



Informe Final

REGIÓN DE LOS RÍOS

"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 DE LOS RÍOS

PRESENTACIÓN	1
1 INTRODUCCIÓN	3
2 EL TURISMO EN LA REGIÓN	8
2.1 Descripción general de la Región de Los Ríos	8
2.1.1 Antecedentes geográficos.	9
2.1.2 Antecedentes demográficos y socioculturales.....	11
2.1.3 Antecedentes administrativos	12
2.1.4 Conectividad e infraestructura.....	12
2.1.5 Antecedentes climáticos.....	13
2.2 Turismo	13
2.3 Caracterización de los Destinos	14
2.4 Situación de las Áreas Protegidas	19
2.5 Caracterización económica	20
Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región de Los Ríos	20
2.6 Caracterización de la demanda actual	21
3 RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN	25
3.1 Instrumentos Regionales	25
3.1.1 Estrategia Regional de Desarrollo	25
3.1.2 Política Regional de Turismo	30
3.1.3 Agenda de Innovación Turística 2010-2020	32
3.1.4 Informe de Desarrollo de Turismo Náutico desde Valdivia a Aysén	35
3.1.5 Plan Estratégico Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral	35
3.1.6 Plan Regional de Ordenamiento Territorial.	37
3.1.7 Visión Valdivia	38
3.1.8 Plan Regional de Desarrollo Urbano	38
3.1.9 Planes de Acción de las Zonas de Interés Turístico.....	39
3.1.10 Política Regional de Pesca	41
3.2 Instrumentos de Planificación Local	42
3.2.1 Planes de Desarrollo Turístico Comunales	42
3.2.2 Plan Regulador Intercomunal del Borde Costero y Fluvial.....	44
3.2.3 Planes de Desarrollo Comunal	44
3.2.4 Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP)	50
3.2.5 Propuesta de Conectividad de la Red de Parques de la Selva Valdiviana	53
3.3 Planes de Infraestructura MOP	55

3.3.1	Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021	55
3.3.2	Otros Planes MOP Validados y Vigentes	57
3.3.3	Convenios de Programación	63
3.4	Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional	64
4	INFRAESTRUCTURA MOP SITUACIÓN BASE	66
4.1	Infraestructura de conectividad vial interurbana y urbana.....	66
4.2	Infraestructura de conectividad aeroportuaria.....	68
4.3	Infraestructura de conectividad marítima y productiva asociada a la pesca artesanal.	69
4.4	Infraestructura de riego.....	72
4.4.1	Embalses.....	72
4.4.2	Canales.....	72
4.5	Infraestructura de control aluvional y defensas fluviales	73
4.6	Edificación pública y patrimonial	74
4.7	Cobertura de Agua Potable Rural y Saneamiento Rural	76
4.8	Infraestructura Pública Concesionada.	77
5	PLANIFICACIÓN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO – REGIÓN DE LOS RÍOS.....	78
5.1	Antecedentes para la construcción de la Planificación Base	78
5.2	Construcción de la Planificación Base	79
5.3	Listado de Proyectos de la Planificación Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo – Región de Los Ríos.....	82
5.4	Mapa Cartera de Proyectos de la Planificación Base de Infraestructura	84
6	IMAGEN OBJETIVO DE LA INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO	85
6.1	Situación actual.....	85
6.2	Visión Propuesta.....	87
6.3	Identificación de Déficit.....	89
7	PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	91
7.1	Metodología propuesta para el desarrollo de los Talleres de Inicio regionales	91
7.1.1	Definición de actores invitados.....	91
7.1.2	Contenido de los Talleres de Inicio	91
7.1.3	Registro de Ideas de proyectos identificados	93
7.2	Resumen Ejecutivo Taller de Inicio en Capital Regional.....	93
7.2.1	Participantes.....	93
7.2.2	Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región	94
7.2.3	Ideas de proyectos identificadas.....	94
7.2.4	Puntos críticos y oportunidades que se presentaron	95
7.3	Resumen Ejecutivo Taller de Inicio Futuro.....	96
7.3.1	Participantes.....	97
7.3.2	Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región	97
7.3.3	Ideas de proyectos identificadas.....	98
7.3.4	Puntos críticos y oportunidades que se presentaron	98

