales, específicamente aquellos más cercanos a destinos turísticos relevantes y/o aquellos que permiten una eficiente transferencia modal.

Figura 6-3
Situación propuesta para la Región de Aysén



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

Mejorar estas conectividades terrestres, lacustres y marítimas con lo requerido por el turista en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalética, desvíos estratégicos, horarios de atención, entre otros, permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados por la Subsecretaría de Turismo para esta región. Asimismo, genera la posibilidad de recorrer al menos 5 nuevos circuitos interconectados.

6.3 Identificación de Déficit

Expuesto lo anterior, se han identificado los déficits que a continuación se detallan, para la Región de Aysén

- La oferta vial actual de la región no permite (en su gran mayoría) realizar circuitos, que ofrezcan la posibilidad de retornar al origen por un camino o ruta diferente a la realizada para acceder a los atractivos, salvo algunas excepciones, por ejemplo, el sector norte de la cuenca del río Ibáñez (Villa Cerro Castillo - Sector Lago Central – Levican – Puerto Ingeniero Ibáñez – Villa Cerro Castillo o el sector del Valle del río Mirta en la sección norte de la región.
- El área sur de la región plantea el importante desafío de mejorar los estándares de las rutas existentes y continuar con la pavimentación de la Ruta 7 al sur de la Villa Cerro Castillo (en desarrollo). Lo mismo para la ruta 265 CH, que establece la conexión entre la ruta 7 y Chile Chico, situación que favorecería la llegada a los atractivos del Lago Carrera y su área de influencia.
- Si bien el aeródromo de Balmaceda entrega las condiciones para la conectividad aérea de la región con el resto del territorio nacional, las instalaciones destinadas al tránsito de pasajeros hoy en día son insuficientes. Esta situación, que aparece como un déficit, está en vías de solución con el proyecto de ampliación del aeródromo que se está ejecutando.
- La actual red de aeródromos regional, requiere de un programa de inversión que permita mejorar sus estándares, tanto en lo referente a la seguridad como a la atención de pasajeros. No solo con el propósito de entregar una mejor infraestructura al turista y así otorgar accesibilidad a atractivos turísticos, sino también para los habitantes de la región.
- El mejoramiento de la ruta X – 728, alcanza hoy en día hasta el río Exploradores, lograr su continuidad hasta el área de bahía Exploradores, permitiría establecer un circuito marítimo – terrestre, con el sector de la laguna San Rafael.
- La ciudad de Coyhaique debería mejorar su equipamiento e infraestructura, tanto pública como privada, destinada al desarrollo de la actividad turística. La mayor parte de los proyectos que recaen en esta área corresponden al MINVU o al gobierno local.
- La red de caminos regional, especialmente aquellos más transitados, no posee un acondicionamiento o tratamiento de ruta escénica, que permita al viajero potenciar su experiencia con el entorno natural que la región dispone en sus distintos sectores. En este sentido, miradores como el del lago Las Torres, el existente al norte de la Villa Cerro Castillo y el que se está configurando al sur de la misma con el mejoramiento de la ruta 7, son ejemplos a seguir.
- En algunos puntos de la región, se observa una insuficiencia de muelles, rampas y embarcaderos públicos. En el lago General Carrera, por ejemplo, en el sector de Puerto Río Tranquilo, la infraestructura es insuficiente en relación al número de operadores que realizan los viajes a las capillas de mármol. Bahía Murta, por su parte, requiere un mejoramiento de su rampa.

Si bien lo planteado aparece como déficit, no es menos cierto que el Ministerio de Obras Públicas, ya tiene programado la construcción de embarcaderos turísticos en distintos lagos de la región, entre ellos el Poullux y Risopatrón, entre otros.

- La puesta en valor del borde costero en Puerto Ibáñez, Puerto Aysén, Puyuhuapi, así como la integración de la ribera del río Cochrane con áreas verdes y edificación pública en la ciudad del mismo nombre, entre otras localidades, configuran espacios públicos a destacar y donde la acción ministerial puede ser efectiva. Cabe mencionar que la totalidad de las plazas de las localidades de la región han sido intervenidas por el MINVU.
- Falta de equipamiento, accesos y senderos adecuados en áreas silvestres protegidas administradas por CONAF.

7. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

7.1 Descripción de los Talleres de Inicio

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

7.1.1 Definición de actores invitados

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

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

7.1.2 Contenido de los Talleres de Inicio

En la región de Aysén se realizó un Taller de Inicio en la capital regional y otro en Villa Cerro Castillo, cada uno con una duración aproximada de 3 horas.

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

El taller en destino turístico fue independiente, para atender la visión del destino propiamente tal, teniendo como objetivo atender la visión de la cuenca del Lago General Carrera, sin perjuicio que hayan podido ser nombrados otros destinos o atractivos turísticos de la región.

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

Cuadro 7-1
Contenidos y metodología a aplicar

Hora	Actividades a desarrollar
15:00-15:10	Apertura del taller.
15:10-15:40	Presentación de la consultora: <ul style="list-style-type: none"> • Presentación de las actividades a realizar en el taller y de los asistentes. • Rol de la infraestructura pública en la activación sustentable de los territorios turísticos. • Experiencias exitosas (nacionales y/o internacionales) con características similares a la región. • Visión territorial preliminar para el desarrollo de la infraestructura de apoyo al turismo en la región.
15:40-15:55	Explicación a los asistentes del trabajo de taller y conformación de grupos de trabajo.
15:55-16:15	Trabajo en grupos interdisciplinarios.

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

Cuadro 7-2
Ficha de registro de propuesta de proyecto

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

7.1.3 Registro de Ideas de proyectos identificados

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

A continuación, se presenta en un cuadro modelo, las iniciativas de inversión que se presentaron en cada uno de los grupos. Se identificaron en forma independiente, aquellas en que en su ejecución debía participar el MOP, por estar dentro de sus atribuciones, así como también aquellas en las que el principal actor debiera ser SERNATUR, a lo que se denomina “Turismo”. Se agregó, además, una tercera

columna denominada “Otros apoyos” para identificar aquellos proyectos que siendo presentados por la comunidad, no corresponde su ejecución ni al MOP ni a SERNATUR, ejemplo CONAF, Municipio, SERVIU, MINVU, entre otros. También existió la posibilidad que una iniciativa requiera del apoyo o participación de más de un actor y en este caso se indicó las tres opciones. Se identificó con un número 1, cada proyecto, debido a que cada cuadro forma parte de una base de datos, que permite el procesamiento de la información desde distintos puntos de vista (tipo de proyecto, responsable, región comuna, entre otros). Ver cuadro 7-3.

Cuadro 7-3
Modelo tipo de identificación de proyectos

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

7.2 Resumen ejecutivo Talleres de Inicio en Capital Regional

Región de Aysén / Coyhaique

Fecha: 22 de marzo 2016 (15:00 a 17:30 horas)

Lugar: Auditorio MOP

7.2.1 Participantes

Hubo 59 asistentes de los cuales 15 eran mujeres y 44 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- 4 Comunidad y sector privado 6,8%
- 55 Servicios públicos 93,2%

7.2.2 Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región

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

- Fiordos y canales de la región
- Avistamientos de fauna marina
- Termas de la región
- Parque Nacional Queulat, sector ventisquero colgante y Bosque Encantado
- Reserva Nacional Cerro Castillo
- Paisajes naturales; bosques vírgenes, montañas, lagos y volcanes, entre otros
- Parque Nacional Isla Magdalena
- Melinka como isla articuladora de todo el archipiélago.

- Rutas entre lagos
- Catedrales de mármol, Bahía Exploradores, Puerto tranquilo.
- Lago General Carrera
- Parque Nacional Laguna San Rafael
- Campos de Hielo Norte y Sur
- Isla de los Muertos, Tortel
- Monte San Lorenzo y río Baker
- Carretera Austral
- Reserva Nacional río Simpson
- Valle de La Luna y rodeo de Los Palos
- Parque Patagonia
- Reserva Nacional Tamango

7.2.3 Ideas de proyectos identificadas

Tras el trabajo de identificación de atractivos se generan los siguientes 11 proyectos

Cuadro 7-4
Ideas de proyectos taller Coyhaique

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				Otros apoyos
		MOP		Turismo		
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Circuito Lago General Carrera	1				
2	Habilitación Aeropuerto Villa O'Higgins	1				
3	Mejoramiento obras portuarias Melimoyu, Melinka y Raúl Marín Balmaceda	1				
4	Mejoramiento conectividad ruta 7 sector Bahía Erasmo	1				
5	Habilitación Costanera Bahía Murta	1				
6	Unión ruta Puerto Sánchez con Puerto Cristal	1				
7	Mejoramiento camino Murta y Puerto Sánchez	1				
8	Conexión paso La Leona	1				1
9	Acceso Ventisquero O'Higgins, tramo Candelario Mancilla.	1				
10	Reposición rampa Bahía Murta	1				
11	Implementación ferry de alta velocidad hacia lago General Carrera	1				1