7.4	Resumen Ejecutivo Taller de Inicio Panguipulli.....	99
7.4.1	Participantes.....	99
7.4.2	Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región.....	100
7.4.3	Ideas de proyectos identificadas.....	100
7.4.4	Puntos críticos y oportunidades que se presentaron.....	101
7.5	Resumen Ejecutivo Taller de Validación.....	103
7.5.1	Participantes.....	103
7.5.2	Presentación propuesta de plan de infraestructura.....	103
7.5.3	Preguntas y observaciones.....	103
8	PROPUESTA DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE.....	105
8.1	Aspectos metodológicos para la elaboración de la propuesta de planificación de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable.....	105
8.1.1	Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Planificación.....	105
8.1.2	Identificación de Proyectos Nuevos.....	106
8.1.3	Priorización de Proyectos Nuevos.....	107
8.1.4	Criterios para la priorización de Unidades de Desarrollo de Atractivos.....	108
8.1.5	Criterios para la priorización de los proyectos al Interior de las UDA.....	112
8.1.6	Tipologías de Infraestructura.....	118
8.1.7	Estimación de Costos de Inversión.....	120
8.2	Listado de Proyectos Nuevos: Propuesta de Planificación de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo.....	124
8.3	Archivo Excel de la Propuesta de Planificación de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo.....	127
9	SINTESIS Y CARTERA PROPUESTA.....	128
9.1	Síntesis de la Propuesta de Planificación Regional, elaborado por el Consultor.....	128
9.2	Principales Aspectos de la Propuesta de Planificación de Infraestructura Turística.....	129
9.3	Cartera del plan.....	131

PRESENTACIÓN

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

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

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

En la Región de Los Ríos se desarrollaron cuatro talleres de participación. Tres en la primera fase del estudio, donde se identificaron, en conjunto con la comunidad, las necesidades de infraestructura de apoyo al turismo, y que se llevaron a cabo en las ciudades de Valdivia, Panguipulli y Futrono. 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 planificación de infraestructura y recoger las sugerencias que permitieran ajustar dicha propuesta.

Para la elaboración de esta propuesta de planificación 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 planificación se plasmó en un sistema de información geográfico, con el fin de incorporar estos antecedentes a los sistemas de representación geoespacial que maneja el Ministerio de Obras Públicas y la Subsecretaría de Turismo.

Como producto del trabajo realizado se proponen algunas nuevas tipologías de obras públicas, las que pudieran 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 documentaron otras iniciativas de inversión fuera del ámbito del MOP, a objeto de que estén disponibles para ser consultadas por otras instituciones relacionadas con el turismo.

AJUSTE INTERNO

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

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

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

1 INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

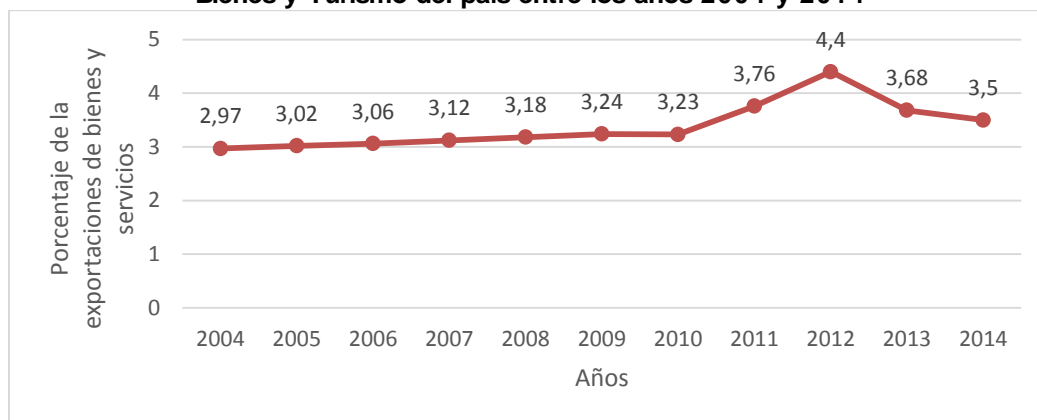
El análisis de los subíndices muestra a Chile en el lugar 58 en materia de infraestructura, siendo el peor valor alcanzado en términos del ranking para nuestro país. En esta materia en particular nuestra competencia más cercana se encuentra en los siguientes países²: Jamaica (3.9), Omán (3.9), México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

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

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

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

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



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

² <http://reports.weforum.org/>

³ SERNATUR, 2014. Informe Cuenta Pública.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, es que la Subsecretaría de Turismo inició en octubre del año 2014 un trabajo colaborativo con el Ministerio de Obras Públicas para identificar y priorizar una cartera de proyectos al 2021 referentes a obras de **infraestructura pública del ámbito del Ministerio con impacto en el desarrollo turístico sustentable**, principalmente focalizado en destinos turísticos¹⁰. Desde ese trabajo colaborativo surgió la necesidad de contar como producto una cartera de proyectos de infraestructura 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 DE REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO**", cuyo objetivo central es identificar y priorizar una cartera de proyectos de inversión en infraestructura MOP de apoyo para el desarrollo turístico a distintas escalas territoriales, pero con foco en destinos turísticos, con el propósito de contar con información objetiva y representativa que permita contribuir a los ejes estratégicos del MOP, la Subsecretaría de Turismo y la imagen objetivo de cada región a los escenarios 2021 y 2030. Se trata por tanto de elaborar una cartera integral de proyectos (plan de proyectos) ex/ante para apoyar el desarrollo del turismo, cada uno de los cuales en una etapa posterior deberá ser evaluado socialmente para recomendar su ejecución (si corresponde).