7.2.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron

- Puntos Críticos Detectados:
 - Mayor coordinación y comunicación entre Servicios Públicos (CONAF, MOP; SERNATUR); necesidad de conocer objetivos de desarrollo de CONAF respecto del tratamiento de las Áreas Protegidas, a fin de que, cumpliendo con los requerimientos de seguridad necesarios y exigidos, puedan efectivamente aportar al desarrollo y consolidación de atractivos turísticos de la región.
 - Mayor comunicación y mejoramiento en la presentación de proyectos al Ministerio de Desarrollo Social (MIDESO). Se requiere Trabajo conjunto GORE, MIDESO, para mejorar la presentación de proyectos de manera que sean claramente identificados los beneficios potenciales que se vislumbran.
 - Explotación descontrolada de atractivos: Exceso de explotación de ciertos sectores que al no tener un plan de manejo hoy están siendo sobre explotados (Catedral y Capillas de Mármol, Carretera austral)

- Oportunidades
 - Mejoramiento accesos a Áreas Silvestres Protegidas: Se levanta la necesidad de tener una mayor coordinación entre CONAF y Vialidad a fin de mejorar y habilitar accesos. Vialidad requiere indicación de CONAF respecto de los lugares donde se definirían los accesos requeridos pudiendo Vialidad desarrollar los trabajos necesarios.
 - Habilitación trazado inicial de equipamiento turístico en proyecto de mejoramiento Ruta 7 entre la Junta y Villa Cerro Castillo. Dado los trabajos que se encuentran desarrollando en la ruta, es posible dejar habilitados los trazados para la implementación de miradores y ciclovías en la ruta 7. Vialidad requiere que SERNATUR indique los lugares turísticamente más apropiados para ello.
 - Sistematización del modelo de gestión para habilitación de senderos por parte del MOP; experiencia que actualmente está desarrollando la Dirección Regional de Arquitectura de Aysén, con 3 proyectos de habilitación de senderos y obras de mejoramiento dentro de parques y reservas nacionales.
 - Disponibilidad de atractivos naturales: Existencia de una gran riqueza de atractivos naturales permiten la creación o articulación de numerosas rutas turísticas de interés internacional.

Imagen 7-1
Taller realizado en Coyhaique



7.3 Resumen Ejecutivo Taller de Inicio en Villa Cerro Castillo

Región de Aysén / Villa Cerro Castillo

Fecha 23 de marzo 2016 (9:00 a 12:30 horas)

Lugar: Junta de Vecinos Villa Cerro Castillo

7.3.1 Participantes

Hubo 17 asistentes de los cuales 8 eran mujeres y 9 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- 8 comunidad y sector privado 47,1%
- 9 Servicios públicos 52,9%

7.3.2 Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región

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

- Reserva Nacional Cerro Castillo
- Paisaje cordillerano
- Aleros y sitios arqueológicos
- Lagos entre Cerro Castillo y General Carrera
- Monte San Valentín
- Valle Leones
- Laguna San Rafael y Lago O'Higgins
- Rescate de pueblos mineros de Puerto Sánchez y Puerto Cristal
- Ruta Las Ardillas

- Salto río Ibáñez
- Villa Cerro Castillo
- Valle Exploradores

7.3.3 Identificación de ideas de proyectos

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

Cuadro 7-5
Ideas de proyectos taller Villa Cerro Castillo

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Habilitación ciclorrutas en Ruta 7	1				
2	Manejo de taludes que cruzan la ruta 7, altura de Cerro Castillo	1				
3	Habilitación ruta escénica en camino Las Ardillas	1			1	
4	Diseño ruta escénica Cerro Castillo	1			1	
5	Habilitación miradores en Ruta 7	1				
6	Ruta escénica carretera Austral	1			1	
7	Habilitación sendero a pueblos mineros Puerto Sánchez y Puerto Cristal	1				
8	Circuitos arte rupestre en la zona	1			1	
9	Habilitación accesos a reserva Cerro Castillo,	1				1
10	Ampliación APR en Cerro Castillo	1				
11	Habilitación camino El Manso, Río Resbalón y Murta	1				
12	Eliminación postes de transmisión eléctrica en ruta 7	1				1
13	Saneamiento Villa Cerro Castillo (APR y alcantarillado)	1				
14	Programa de promoción, circuito trans patagónico	1				

Imagen 7-2
Taller realizado en Cerro Castillo



7.3.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron:

- Puntos Críticos Detectados
 - Mayor coordinación y definición por parte de CONAF para el desarrollo de algunas intervenciones que son señaladas como necesarias para apoyar el desarrollo del turismo en la zona de Cerro Castillo.
 - Falta de caminos de acceso para disfrutar atractivos de la zona.
- Oportunidades de corto plazo
 - Mejoramiento accesos a Reserva Cerro Castillo: Se planea necesidad de mayor coordinación entre CONAF y Vialidad a fin de mejorar y habilitar accesos a la reserva. La Dirección de Vialidad requiere indicación de CONAF respecto de los lugares donde se definirían los accesos requeridos pudiendo Vialidad desarrollar los trabajos necesarios.
 - Habilitación trazado inicial de equipamiento turístico en mejoramiento Ruta 7 entre Coyhaique y Cerro Castillo: Dejar habilitados los trazados para la implementación de miradores y ciclorrutas en la ruta 7. Vialidad requiere que SERNATUR indique los lugares turísticamente más apropiados para ello. SERNATUR asume compromiso de coordinar mesa de trabajo con MOP para finiquitar esta actividad. Se sugiere hacer seguimiento.
 - Existencia de capital humano con conocimientos de la zona.

7.4 Consideraciones en el proceso participativo de la Región de Aysén

A continuación, se levantan las principales consideraciones recogidas en el desarrollo de los talleres efectuados con actores públicos y privados de las ciudades de Coyhaique y Villa Cerro Castillo.

Para mayor claridad se han clasificado de acuerdo a su aporte a los pilares sobre los que se basa la sustentabilidad: favorecer el desarrollo sociocultural de las comunidades, favorecer el desarrollo económico de las localidades y cuidar el medio ambiente.

a.- Desarrollo socio cultural del territorio:

- Interés entre los actores de habilitar las comunidades con mejores servicios básicos.
- Preocupación por el mejoramiento de la capacidad de entregar servicios de calidad por parte de los habitantes de la región frente a una potencial explosión de demanda por servicio turísticos.
- Disponibilidad de los actuales agentes económicos y privados, de desarrollar y obtener servicios desde los centros poblados existentes, como por ejemplo, Villa Cerro Castillo.
- Intención generalizada de convertir la localidad de Villa Cerro Castillo en el punto central de inicio de las rutas y atractivos disponibles en el territorio.

b.- Desarrollo económico del territorio:

- Oportunidad de desarrollar actividades turísticas de interés económico.
- Identificación de variadas alternativas de rutas para el turismo.

c.- Protección del medio ambiente:

Preocupación y definición por poner a disponibilidad del turismo las áreas protegidas de la región, pero en forma controlada.

7.5 Resumen Ejecutivo Taller de Validación

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

El taller tuvo una duración aproximada de 2 horas y en su primera parte consistió en presentar a los asistentes los principales resultados del estudio, así como también se

explicó la metodología empleada para llegar a la elaboración del Plan Preliminar. Luego de esta presentación general, se procedió a mostrar los proyectos del Plan Base y del Plan Preliminar, agrupados por Unidad de Desarrollo de Atractivos.

Fecha: 10 de noviembre de 2016 (15:00 a 17:00 horas)

Lugar: Salón de reuniones MOP Aysén.

7.5.1 Participantes

Asistieron 27 personas, 19 hombres y 8 mujeres. Respecto de su procedencia, correspondieron a 24 representantes del sector público y 3 del sector privado. A continuación, se muestran los porcentajes:

- 3 comunidad y sector privado 11,12 %
- 24 Servicio público 88,88 %

7.5.2 Presentación propuesta de plan de infraestructura

Se realizó una presentación de la propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo en la Región, indicando los principales resultados del estudio a la fecha, la metodología empleada para su elaboración y el conjunto de proyectos identificados, por Unidad de Desarrollo de Atractivos, haciendo uso de imágenes cartográficas de la región.

7.5.3 Preguntas y observaciones

1. El consultor Jaime Guazzini, plantea que el proyecto debió haber tenido a la vista una mirada particular respecto del turismo en la región y no haberse realizado desde la perspectiva de los instrumentos vigentes. Para de ese modo, articular todas las acciones que están desarrollando en la región.
2. Se reitera por parte del Ministerio de Obras Públicas, la importancia que SERNATUR trabaje en la definición de áreas o sectores, que deban ser incorporados en las rutas para la construcción de miradores y todos aquellos elementos que conlleva una ruta escénica.
3. Del mismo modo, se estableció que los diversos organismos públicos, entre ellos CONAF y los municipios, deben coordinarse con el Ministerio de Obras Públicas, a fin de poder actuar éste último como unidad técnica en aquellos proyectos que, por su complejidad, no puedan ejecutar de manera directa.
4. El Señor Carlos Alert, señala que en la región tienen un conjunto de proyectos asociados a embarcaderos públicos para el turismo, de los cuales algunos de ellos están incorporados en el Plan Base. Otros no aparecen por estar fuera del foco turístico (Unidad de Desarrollo de Atractivos).