A nivel regional el estudio adquiere significancia, por cuanto el territorio ofrece oportunidades de desarrollo relacionadas con la actividad turística, pues cuenta con una importante superficie de áreas silvestres protegidas, que ponen en relieve los diversos atractivos de tipo naturales, además de un conjunto de atractivos de tipo cultural, que han ido posicionándose en el mercado del turismo.

En este contexto, el informe de focalización territorial turístico elaborado por la Subsecretaría de Turismo, ha definido tres destinos consolidados: Valdivia – Corral, Cuenca del río Ranco y Panguipulli y un destino emergente: Mehuín – San José de la Mariquina. Definición que revela los déficits enunciados, pero que al mismo tiempo abre una ventana donde este estudio puede realizar un aporte territorial y de planificación para el desarrollo de un turismo sustentable en la región.

Por otra parte, la Estrategia Regional de Desarrollo Regional 2009 - 2019, indica que, a pesar de todo el valioso patrimonio natural y cultural presente en el territorio, el crecimiento sostenido de la actividad turística y la demanda de productos turísticos, la Región no ha desarrollado todo su potencial, debido a la identificación de bajos niveles de capacitación y calificación, marcada estacionalidad, déficit de equipamiento e infraestructura y bajo nivel de aprovechamiento de sus recursos patrimoniales, entre otros factores.

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

Por último es necesario indicar que el resultado de este documento será un insumo relevante para el Plan Chile 30/30: Infraestructura y Agua para el Desarrollo, que actualmente se está elaborando en el Ministerio de Obras Públicas.

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 Los Ríos. 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 Descripción general de la Región de Los Ríos

La Región de los Ríos posee una superficie de 18.429,50 km² cuadrados, equivalentes al 2,4% del territorio nacional. Las características del relieve presentan una gran cantidad de procesos y formas orográficas.

El clima que presenta la Región de los Ríos es templado lluvioso, con un régimen de precipitaciones y ausencia de períodos secos distribuidas a lo largo de todo el año. Sin embargo, al igual que en otras regiones, presenta variaciones por efecto del relieve. En este caso por la presencia de la cordillera de la Costa y de los Andes, se producen significativas diferencias de precipitaciones. Así mientras al occidente de los macizos andino y costero presentan las más altas precipitaciones, hacia la depresión intermedia éstas disminuyen.

En concordancia con su nombre, la región se caracteriza por presentar una gran cantidad de ríos de régimen mixto.

La región se divide geomorfológicamente en cuatro zonas. La Cordillera de Los Andes se vincula con una apariencia tradicional en la forma de entender esta franja del relieve en el sur de Chile: baja altitud, con pendientes suaves, y fuerte presencia de una actividad volcánica en reposo. Las mayores alturas que encontramos corresponden a los volcanes Choshuenco, a 2.415 msnm y Puyehue, con 2.240 m. Luego, en la depresión intermedia es en esta región donde recobra su característica de valle longitudinal, luego de haber sido interrumpido al norte de Valdivia por el cordón transversal que le quita a los valles su continuidad. La Cordillera de la Costa se presenta baja y ondulada, recibiendo el nombre de cordillera de Mahuidanche. Finalmente, las planicies litorales se caracterizan por ser angostas y poco desarrolladas, debido a la presencia de la cordillera costera, aun así se hace posible la formación de pequeñas caletas ocupadas por pescadores y mariscadores. Este rasgo sólo se ve interrumpido por la desembocadura y estuario del río Valdivia, lugar que fue modificado en su constitución morfológica y estructural por el terremoto del año 1960.

Los antecedentes generales de la Región de Los Ríos se desglosan en los siguientes ámbitos de tipo geográfico, demográfico, sociocultural, administrativo, infraestructural y climático:

¹¹ Fuente: Plan de Acción de Turismo, Región de los Ríos. Sector Turismo 2014 -2018, SERNATUR

2.1.1 Antecedentes geográficos.

La Región de los Ríos se ubica entre los 39°15' y los 40°33' de latitud sur y desde el límite con la República Argentina hasta el Océano Pacífico. Las características del relieve presentan una gran cantidad de procesos y formas orográficas. Los diferentes agentes que actuaron en el pasado, especialmente los hielos y la actividad volcánica, originaron la mayoría de las formas que se encuentran en la actualidad.

Imagen 2-1
Mapa Región de los Ríos



Fuente: bcn.cl

En esta región se presenta un variado relieve, compuesto por tres grandes formaciones geográficas que recorren nuestro país de norte a sur: la Cordillera de Los Andes, la Depresión Intermedia y la Cordillera de la Costa, que en la Región de Los Ríos se entrelazan entre sí a través de grandes serranías y profundos valles transversales orientados de este a oeste.

Ésta orografía, con altitudes que van desde el nivel del mar hasta los 2.582 metros de altitud del volcán Villarrica, generan microclimas locales muy heterogéneos. De este modo, en un radio de dos horas desde la capital regional se puede recorrer bosques de olivillo costero, alerzales y bosques siempre verdes, así como renovales de roble y raulí, que componen el Bosque Templado Lluvioso Valdiviano, conocido también como

la Selva Valdiviana, uno de los ecosistemas de mayor valor e importancia a nivel internacional.

Además de la variedad de bosques en la región, encontramos una diversidad de ecosistemas acuáticos, gracias a la presencia del agua en sus diferentes formas. Las abundantes precipitaciones alimentan una densa red de ríos, que recorren la región de costa a cordillera, regulados por grandes lagos. Innumerables lagunas, esteros y vertientes complementan el paisaje, además de la presencia de algunos glaciares en las altas cumbres. Se destacan también los humedales de estuarios de los ríos Valdivia, Cruces y Lingue, así como el paisaje litoral del Océano Pacífico, en cuyas costas se intercalan grandes playas con escarpados acantilados rocosos.

Imagen 2-2
Río Calle Calle, Valdivia, Región de los Ríos



Fuente: INECON

2.1.2 Antecedentes demográficos y socioculturales

a) Demografía

La Región de Los Ríos, de acuerdo al Censo 2002, tenía una población de 356.396 habitantes, representando el 2,4% de la población nacional. En materia de género, la región presenta una leve predominancia de hombres alcanzando estos el 50,07% de la población y las mujeres el 49,9% restante. A nivel provincial, la situación es distinta ya que la tendencia regional se mantiene sólo en la Provincia de Ranco donde los hombres alcanzan el 50,9%. % y en la Provincia de Valdivia estos disminuyen al 49,7%.

b) Pueblos originarios

Mapuche

En la Región de Los Ríos, existen pueblos indígenas reconocidos por el Estado. Las comunidades mapuches actualmente se localizan desde el río Biobío y su afluente el río Queuco por el Norte, hasta la Isla Coldita en la parte austral de Chiloé, por el Sur, incluyendo entonces, la Región de Los Ríos, como se expresa en el cuadro.¹²

La población que se reconoce Mapuche de acuerdo al censo de 2002, alcanzó a 604.349 personas (304.580 hombres y 299.769 mujeres). Un 16,7% de la población mapuche se concentra en la Región de Los Ríos (incluye también Región de Los Lagos), siendo minoría en la región.

En los territorios con bosques y donde los terrenos de familias mapuches poseen mayor superficie, existe explotación del bosque para energía, construcción, venta de madera y para la recolección de semillas o hierbas, además del ramoneo con animales. Esto ocurre preferentemente entre las comunidades Huilliches, en la Cordillera de la Costa de Valdivia.

¹² Guía de Antecedentes Territoriales y Culturales de los Pueblos Indígenas de Chile – MOP.
<http://www.mop.cl/asuntosindigenas/Documents/TerritorialCultural.pdf>

2.1.3 Antecedentes administrativos

La Región de Los Ríos limita al norte con la Región de la Araucanía, al sur con la Región de Los Lagos, al este con la República Argentina y al oeste con el océano Pacífico. Reúne a 12 comunas, distribuidas en la Provincia de Valdivia y Provincia del Ranco:

Provincia de Valdivia: Valdivia, Corral, Paillaco, Mariquina, Panguipulli, Lanco, Máfil y Los Lagos.

Provincia del Ranco: La Unión, Río Bueno, Futrono, Lago Ranco.

Figura 2-1
Mapa político administrativo, Región de los Ríos.



Fuente: IGM, educarchile.cl

2.1.4 Conectividad e infraestructura

La Región de Los Ríos posee una red vial de aproximadamente 4.500 kilómetros a lo largo y ancho de su territorio, de ellos, un 40% son de carpeta de pavimento¹³. Por otra parte, la región forma parte del proyecto Red Interlagos, el cual unirá 22 lagos y 17 Parques Nacionales desde la Región de La Araucanía hasta la de Los Lagos. Este proyecto cobra relevancia en la región ya que consolidará el desarrollo turístico de la zona y promoverá la conectividad de la región. La extensión de la red vial regional supera la media regional, con una densidad aproximada de 0,2 km/km². Ello se explica por el carácter productivo del territorio rural en gran parte de la región, lo que conlleva una cobertura vial acorde al desarrollo agropecuario y forestal, y a las necesidades de conectividad de la población.

¹³ Fuente: Res. DV. 149 de 13.01.2016. Dirección de Vialidad, MOP.

La región posee 25 caletas pesqueras definidas por el DS N° 240 del Ministerio de Defensa (Subsecretaría de Marina) de 1998, destacando diversos puertos o caletas pesqueras con infraestructura pública de apoyo a la actividad pesquera artesanal (entre ellos Niebla, Valdivia, Corral, Mancera y Mehuín), y siete rampas para la conectividad lacustre (en los lagos Ranco, Maihue, Panguipulli y Pirehueico) y marítima mediante barcazas o transbordadores.¹⁴

Cuenta con el aeródromo Pichoy, en la ciudad de Valdivia, como principal infraestructura aeroportuaria regional, además de una red de pequeños aeródromos privados, municipales y/o administrados por clubes aéreos.