5. El consultor remarca que no se han incorporado proyectos específicos de señalética, debido a que la Subsecretaría de Turismo y el MOP están revisando una propuesta de mejoramiento integral de la señalética a nivel nacional.
6. Se indica por parte de DIRPLAN, que algunos proyectos deben tener una definición mayor en relación a su localización, particularmente aquellos que son referidos a infraestructura portuaria para el turismo.
7. Se solicita incluir ciclovías en la ciudad de Coyhaique, a lo que el consultor señala que en las áreas urbanas, las competencias del MOP no están disponibles para ese tipo de proyectos, siendo estos de preocupación Municipal y/o del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
8. El representante de CONAF señala que, el estudio debiese considerar un estudio de impacto en las áreas protegidas a intervenir.

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

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

Se entiende por propuesta de plan de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable, aquel instrumento de planificación regional para el desarrollo de infraestructura de competencia del Ministerio de Obras Públicas, que es habilitante para el desarrollo de la actividad turística sustentable, y que es construido en función de proyectos propuestos por los actores locales, recopilados de otras planificaciones y propuestos por el equipo consultor, en base a una imagen objetivo de la infraestructura turística regional.

La cartera de proyectos definida en esta propuesta de plan, es posteriormente priorizada a través de la aplicación de una matriz multicriterio, lo que ordenará el desarrollo de los proyectos en el tiempo.

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

8.1.1 Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan

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

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

8.1.2 Identificación de Proyectos Nuevos.

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

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

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

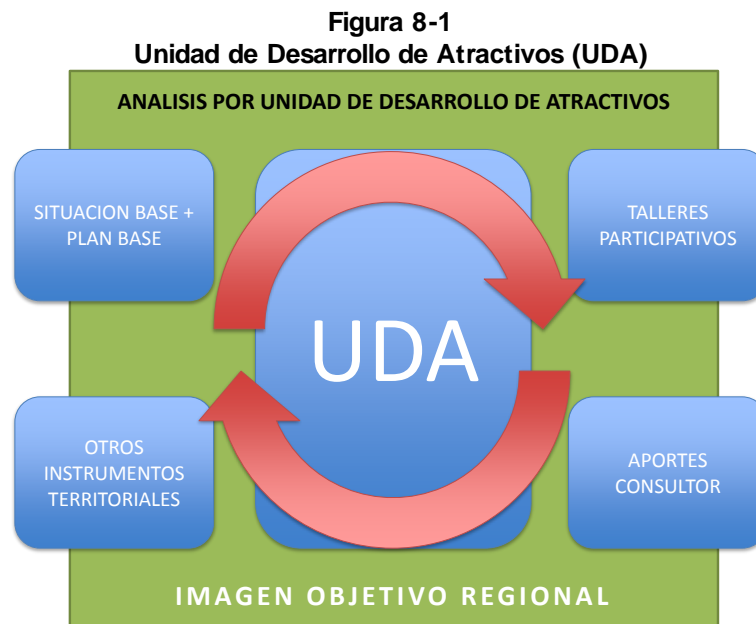
Cabe señalar que estas unidades no corresponden a unidades físicas con superficies encerradas por un polígono, con límites bien definidos, sino a una unidad conceptual de apoyo al análisis territorial, que en definitiva alberga a un conjunto de proyectos de diferentes tipologías.

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

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

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

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



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

8.1.3 Priorización de Proyectos Nuevos

En primer término, es necesario precisar que la priorización de proyectos responde a una lógica de optimización en el uso de los recursos, logrando identificar la

temporalidad de la inversión en función de su impacto, en este caso al desarrollo integral del sector turismo.

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

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

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

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

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

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

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

- **Sustentabilidad.**
 - a) Área Protegida perteneciente al SNASPE²⁵: si la UDA está relacionada con una SNASPE, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Focalización territorial.**
 - a) Tipo de Destino: si la UDA está relacionada con un Destino Turístico Emergente o Potencial, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - b) ZOIT²⁶: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Inclusión y equidad.**
 - a) ADI²⁷: si la UDA está relacionada con una ADI, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - b) Territorio Rezagado: si la UDA está relacionada con un Territorio Rezagado ubicado en las comunas de las regiones de Coquimbo (Provincia Limarí-Choapa), Maule (Provincia de Cauquenes y la Comuna de Empedrado), Bío-Bío (Provincia de Arauco y Valle del Itata) y Los Ríos (Provincia del Ranco), tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Complementariedad entre planes y programas.**
 - a) Programa Estratégico Regional de Turismo (PERT): si la UDA está relacionada con una zona de aplicación de un Programa Estratégico Regional de Turismo (PERT), tiene puntaje 1; si no, 0.
 - b) Plan Base: si existen proyectos del Plan Base asociados a la UDA, tiene puntaje 1; si no, 0

²⁵ La riqueza natural de Chile está protegida dentro del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado, administrado por la Corporación Nacional Forestal, CONAF. El Sistema tiene en la actualidad 100 unidades, distribuidas en 36 Parques Nacionales, 49 Reservas Nacionales y 15 Monumentos Naturales. Estas unidades cubren una superficie aproximada de 14,5 millones de hectáreas, el 19,2% del territorio continental de Chile.

²⁶ De acuerdo a la Ley del Turismo (Ley 20.423 del año 2010), son Zonas de Interés Turístico (ZOIT) “los territorios comunales, intercomunales o determinadas áreas dentro de éstos, que tengan condiciones especiales para la atracción turística y que requieran medidas de conservación y una planificación integrada para promover las inversiones del sector privado” (Art. 13).

²⁷ Las Áreas de Desarrollo Indígena (ADIs) surgen a partir de la aplicación del Art. 26° de la Ley N° 19.253 aprobada en Octubre de 1995. De acuerdo a esta normativa, son definidas como espacios territoriales determinados en los cuales los órganos de la Administración del Estado y deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios.

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

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

UDA	Valores Posibles							Puntaje UDA	Periodo
Raúl Marín Balmaceda – Melimoyu	0	1	0	0	0	0	1	0,4	2
La Junta	1	1	0	0	0	1	1	0,65	1
Puerto Aysén	0	0	0	0	0	1	1	0,3	2
Coyhaique	0	0	0	0	0	0	1	0,2	3
Cerro Castillo – Las Ardillas	1	0	0	0	0	1	1	0,45	2
Puerto Ingeniero Ibáñez	0	0	1	0	0	0	1	0,35	2
Bahía Murta	0	0	1	0	0	1	0	0,25	3
Puerto Sánchez	0	0	1	0	0	1	0	0,25	3
Puerto Tranquilo – Bahía Exploradores	0	0	1	0	0	0	1	0,35	2
Jeinimeni	1	0	1	0	0	1	0	0,4	2
Cochrane	1	1	0	0	0	1	1	0,65	1
Caleta Tortel	1	1	0	0	0	0	1	0,55	2
Villa O'Higgins	1	1	0	0	0	1	1	0,65	1

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

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

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

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

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

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

8.1.5 Criterios para la priorización de los proyectos al Interior de las UDA

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

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

- b) Apoyo directo a emprendimientos existentes: si la infraestructura propuesta por el proyecto apoya directamente a emprendimientos existentes, tiene puntaje 1; si no, 0.