2.1.5 Antecedentes climáticos

Desde el punto de vista climático, la región marca la transición entre los climas templados secos de la zona central de Chile y los climas templados lluviosos que se desarrollan al sur del río Biobío¹⁵.

En la franja costanera y en los sectores altos y laderas occidentales de la Cordillera de la Costa se presenta un clima templado húmedo, con una humedad constante con precipitaciones que fluctúan entre 1.200 mm y 2.000 mm anuales de norte a sur de la región. Hacia el interior el clima templado costero húmedo posee también temperaturas menos extremas donde las precipitaciones alcanzan 1.330 mm anuales con un período seco de cuatro meses. En el valle longitudinal las temperaturas presentan un mayor contraste entre día y noche. En la parte norte de la región predomina el clima templado mediterráneo abarcando toda la zona intermedia, bordes orientales de la Cordillera de la Costa y los sectores más bajos de la precordillera. En la Cordillera de los Andes por sobre los 1.500 metros de altura se desarrolló el clima frío de altura con abundantes precipitaciones, más de 2.000 mm anuales y las bajas temperaturas que permiten la presencia de nieves permanentes en las alturas de la cordillera.

2.2 **Turismo**

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

¹⁴ Fuente: Fuente: Plan de Acción de Turismo, Región de los Ríos. Sector Turismo 2014 -2018, SERNATUR

¹⁵ Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional.

2.3 Caracterización de los Destinos

Según el catastro de atractivos turísticos, elaborado por SERNATUR, se registran 126 atractivos en la Región de Los Ríos, los que serán presentados en las siguientes tablas según categoría y jerarquía respectivamente.

Cuadro 2-1
Categoría de los atractivos turísticos.

Categoría	Total	Porcentaje
Sitios Naturales	72	57,14%
Museos y Manifestaciones culturales	22	17,46%
Folklore	12	9,52%
Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas	10	7,9%
Acontecimientos Programados	9	7,1%
Centros o lugares de esparcimiento	1	0,79%
Total	126	100%

Fuente: Catastro de activos SERNATUR, Región de los Ríos.

El mayor número de atractivos de la región posee jerarquía nacional, lo que es consecuente con la demanda de la región que también se presenta principalmente como nacional. Los atractivos regionales presentan la mitad de lo que representan los nacionales y tres veces de lo que representan los internacionales, situación que contribuye a consolidar los tipos de demanda que son congruentes con los tipos de atractivos.

Cuadro 2-2
Jerarquía de los atractivos turísticos de la Región.

Jerarquía	Total	Porcentaje
Jerarquía Local	18	16,0%
Jerarquía Regional	34	26,4%
Jerarquía Nacional	65	50,4%
Jerarquía Internacional	9	7,2%
Total	125	100%

Fuente: Catastro de Atractivos SERNATUR, Región de los Ríos.