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

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

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Raúl Marín Balmaceda – Melimoyu	Creación de centro de Interpretación de Cetáceos, Raúl Marín Balmaceda.	0	0,15	0,2	0,15	0	0,15	0,65	2
Raúl Marín Balmaceda – Melimoyu	Mejoramiento a Ribera recreativa del río Palena, Raúl Marín Balmaceda.	0,15	0	0	0	0	0	0,15	2
Raúl Marín Balmaceda – Melimoyu	Mejoramiento a Ruta Escénica, X-12.	0	0	0	0	0,2	0	0,20	2
Raúl Marín Balmaceda – Melimoyu	Ampliación APR, Raúl Marín Balmaceda.	0	0	0	0	0,2	0	0,20	2
La Junta	Construcción de centro de servicios e información al turista, La Junta.	0	0	0	0	0	0	0,00	1
La Junta	Mejoramiento a Ruta escénica, X-13, entre La Junta y Lago Verde.	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	1
Coyhaique	Construcción de 5 miradores interpretativos en torno a Coyhaique	0,15	0	0	0,15	0	0	0,30	3
Puerto Aysén	Construcción de centro de servicios e información al turista, Puerto Aysén.	0	0	0	0,15	0	0	0,15	2
Puerto Aysén	Construcción de 5 miradores en torno a Puerto Aysén	0,15	0	0	0,15	0	0	0,30	2
Bahía Murta	Construcción senda no motorizada entre la plaza cívica de Bahía Murta y sector “rampa”	0,15	0	0,2	0,15	0	0	0,50	3
Bahía Murta	Reposición Rampa Bahía Murta.	0	0	0	0	0,2	0	0,20	3
Puerto Sánchez	Mejoramiento a Ruta escénica, X-731, entre Bahía Murta y Puerto Sánchez.	0	0	0	0	0,2	0	0,20	3
Puerto Sánchez	Construcción Senda no motorizada turística, Puerto Sánchez-Puerto	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	3

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
	cruce ruta X - 899 en puente río Cochrane y embarcadero lago Cochrane								
Cochrane	Mejoramiento a Ruta escénica Ruta X-893, entre Cochrane y Embarcadero lago Cochrane.	0	0	0	0	0,2	0	0,20	1
Cochrane	Creación de centro de Interpretación y acogida al visitante, mejoramiento embarcadero en Lago Cochrane	0	0,15	0	0	0	0,15	0,30	1
Caleta Tortel	Ampliación APR, Caleta Tortel	0	0	0	0	0,2	0	0,20	2
Villa O'Higgins	Construcción Nuevo Aeródromo Villa O'Higgins	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	1
Villa O'Higgins	Construcción senda de penetración, acceso ventisquero O' Higgins, por candelario mancilla, Lago Chico.	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	1
Conector	Mejoramiento a Ruta escénica, Ruta 7.	0	0	0,2	0	0,2	0	0,4	2
Conector	Construcción senda de Penetración UDA Cerro Castillo – UDA Bahía Murta, por camino el manso río Resbalón Murta.	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	2
Conector	Mejoramiento a Ruta escénica, X-65, entre Ruta 7 y Puerto Ingeniero Ibáñez.	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2
Conector	Mejoramiento a Ruta Escénica, CH-265, entre Ruta 7 y Paso Jeinimeni (Ribera sur Lago General Carrera)	0	0	0	0,15	0,2	0	0,35	2

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

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

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

Período 1: año 1 – año 5

Período 2: año 6 – año 9

Período 3: año 10 – año 13

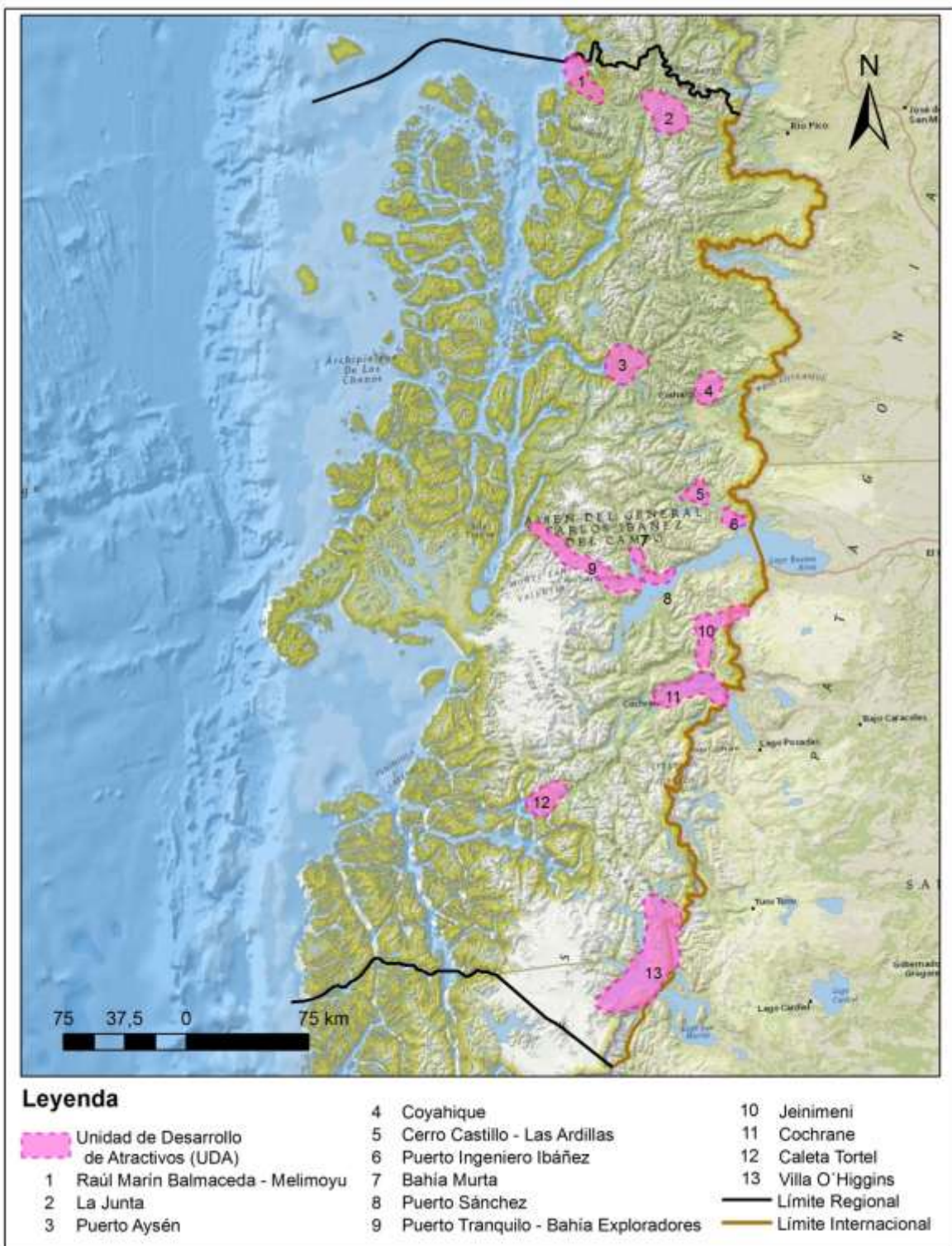
Considerando lo anterior, aquellos proyectos que obtengan un puntaje entre 0,21 y 1,00 serán desarrollados al Inicio del período que les corresponde.

Aquellos proyectos que obtengan un puntaje igual o menor a 0,20 y 0,66, serán desarrollados al final del período que les corresponde.

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

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

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



Fuente: Elaboración propia.

8.1.6 Tipologías de Infraestructura

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

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

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

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

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
1	Agua Potable Rural	MOP	Se asocia a proyectos de construcción y ampliación de sistemas de agua potable que atienden localidades o sectores rurales. En particular, su definición de construcción o ampliación obedece a la situación actual y demanda esperada.
2	Aguas Lluvias	MOP	Reúne acciones desarrolladas principalmente sobre áreas urbanas, destinadas a la formulación de estudios y obras necesarias para la evacuación de aguas lluvias. Tipología no relacionada directamente con la actividad turística.
3	Borde Costero	MOP	Obra pública que reúne acciones en el borde costero marítimo, lacustre y/o fluvial, cuya relación está asociada a caletas y su mejoramiento al concepto de Caleta Turística o bien está referida a la puesta en valor del borde costero marítimo y/o lacustre, a través de la construcción de costaneras, sean estas recreativas o turísticas.
4	Ciclovía - Ciclorruta	MOP	Infraestructura de carácter público emplazada sobre la faja fiscal de caminos públicos, orientada exclusivamente al tránsito y/o circulación de bicicletas, en zonas urbanas o rurales, respectivamente.
5	Conector Turístico	MOP	Camino público de comunicación terrestre destinado al libre tránsito, situado fuera de los límites urbanos y cuyas fajas son bienes nacionales de uso público, que cumple la función de conectar uno o más destinos turísticos o UDAS.
6	Edificación Pública	MOP / NO MOP	Edificación ocupada por organismos públicos, con presencia en el espacio urbano.
7	Infraestructura Cultural	MOP / NO MOP	Edificación (construcción y/o restauración) de carácter público, destinada a albergar, principalmente a museos o centros de difusión de la cultura y las artes. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
8	Infraestructura de Información y	NO MOP	Obra pública destinada: <ul style="list-style-type: none"> • ofrecer información y servicios al turista, tales