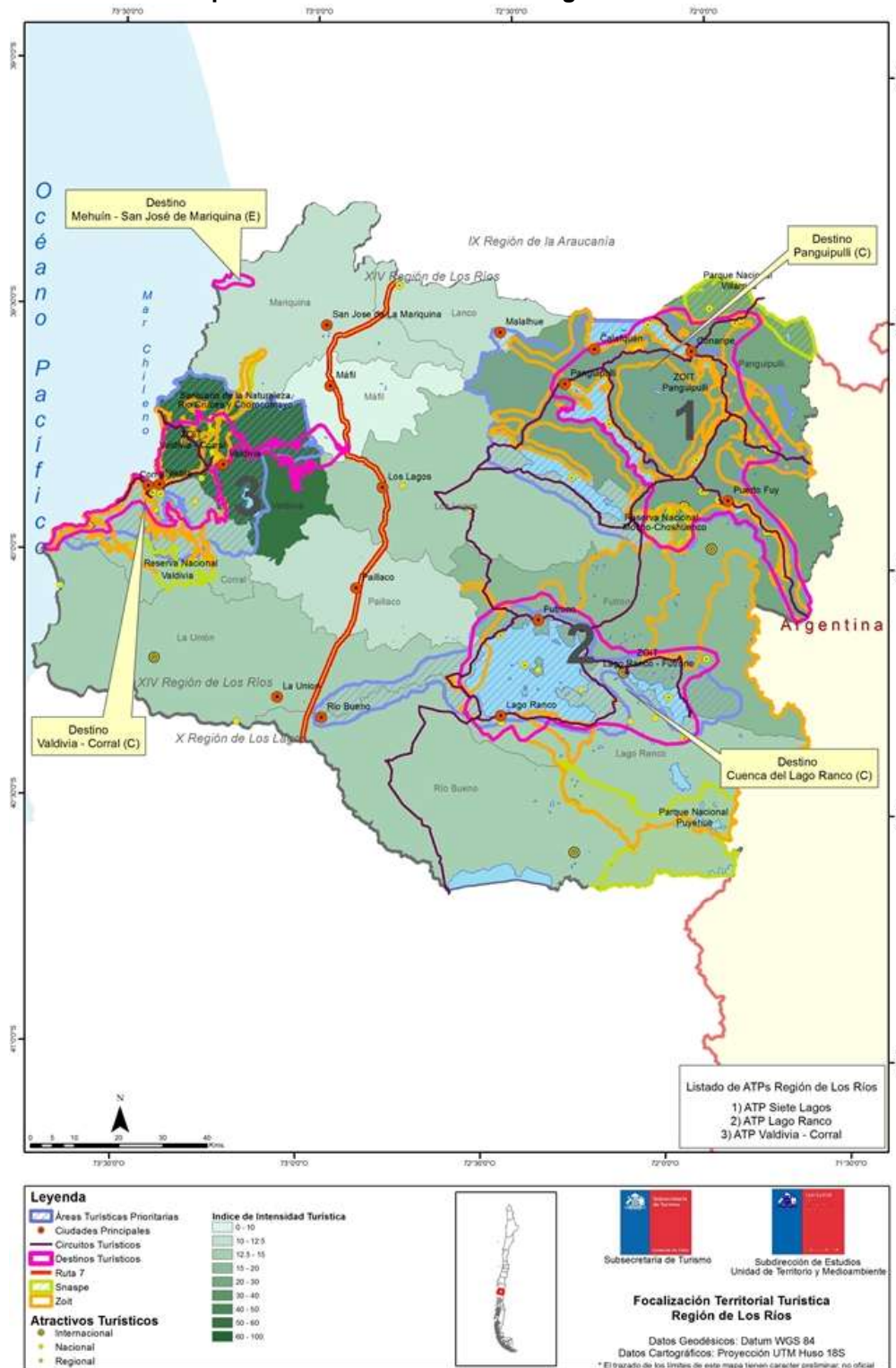
Los principales destinos identificados en la Región de Los Ríos, en torno a las cuales se organiza la actividad turística son:

- Destino Panguipulli (consolidado), también denominado Siete Lagos, se encuentra asociado a la Comuna de Panguipulli.
- Destino Valdivia – Corral (consolidado), asociado a las Comunas de Valdivia y Corral.
- Destino Cuenca del Lago Ranco (consolidado), asociado a las comunas de Paillaco; Futrono; Lago Ranco, La Unión y Río Bueno.
- Destino Mehuín-San José de la Mariquina (emergente).

Físicamente, como se aprecia en la siguiente imagen, los dos primeros se ubican en la parte intermedia-alta y baja de la cuenca del río Valdivia, respectivamente, el tercero en la vertiente norte de la cuenca del río Bueno y el último en categoría de emergente, se encuentra asociado a la Ruta T-20 costera que permite acceder a Mehuín y descubrir la costa norte de la región.

De las 12 comunas de la Región de Los Ríos, existen cuatro en proceso de desarrollo turístico emergente: Mariquina, Máfil, Los Lagos y Lanco.

Figura 2-2
Mapa Focalización de Destinos. Región de los Ríos



Fuente: Subsecretaría de Turismo – SERNATUR, 2015

Cuadro 2-3
Caracterización de los destinos turísticos.

Destinos	Comunas	Vocación Turística	Circuitos Turísticos / Rutas
Valdivia - Corral	Valdivia- Corral	Involucra la comuna de Valdivia y la comuna de Corral, así como ciertas áreas de influencia tales como Niebla, Mancera, Chaihuín, Los Molinos, Curiñanco, Punucapa. Este destino posee un legado histórico- cultural del pueblo mapuche, la conquista y colonos germanos. Destaca en esta área el Sistema Defensivo Español de los Castillos del Fin del Mundo, donde se encuentran las fortificaciones de Corral, Mancera, Fuerte San Luis de Alba y el Museo de Sitio Castillo de Niebla. Asimismo, y con un desarrollo incipiente el sector costero de este Destino cobra relevancia y atractivo al concretarse en ellas inversiones en conectividad que han potenciado su desarrollo hacia el turismo, sobre todo con diversas áreas protegidas. Los tipos de turismo que destacan en esta zona, son turismo fluvial, turismo de reuniones, turismo patrimonial y cultural y para el sector costero el turismo rural.	Circuitos fluviales de navegación y kayak de travesía Circuitos Ruta del Mar Selva Valdiviana con áreas protegidas, ferias costumbristas y cultura local rural Circuitos históricos de museos y fuertes. · Circuito ferroviario Circuitos gastronómicos y cerveza regional Circuitos escénicos
Siete Lagos	Panguipulli – Los Lagos	Por su privilegiada ubicación en la Cordillera de la Región de los Ríos, las comunas de Panguipulli y Los Lagos-Destino Siete Lagos, reúnen en sus territorios extensas zonas naturales en donde es posible encontrar una multiplicidad de espacios naturales, que permiten al turista disfrutar de diversas actividades turísticas. Uno de los mayores atractivos consiste en navegar sus siete lagos, recorrer sus caudalosos ríos a través de la práctica del kayak o rafting, ascender a sus volcanes, caminar y contemplar bosques y compartir la cotidianeidad de su gente. El turismo termal es otro de los productos turísticos del Destino Siete Lagos por la diversidad de su oferta y los servicios que ofrece, ya que cuenta con más de 14 centros termales y constituye una de las más amplias y variadas ofertas de la zona Sur de Chile. La cultura local de la comuna de Panguipulli, en especial la representativa de la cultura mapuche, posee una gastronomía auténtica y tradicional, reflejada en una diversidad de productos: quesos, miel, artesanía en madera, telares, sidra, mermeladas.	Circuitos de Turismo Aventura Circuitos de Nieve Circuitos Termales Circuitos de Turismo Rural Circuitos Pesca recreativa Circuitos Binacionales. Circuitos Escénicos Ruta escénica Interlagos
Cuenca del Lago Ranco.	Paillaco, La Unión, Río Bueno, Futrono, Lago Ranco	Son parte de este destino las comunas de Paillaco, Futrono, Lago Ranco, Río Bueno y La Unión, por lo que se puede recorrer el territorio desde la cordillera hasta el mar. Este destino tiene como principal atractivo el Lago Ranco y el Río Bueno, el cual es de buenas condiciones para practicar deportes náuticos y actividades relacionadas con la naturaleza. Algunos de sus atractivos son sus playas, miradores y ciudades como Lago Ranco o Futrono. Además, acercándose a la cordillera se encuentran poblados como Llifén y el lago Maihue y lugares como Calcurrupe o Illahuapi, donde se puede encontrar artesanías y vida de la cultura mapuche y campesina. Además, se encuentra el tercer río más caudaloso de Chile, río Bueno, en el que se puede practicar pesca recreativa, paseos en kayak y botes.	Circuitos de Permacultura Circuitos de Turismo Rural e indígena Circuitos de Pesca recreativa Circuitos de navegación fluvial Ruta escénica interlagos Ruta Neruda
Mehuín-San José de la Mariquina	Mariquina.	En proceso de desarrollo turístico emergente, con fuerte influencia de recursos turísticos vinculados a la cultura rural y campesina, turismo ferroviario, turismo fluvial, pesca recreativa, circuitos costeros y rutas gastronómicas.	Circuitos costeros Circuitos de pesca recreativa Circuitos gastronómicos Circuitos patrimoniales vinculados al mar, artesanía y cultura local

Cuadro 2-4
Caracterización ZOIT.

ZOIT	Comunas	Vocación Turística	Estado de declaratoria
Panguipulli - Siete Lagos	Panguipulli	Ya descrito en Cuadro 2-4.	Zona de Interés Turístico declarada por Decreto Exento N° 126 del 07 de marzo de 2014. Se encuentra en proceso de desarrollo de su Plan de Acción. La Unidad Gestora, Corporación de Turismo Siete Lagos, mantiene contacto permanente con SERNATUR Los Ríos para estos efectos. Además, se presentó proyecto de Bien Público a CORFO.
Lago Ranco	Ranco- Futrono	Ya descrito en Cuadro 2-4.	Zona de Interés Turístico declarada por Decreto Exento N° 57 del 23 de enero de 2015 por el Comité de Ministros para el Turismo. Se encuentra en proceso de desarrollo de su Plan de Acción. La Unidad Gestora, Corporación Privada Cuenca del Lago Ranco, mantiene contacto permanente con SERNATUR Los Ríos.
Valdivia	Valdivia	Involucra la ciudad de Valdivia, así como ciertas áreas de influencia tales como Niebla, Los Molinos, Curiñanco, Pilolcura. Esta ZOIT posee un legado histórico cultural del pueblo mapuche, la conquista, los piratas y colonos germanos. Destaca en esta área el Sistema Defensivo Español de los Castillos del Fin del Mundo con el Fuerte de la Pura y Limpia Concepción de Monfort de Lemus. Como atributo diferenciador se presenta la red navegable más larga de Chile con 250 km de navegabilidad.	Cuenta con declaratoria como ZOIT decretada a través de la Ley 1224 de 1975, y que considera a las comunas de Valdivia y Corral, Esta declaratoria se encuentra en proceso de revalidación y será presentada de manera individual por la Comuna de Valdivia. La Corporación de Desarrollo Turístico de Valdivia, será la Unidad Gestora de esta ZOIT. Por el momento se encuentra definiendo el polígono de la ZOIT y elaborando el Plan de Acción para la postulación. Se estima el inicio de trámite durante el año 2015.
Corral	Corral	Involucra la Comuna de Corral, así como ciertas áreas de influencia tales como Mancera y Chaihuin. Destacan en esta área el Sistema Defensivo Español de los Castillos del Fin del Mundo donde se encuentran las fortificaciones de Corral, Mancera, Asimismo y con un desarrollo emergente del sector costero con el Parque Nacional Alerce Costero, cobrando relevancia y atractivo al concretarse en ellas inversiones en conectividad que han potenciado su desarrollo hacia el turismo rural.	Cuenta con declaratoria como ZOIT decretada a través de la Ley 1224 de 1975, y que considera a las comunas de Valdivia y Corral, Esta declaratoria se encuentra en proceso de revalidación y será presentada de manera individual por la Comuna de Corral. La Municipalidad de Corral y una Fundación de empresarios privados han formalizado ante la Subsecretaría de Turismo el inicio de su proceso ZOIT.