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
	Servicios Turísticos		<p>como centros de interpretación, paneles informativos y centros de información turística.</p> <ul style="list-style-type: none"> ofrecer servicios al turista, mediante instalaciones de apoyo para el desarrollo de actividades en el lugar (zonas de descanso, wi-fi, baños, entre otros). <p>Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.</p>
9	Infraestructura de Transporte Aéreo	MOP	Obra pública que considera aquellos elementos necesarios para la operación de aeronaves y atención de pasajeros, sean éstas aviones o helicópteros.
10	Infraestructura de Transporte Terrestre	NO MOP	Obra pública que considera aquellos elementos necesarios para la operación de buses interurbanos, rurales y atención de pasajeros. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
11	Infraestructura Fluvial	MOP	Obra pública destinada a la construcción de defensas fluviales y riberas fluviales.
12	Paso Fronterizo	NO MOP	Infraestructura necesaria para que las personas, las mercaderías transportadas y los vehículos puedan atravesar los límites de dos países, cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades nacionales de los mismos. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
13	Patrimonio	MOP / NO MOP	Obra pública destinada a rescatar todas aquellas acciones a ejecutarse sobre inmuebles o áreas de valor patrimonial. De manera singular considera la acción de restauración. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
14	Ruta Escénica	MOP	<p>Vía de comunicación terrestre, o tramos de la misma, emplazados en una zona de alto valor paisajístico o turístico, que requiere un tratamiento diferenciado, destinado a preservar y proteger tales cualidades.</p> <p>En estas vías debe considerarse parámetros de diseño diferentes a los habituales, en aspectos como velocidad, radios de curvatura, anchos y señalética. Pueden incorporar miradores y zonas de descanso, con estacionamientos seguros para los usuarios. En algunos sectores las rutas escénicas pueden comprender o tener acceso a ciclorrutas o sendas peatonales, que se adentran en zonas prístinas y no alteradas.</p>
15	Sendero Interpretativo	NO MOP	Sendero no motorizado cuyo trazado se desarrolla en alguna área de interés turístico, que cuenta con información asociada a su trazado, así como también con equipamiento de apoyo a quienes transitan por ellos. Estos senderos podrían estar insertos en áreas protegidas privadas o pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado.

Por otra parte, para efectos de poder hacer una estimación general del costo de inversión de cada proyecto, se requiere descomponer esta clasificación de tipologías de infraestructura en tipologías de proyectos, para lo que se debe anteponer una acción a la infraestructura. Así, por ejemplo, para la tipología de infraestructura “Ruta

Escénica”, existirán “Construcción de Ruta Escénica” y “Mejoramiento a Ruta Escénica” y así sucesivamente con otros tipos de infraestructura.

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

8.1.7 Estimación de Costos de Inversión

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

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

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

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

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

Cuadro 8-4
Costos unitarios de proyectos de inversión

Nº	TIPOLOGÍA PARA COSTO	TIPO	Unidad	Costo (\$ 2016)
1	Construcción Ruta Escénica	Unitario	km	766.800.000
2	Mejoramiento a Ruta Escénica	Unitario	km	66.800.000
3	Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta	Unitario	km	83.500.000
4	Construcción Agua Potable Rural	Unitario	km	380.000.000
5	Ampliación Agua Potable Rural	Global	Gl	380.000.000
6	Restauración Patrimonio	Global	Gl	100.000.000

Nº	TIPOLOGÍA PARA COSTO	TIPO	Unidad	Costo (\$ 2016)
7	Construcción Infraestructura de Borde Costero	Unitario	km	217.000.000
8	Mejoramiento Infraestructura de Borde Costero	Unitario	km	130.200.000
9	Construcción Infraestructura Portuaria de conexión	Global	Gl	2.369.637.000
10	Construcción Infraestructura Portuaria Para el Turismo y deportes náuticos	Global	Gl	200.000.000
11	Construcción Infraestructura de Información Turística	Global	Gl	105.317.200
12	Construcción Infraestructura de Servicios Turísticos	Global	Gl	105.317.200
13	Construcción Sendero interpretativo a Suelo Natural	Unitario	km	12.950.762
14	Construcción Sendero interpretativo en pasarela	Unitario	km	16.317.200
15	Construcción Canales Riego	Unitario	km	80.000.000
16	Construcción Aeródromo	Global	Gl	20.025.633.354
17	Construcción Ciclovía - Ciclorruta	Unitario	km	80.000.000
18	Construcción de Pasarela Peatonal	Unitario	km	400.000.000
19	Construcción Paso Fronterizo	Global	Gl	14.000.000.000
20	Mejoramiento Paso Fronterizo	Global	Gl	8.400.000.000
21	Construcción Red Vial	Unitario	km	700.000.000
22	Mejoramiento Red Vial	Unitario	km	420.000.000
23	Construcción Terminal de Buses (localidad pequeña)	Global	Gl	210.000.000
24	Construcción Terminal de Buses (Urbano Pequeño)	Global	Gl	1.500.000.000
25	Construcción Terminal de Buses (Urbano Mediano)	Global	Gl	3.200.000.000
26	Mejoramiento a Ribera Recreativa	Unitario	km	167.000.000
27	Estudio Prefactibilidad Ciclovía - Ciclorruta	Unitario	km	1.500.000
28	Construcción Embarcadero y Rampas para lancha	Global	Gl	1.000.000.000
29	Construcción Embarcadero y Rampas para Transbordador	Global	Gl	4.000.000.000
30	Construcción Caleta Pequeña	Global	Gl	1.000.000.000
31	Construcción Caleta Mediana	Global	Gl	5.000.000.000
32	Mejoramiento Aeródromo	Global	Gl	820.000.000
33	Construcción Museo	Global	Gl	210.000.000
34	Estudio Prefactibilidad Aeródromo	Global	Gl	300.000.000
35	Estudio Modelo de Gestión	Global	Gl	100.000.000
36	Embarcadero Río	Global	Gl	200.000.000
37	Restauración Iglesia	Global	Gl	1.000.000.000
38	Estudio prefactibilidad Museo	Global	Gl	100.000.000
39	Diseño Aeropuerto internacional	Global	Gl	400.000.000
40	Construcción Helipuerto	Global	Gl	100.000.000
41	Construcción Paradero de Buses	Global	Un	15.000.000
42	Defensa Fluvial	Global	Gl	500.000.000
43	Estudio Prefactibilidad Embalse	Global	Gl	400.000.000
44	Construcción Cobertizo Rodados	Global	Gl	420.000.000

Fuente: Elaboración propia

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

- Berma de 2 metros de ancho a ambos lados de la calzada
- Calzada de 7 metros de ancho
- Faja de separación de 1,5 metros entre la ciclorruta y vialidad para vehículos motorizados
- Ciclorruta de 2 metros de ancho

- 1 Mirador en maicillo con 10 estacionamientos, 10 mesas con capacidad para 5 personas, 2 paneles informativos, estructura con techumbre para protección del clima.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

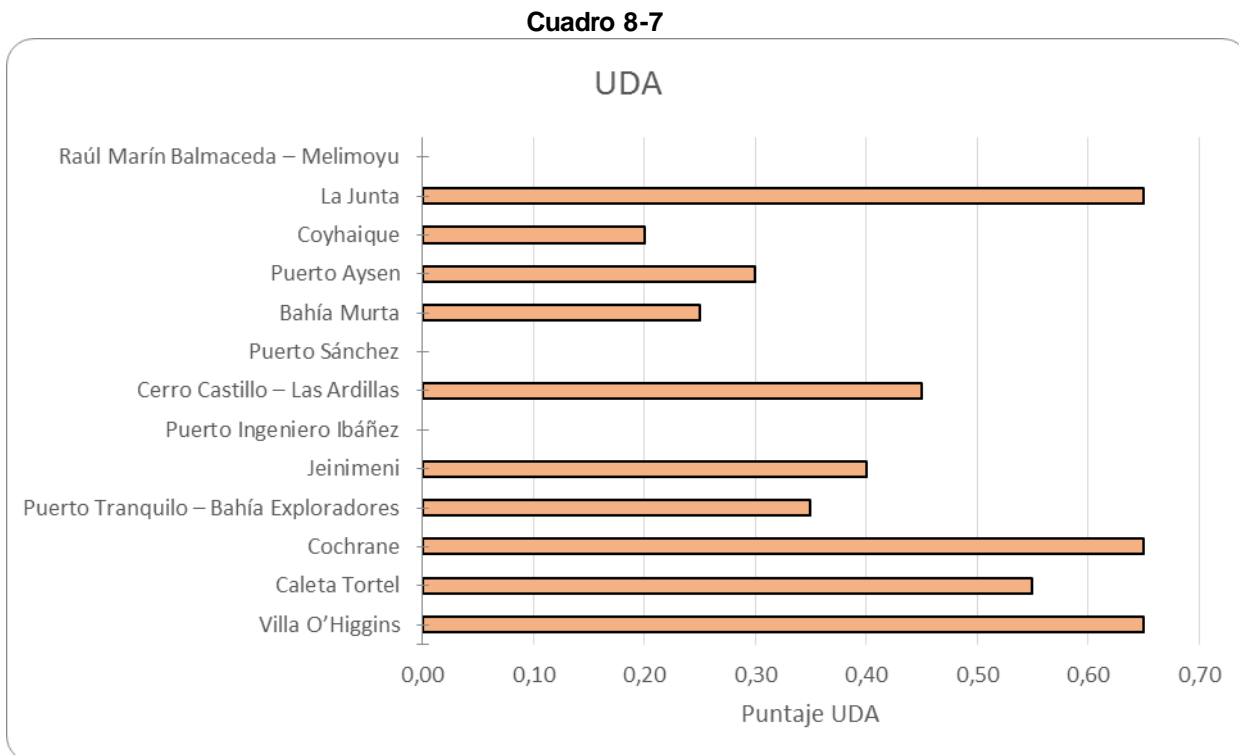
N° Proyecto (*)	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	Costo de Inversión M\$	5 años					5 años					4 años			
						Corto Plazo					Mediano Plazo					Largo plazo			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1	Raúl Marín Balmaceda – Melimoyu	Creación de centro de Interpretación de Cetáceos, Raúl Marín Balmaceda.	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317														
2	Raúl Marín Balmaceda – Melimoyu	Mejoramiento a Ribera recreativa del río Palena, Raúl Marín Balmaceda.	Consultor	Obras Portuarias	475.950														
3	Raúl Marín Balmaceda – Melimoyu	Mejoramiento a Ruta Escénica, X-12.	Consultor	Vialidad	4.730.108														
4	Raúl Marín Balmaceda – Melimoyu	Ampliación APR, Raúl Marín Balmaceda.	Consultor	Obras Hidráulicas	380.000														
7	La Junta	Construcción de centro de servicios e información al turista, La Junta.	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	105.317														
8	La Junta	Mejoramiento a Ruta escénica, X-13, entre La Junta y Lago Verde.	Consultor	Vialidad	4.989.960														
9	Puerto Aysén	Construcción de centro de servicios e información al turista, Puerto Aysén.	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	105.317														
10	Puerto Aysén	Construcción de 5 miradores en torno a Puerto Aysén	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	105.317														
12	Coyhaique	Construcción de 5 miradores interpretativos en torno a Coyhaique	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	105.317														
14	Cerro Castillo – Las Ardillas	Ampliación APR Cerro Castillo	Taller	Obras Hidráulicas	380.000														
15	Cerro Castillo – Las Ardillas	Mejoramiento Ruta 7 a Ruta escénica mixta, tramo R.N. Castillo	Taller	Vialidad	380.000														
16	Cerro Castillo – Las Ardillas	Construcción de Ruta escénica a Reserva Nacional Cerro Castillo por estero El Bosque.	Consultor	Vialidad	1.237.804														
17	Cerro Castillo – Las Ardillas	Mejoramiento a Ruta escénica- Rutas X723, X725 y X727.	Taller	Vialidad	428.856														
18	Cerro Castillo – Las Ardillas	Construcción de Red de Sendas no motorizadas en zona de manos pintadas, entre ruta X27-Escuela Antigua-con desvío a Ruta 7.	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	1.879.752														
19	Cerro Castillo – Las Ardillas	Mejoramiento Ribera Recreativa entre Escuela Antigua y Ruta 7 en río Ibáñez.	Consultor	Obras Portuarias	91.044														
20	Puerto Ingeniero Ibáñez	Construcción de paso fronterizo Ingeniero Ibáñez. Ruta X-65.	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	318.970														
22	Bahía Murta	Construcción senda no motorizada entre la plaza cívica de Bahía Murta y sector "rampa"	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	9.713														
23	Bahía Murta	Reposición Rampa Bahía Murta.	Consultor	Obras Portuarias	200.000														
25	Puerto Sánchez	Mejoramiento a Ruta escénica, X-731, entre Bahía Murta y Puerto Sánchez.	Consultor	Vialidad	1.531.056														
26	Puerto Sánchez	Construcción Senda no motorizada turística, Puerto Sánchez- Puerto Alarcón-Puerto Cristal	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	229.747														
27	Puerto Sánchez	Construcción de centro de interpretación de los recursos geológicos de la Patagonia, en Puerto Sánchez.	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	105.317														
28	Puerto Sánchez	Ampliación APR en Puerto Sánchez	Consultor	Obras Hidráulicas	380.000														
30	Puerto Tranquilo – Bahía Exploradores	Ampliación APR, Puerto Tranquilo.	Consultor	Obras Hidráulicas	380.000														
31	Puerto Tranquilo – Bahía Exploradores	Construcción Ribera Recreativa Lacustre, Lago Tranquilo	Consultor	Obras Portuarias	1.315.020														
32	Puerto Tranquilo – Bahía Exploradores	Mejoramiento a Ruta Escénica (X-728) Puerto tranquilo a Bahía Exploradores	Consultor	Vialidad	6.109.528														
35	Jeinimeni	Mejoramiento a Ruta Escénica X-753, Chile Chico - Lago Jeinimeni	Consultor	Vialidad	3.826.304														
36	Jeinimeni	Construcción de sendero de caminata por el Valle del Río Avilés, entre lago Jeinimeni (X-753) y Valle de Chacabuco (X-83)	Taller	Vialidad	508.188														
37	Cochrane	Mejoramiento ribera recreativa, entre cruce ruta X - 899 en puente río Cochrane y embarcadero lago Cochrane	Consultor	Obras Portuarias	419.170														
38	Cochrane	Mejoramiento a Ruta escénica Ruta X-893, entre Cochrane y Embarcadero lago Cochrane.	Consultor	Vialidad	175.016														
39	Cochrane	Creación de centro de Interpretación y acogida al visitante, mejoramiento embarcadero en Lago Cochrane	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	305.317														
43	Caleta Tortel	Ampliación APR, Caleta Tortel	Consultor	Obras Hidráulicas	380.000														

N° Proyecto (*)	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	Costo de Inversión M\$	5 años					5 años					4 años			
						Corto Plazo					Mediano Plazo					Largo plazo			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
46	Villa O'Higgins	Construcción Nuevo Aeródromo Villa O'Higgins	Taller	Aeropuertos	20.025.633														
47	Villa O'Higgins	Construcción senda de penetración, acceso ventisquero O'Higgins, por candelario mancilla, Lago Chico.	Taller	Vialidad	11.583.600														
49	Conector	Mejoramiento a Ruta escénica, Ruta 7.	Taller	Vialidad	50.222.912														
50	Conector	Construcción senda de Penetración UDA Cerro Castillo – UDA Bahía Murta, por camino el manso río Resbalón Murta.	Taller	Vialidad	18.551.400														
51	Conector	Mejoramiento a Ruta escénica, X-65, entre Ruta 7 y Puerto Ingeniero Ibáñez.	Consultor	Vialidad	3.244.476														
52	Conector	Mejoramiento a Ruta Escénica, CH-265, entre Ruta 7 y Paso Jeinimeni (Ribera sur Lago General Carrera)	Consultor	Vialidad	8.303.240														
Costo Total de Inversión					157.244.667														
Inversión con financiamiento externo					15.775.912														
Inversión directa MOP					141.468.755														

Nota: Los números faltantes en el correlativo corresponde a los proyectos del Plan Base, que se presentaron en el Capítulo 5

Prefactibilidad
 Diseño
 Ejecución

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



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

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

Este libro contiene las siguientes hojas:

a) Cuadro PP

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

b) UDA

Presenta las distintas UDA, junto a sus respectivos puntajes asociados a la evaluación realizada en el Cuadro PP y el cuadro ponderador que asigna la relevancia atribuida a cada de las variables a ser evaluadas. En el cuadro Ponderador se pueden modificar los valores, teniendo siempre en consideración que la suma debe ser siempre igual a

Al ir modificando los ponderadores se podrá apreciar numéricamente y gráficamente las variaciones, permitiendo identificar cuál UDA es más prioritaria en su desarrollo de atractivos (la relación es directamente proporcional positiva). Resultado de la clasificación de la UDA puede ser Corto Plazo= 1 (del año 2017 al 2021), Mediano Plazo= 2 (del año 2022 al 2026) y Largo Plazo= 3 (del año 2027 al 2030).

c) Sensibilización

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

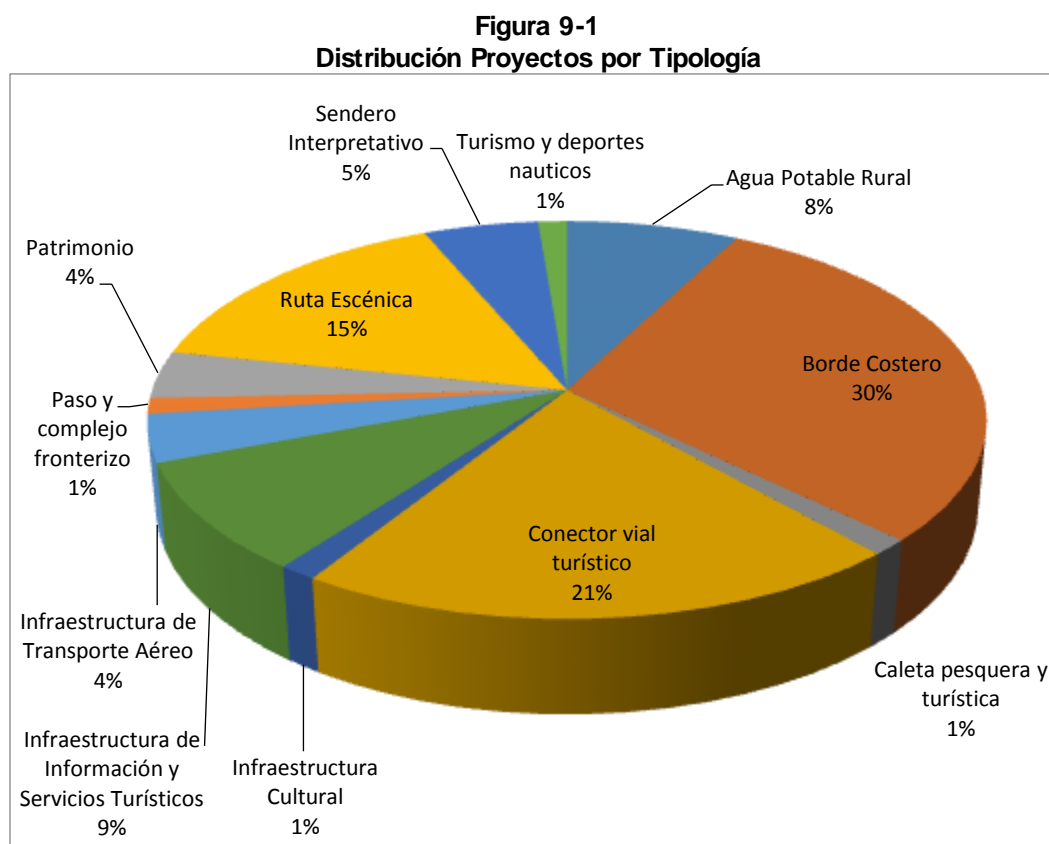
d) Gráficos (Cronograma)

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

9. SINTESIS Y CARTERA PROPUESTA

9.1 Síntesis de la Propuesta del Plan Regional

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



Fuente: elaboración propia

Del gráfico anterior, es posible observar que la concentración de proyectos se presenta principalmente en las tipologías de conectividad vial, conector vial y ruta escénica, ambas, con un poco más de un tercio del total, seguidas de borde costero, con casi igual peso relativo. Cada una de las demás tipologías también es relevante y destacan, tanto infraestructura de información y servicios turísticos, como las iniciativas de APR.

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

kilómetros	
Ruta Escénica	1.300
Ciclovía - Ciclorruta	0
Sendero Interpretativo	65

9.2 Principales Conclusiones de la Propuesta de Plan de Infraestructura

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

Cuadro 9-1
Distribución de Proyectos por Destinos Priorizados

DESTINOS TURISTICOS	Total
Aysén Patagonia Queulat	6
Capitán Prat	1
Coyhaique y Puerto Aysén	17
Cuenca del Lago General Carrera	24
Cuenca del Lago General Carrera - Capitán Prat	1
Otro Destino	5
Puyuhuapi - Carretera Austral	13
Coyhaique - Puerto Aysén - Cuenca del Lago General Carrera	1
Todos los Destinos	1
Tortel	10
Total general	78

Fuente: elaboración propia

En términos territoriales, el sector de Puerto Sanchez, Puerto Tranquilo, Bahía Exploradores, concentra 10 iniciativas, en tanto que Villa Cerro Castillo – Las Ardillas y Raúl Marín Balmaceda – Melimoyu, presentan 4 proyectos respectivamente.

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

Cuadro 9-2
Distribución de Proyectos por Ámbito MOP

UNIDAD TECNICA MOP	Total
Aeropuertos	3
Agua Potable Rural	6
Arquitectura	16
Obras Portuarias	25
Vialidad	28
Total	78

Fuente: elaboración propia

La región de Aysén, junto con la región de Magallanes y de la Antártica Chilena, resulta ser una de las regiones con mayor desarrollo de la actividad turística en Chile durante los últimos años, principalmente gracias a la consolidación de su destino turístico principal, la Carretera Austral y sus atractivos relacionados.

Si bien la propuesta de plan que se presentó considera iniciativas de inversión en torno a este importante destino turístico, también considera un conjunto de proyectos que cubren un amplio territorio, desde Raúl Marín Balmaceda hasta Villa O´ Higgins, proponiendo, de esta forma, lograr una mejor distribución de los flujos de turistas que llegan a la región.

Se propone el desarrollo de 78 proyectos, 41 de los cuales provienen del plan base y 37 son nuevas iniciativas. En términos del costo total de la inversión se llega a la suma de M\$ 647.508.323, correspondiendo el 98% a inversión del MOP y el 2% a financiamiento externo al MOP. Desde el punto de vista de los plazos estimados para iniciar la ejecución de las inversiones de la cartera, el 75% del total, está en el corto plazo, como se observa en la tabla siguiente:

Cuadro 9-3
Distribución de la inversión por tipo de financiamiento y plazos

FINANCIAMIENTO	Plazos			Total
	Corto (2017-2021)	Mediano(2022-2026)	Largo(2027-2030)	
Extrasectorial	260.939	15.325.818	450.094	16.036.851
Sectorial	486.233.226	143.127.190	2.111.056	631.471.473
Total	486.494.165	158.453.008	2.561.150	647.508.323

Fuente: elaboración propia

9.3 Cartera del plan

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

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
Aysén	Aysén	AMPLIACION TERMINAL DE PASAJEROS AERODROMO BALMACEDA XI REGION	Infraestructura de Transporte Aéreo	Coyhaique y Puerto Aysén	Ejecución	Sectorial	Corto
		RESTAURACION MONUMENTO HISTORICO OFICINA DE TIERRAS Y COLONIZACION DE PTO. AYSÉN PUERTO AYSÉN	Patrimonio	Coyhaique y Puerto Aysén	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Corto
	Aysén	Construcción Camino Bahía Murta - Bahía Erasmo - Puerto. Bonito (CMT)	Conector vial turístico	Cuenca del Lago General Carrera	Ejecución	Sectorial	Mediano
		Construcción de 5 miradores en torno a Puerto Aysén	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Coyhaique y Puerto Aysén	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
Aysén		Construcción de centro de servicios e información al turista, Puerto Aysén.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Coyhaique y Puerto Aysén	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Embarcaderos Turísticos Región de Aysén, Puerto Aysén, Lago Pollux, Lago Riesgo, Lago Risopatrón, Lago Laparent y Lago Rosselot	Borde Costero	Coyhaique y Puerto Aysén	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Borde Fluvial Puerto Aysén	Borde Costero	Coyhaique y Puerto Aysén	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Infraestructura Portuaria y Track Navegación en Río Exploradores Aysén	Turismo y deportes nauticos	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Corto
	Cisnes	Ampliación APR, Raúl Marín Balmaceda.	Agua Potable Rural	Puyuhuapi - Carretera Austral	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		AMPLIACION RAMPA ISLA TOTO CISNES	Borde Costero	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción área Respaldo Portuaria Infraestructura Raúl Marín Balmaceda	Borde Costero	Puyuhuapi - Carretera Austral	Ejecución	Sectorial	Corto
		CONSTRUCCION BORDE COSTERO PUYUHUAPI, CISNES	Borde Costero	Aysén Patagonia Queulat	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción de centro de Interpretación de Cetáceos, Raúl Marín Balmaceda.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Puyuhuapi - Carretera Austral	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de centro de servicios e información al turista, La Junta.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Puyuhuapi - Carretera Austral	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Embarcaderos Turísticos Región de Aysén, Puerto Aysén, Lago Pollux, Lago Riesgo, Lago Risopatrón, Lago Laparent y Lago Rosselot	Borde Costero	Puyuhuapi - Carretera Austral	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Estructura de Abrigo en Estero San Luis, Cisnes	Borde Costero	Puyuhuapi - Carretera Austral	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Varadero en	Borde Costero	Puyuhuapi -	Ejecución	Sectorial	Corto

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
		Puyuhuapi		Carretera Austral		al	
		Construcción Varadero y Explanada en Puerto Gaviota	Borde Costero	Puyuhuapi - Carretera Austral	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento a Ribera recreativa del río Palena, Raúl Marín Balmaceda.	Borde Costero	Puyuhuapi - Carretera Austral	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta X-12, entre La Junta (Ruta 7) y Raúl Marín Balmaceda	Ruta Escénica	Puyuhuapi - Carretera Austral	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta X-13, entre La Junta (Ruta 7) y Paso Las Pampas - Lago Verde	Ruta Escénica	Puyuhuapi - Carretera Austral	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Aeródromo Puerto Cisnes XI. Región	Infraestructura de Transporte Aéreo	Puyuhuapi - Carretera Austral	Ejecución	Sectorial	Corto
Aysén		MEJORAMIENTO RUTA 7, SECTOR LAS PULGAS - QUEULAT - BIFURCACION CISNES	Conector vial turístico	Aysén Patagonia Queulat	Ejecución	Sectorial	Corto
		MEJORAMIENTO RUTA 7, SECTOR: LA JUNTA - PUYUHUAPI - LAS PULGAS, XIR	Conector vial turístico	Aysén Patagonia Queulat	Ejecución	Sectorial	Corto
		MEJORAMIENTO RUTA 7: LA JUNTA - LIMITE REGIONAL NORTE	Conector vial turístico	Aysén Patagonia Queulat	Ejecución	Sectorial	Corto
	Guaitecas	CONSTRUCCION BORDE COSTERO EN MELINKA	Borde Costero	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
	Intercomunal	CONSTRUCCION EMBARCADEROS TURISTICOS REGION DE AYSÉN	Borde Costero	Coyhaique y Puerto Aysén	Prefactibilidad	Sectorial	Corto
Capitán Prat	Cochrane	Construcción de Infraestructura de Información y Servicios Turísticos, mejoramiento embarcadero en Lago Cochrane	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Tortel	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de sendero de caminata por el Valle del Río Avilés, entre lago Jeinimeni (X-753) y Valle de Chacabuco (X-83)	Sendero Interpretativo	Cuenca del Lago General Carrera	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta X-893, entre Cochrane y Embarcadero Lago Cochrane	Ruta Escénica	Tortel	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Borde Lacustre Cochrane	Borde Costero	Tortel	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento ribera recreativa, entre cruce ruta X - 899 en puente río Cochrane y embarcadero lago Cochrane	Borde Costero	Tortel	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR : EL MAITEN - COCHRANE	Conector vial turístico	Cuenca del Lago General Carrera - Capitán Prat	Ejecución	Sectorial	Corto
		MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR.SECTOR: COCHRANE - PUERTO YUNGAY	Conector vial turístico	Capitán Prat	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
	Tortel	Ampliación APR, Caleta Tortel	Agua Potable	Tortel	Diseño y	Sectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
			Rural		Ejecución	al	o
		Construcción Biblioteca y Museo de Tortel	Infraestructura Cultural	Tortel	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Muelle Caleta Tortel - Río Baker	Caleta pesquera y turística	Tortel	Ejecución	Sectorial	Corto
	Villa O'Higgins	Construcción Nuevo Aeródromo Villa O'Higgins	Infraestructura de Transporte Aéreo	Tortel	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción senda de penetración acceso Ventisquero O'Higgins, por Candelario Mancilla, Lago Chico	Conector vial turístico	Tortel	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
Capitán Prat, General Carrera	Cochrane, Chile Chico, Río Ibañez	MEJORAMIENTO RUTA 7 SUR: CERRO CASTILLO-COCHRANE	Conector vial turístico	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
Coyhaique	Coyhaique	Construcción de 5 miradores interpretativos en torno a Coyhaique	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Coyhaique y Puerto Aysén	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
		Construcción Embarcaderos Turísticos Región de Aysén, Puerto Aysén, Lago Pollux, Lago Riesgo, Lago Risopatrón, Lago Laparent y Lago Rosselot	Borde Costero	Coyhaique y Puerto Aysén	Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta Ruta 7, tramo R.N. Cerro Castillo	Ruta Escénica	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Ruta 240, Sector Coyhaique - Puente El Moro	Conector vial turístico	Coyhaique y Puerto Aysén	Ejecución	Sectorial	Corto
	Lago Verde	Construcción Conexión Vial Lago Verde - La Tapera	Conector vial turístico	Otro Destino	Ejecución	Sectorial	Corto
Coyhaique, Aysén	Coyhaique, Aysén	MEJORAMIENTO RUTA 7: SECTOR CRUCE RUTA 240 VILLA ORTEGA	Conector vial turístico	Coyhaique y Puerto Aysén	Ejecución	Sectorial	Corto
General Carrera	Chile Chico	Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta 265-CH, entre Ruta 7 y Paso Jeinimeni (ribera sur Lago General Carrera)	Ruta Escénica	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta 7 en toda su extensión	Ruta Escénica	Puyuhuapi - Coyhaique - Puerto Aysén - Cuenca del Lago General Carrera - Tortel	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta X-753, Chile Chico - Lago Jeinimeni	Ruta Escénica	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Ruta 7 Sur, sector Bahía Murta - Maitén	Conector vial turístico	Cuenca del Lago General Carrera	Ejecución	Sectorial	Corto
	Intercomunal	RESTAURACION CASA HOPPERDIETZEL PUERTO PUYUHUAPI	Patrimonio	Aysén Patagonia Queulat	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Corto

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
	RÍO IBAÑEZ	AMPLIACION MUELLE PUERTO TRANQUILO	Borde Costero	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		RESTAURACION MONUMENTO NACIONAL BODEGAS PORTUARIAS DE PUERTO IBAÑEZ	Patrimonio	Coyhaique y Puerto Aysén	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Corto
	Río Ibañez	MEJORAMIENTO RUTA 7 ALCANTARILLA CASCADA-PUENTE LAS OVEJAS	Conector vial turístico	Coyhaique y Puerto Aysén	Ejecución	Sectorial	Corto
	Río Ibañez	Ampliación APR Cerro Castillo	Agua Potable Rural	Coyhaique y Puerto Aysén	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Ampliación APR, Puerto Sánchez	Agua Potable Rural	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Ampliación APR, Puerto Tranquilo.	Agua Potable Rural	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
General Carrera	Río Ibañez	Construcción de centro de interpretación de los recursos geológicos de la Patagonia, en Puerto Sánchez.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Extrasectorial	Largo
		Construcción de Red de Sendas no motorizadas en zona de manos pintadas, entre ruta X27- Escuela Antigua-con desvió a Ruta 7.	Sendero Interpretativo	Coyhaique y Puerto Aysén	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Construcción de Ruta Escénica a Reserva Nacional Cerro Castillo por Estero El Bosque	Ruta Escénica	Coyhaique y Puerto Aysén	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción Infraestructura Portuaria en Puerto Sánchez	Borde Costero	Cuenca del Lago General Carrera	Prefactibilidad	Sectorial	Corto
		Construcción Paseo Costanera en Puerto Ibañez II Etapa	Borde Costero	Cuenca del Lago General Carrera	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Paseo Costanera Río Tranquilo, Río Ibañez	Borde Costero	Cuenca del Lago General Carrera	Ejecución	Sectorial	Corto
		Construcción Ribera Recreativa Lacustre, Lago Tranquilo	Borde Costero	Cuenca del Lago General Carrera	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción senda de Penetración UDA Cerro Castillo - UDA Bahía Murta, por camino el manso río Resbalón Murta	Conector vial turístico	Cuenca del Lago General Carrera	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Construcción senda no motorizada entre la plaza cívica de Bahía Murta y sector Mirampa	Sendero Interpretativo	Cuenca del Lago General Carrera	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
		Construcción Senda no motorizada turística, Puerto Sánchez-Puerto Alarcón-Puerto Cristal	Sendero Interpretativo	Cuenca del Lago General Carrera	Prefactibilidad	Extrasectorial	Largo
		Construcción y habilitación complejo fronterizo de paso Ingeniero Ibañez. Ruta X-65 .	Paso y complejo fronterizo	Cuenca del Lago General Carrera	Prefactibilidad	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta X-65, entre Ruta 7 y Puerto Ingeniero Ibañez	Ruta Escénica	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica	Ruta Escénica	Cuenca del Lago	Diseño y	Sectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Destino Turístico	Etapas	Financiamiento	Plazo
		Ruta X-728, Puerto Río Tranquilo a Bahía Exploradores		General Carrera	Ejecución	al	o
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta X-731, entre Bahía Murta y Puerto Sánchez	Ruta Escénica	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Sectorial	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica Rutas X-723, X-725 y X-727	Ruta Escénica	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Camino Puerto Río Tranquilo Exploradores	Conector vial turístico	Cuenca del Lago General Carrera	Diseño y Ejecución	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ribera Recreativa entre Escuela Antigua y Ruta 7 en río Ibáñez.	Borde Costero	Coyhaique y Puerto Aysén	Prefactibilidad	Sectorial	Mediano
		Reposición Rampa Bahía Murta.	Borde Costero	Cuenca del Lago General Carrera	Prefactibilidad	Sectorial	Largo
Interprovincial	Intercomunal	CONSTRUCCION PROYECTOS NUEVOS 2018 AGUA POTABLE RURAL XI REGION	Agua Potable Rural	Todos los Destinos	Ejecución	Sectorial	Corto
		MEJORAMIENTO RUTA 7, SECTOR: CRUCE CISNES - LA JUNTA, AYSÉN XI REGION	Conector vial turístico	Aysén Patagonia Queulat	Diseño y Ejecución	Sectorial	Mediano



INECON S.A.