Fuente: Dirección Regional, SERNATUR de los Ríos, agosto del 2015.

2.4 Situación de las Áreas Protegidas

La Región de Los Ríos posee cuatro unidades de áreas protegidas pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Protegidas del Estado (SNASPE), que presentan una desigual demanda, tal como se observa en la siguiente tabla. Este aspecto es clave a la hora de planificar y promover estratégicamente la diversificación de visitas.

Cuadro 2-6
Caracterización SNASPE

ASPE	Comunas	Principales atractivos	Visitación 2013
Reserva Nacional Mocho Choshuenco	Panguipulli- Los Lagos- Futrono	Volcán Mocho Volcán Choshuenco Mirador Afkintue Tumba del Buey Mirador Los Volcanes	861
Parque Nacional Alerce Costero	La Unión - Corral	Alerce Abuelo sendero los melies sendero mirador Chaihuin	340
Parque Nacional Villarrica	Panguipulli	Volcán Villarrica Centro de Sky Sendero Werken Araucarias	2802
Parque Nacional Puyehue	Rio Bueno Lago Ranco Puyehue Puerto Octay	Cordón del Caulle, sector Anticura, Salto del Indio, Salto de la Princesa, Salto del Pudú	Sin información (*)
Total Licitaciones			4.003

Fuente: Dirección Regional SERNATUR de Los Ríos, diciembre 2014

Por otra parte, existe un conjunto de áreas silvestres protegidas privadas, territorialmente relacionadas con destinos priorizados, entre las que destacan¹⁶:

Destino Valdivia - Corral: Reserva Costera Valdiviana, Parque Oncol, Fundo Llancahue, Predios Pilunkura, Llenuhue, Alto Cutipay y Santa Elvira – El Mirador.

Destino Siete Lagos: Reserva Huilo Huilo, Predio San Pablo de Tregua, Parque Linoico y Parcela El Rincón.

Destino Lago Ranco: Futangue y Predio Contrafuerte, Ambas colindantes con el Parque Nacional Puyehue.

¹⁶ <http://www.parques-selvavaldiviana.cl>

2.5 Caracterización económica

Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región de Los Ríos

En la Región de Los Ríos, los prestadores de Servicios Turísticos se concentran mayoritariamente en las ciudades cabeceras de destinos turísticos, como lo son las ciudades de Valdivia, Panguipulli y Futrono. Los servicios de alojamiento son aquellos con mayor representatividad con respecto a los rubros restantes, alcanzando los 424 establecimientos de alojamiento, en distintas tipologías, le siguen los restaurantes con 85 establecimientos y turismo aventura con 42 actividades registradas.

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

Comunas	Servicios													Total General		
	Agencias de Viaje y Tour operadores	Alojamiento Turístico	Arriendo de Vehículo	Artesanía	Guías de Turismo	Restaurantes y Similares	Servicios Culturales	Servicios de Esparcimiento	Servicios Deportivos	Taxis y Buses de Turismo	Transporte de Pasajeros al Aeropuerto	Transporte de Pasajeros por Carretera Interurbana	Transporte de Pasajeros por Vía Aérea		Transporte de Pasajeros por Vía Marítima	Turismo Aventura
Corral	1	10				6	1							3		21
Futrono		29		2		4	2								1	38
La Unión	1	18		3	2	2	2		3					3		34
Lago Ranco		15		2	3	3	3	1							1	28
Lanco		8		6		3	1							3		21
Los Lagos		9		1	1		1									12
Máfil		1				1										2
Mariquina	1	10		2		4					1				1	19
Paillaco		2		2												4
Panguipulli	5	121		6	1	19	11		1					2	14	180
Río Bueno		11		1	3	1	1								1	18
Valdivia	13	190	8	27	16	42	2		2	2	3			8	18	331
Total General	21	424	8	52	26	85	0	24	1	6	2	4	0	13	42	708

Tipo de Servicio	Años			
	2011	2012	2013	2014
Agencias de Viaje y Tour operadores	2	5	9	5
Alojamiento Turístico	67	129	110	211
Arriendo de Vehículo	0	3	4	1
Artesanía	1	11	22	19
Guías de Turismo	0	9	12	5
Restaurantes y Similares	1	8	45	35
Servicios Culturales	0	0	0	0
Servicios de Esparcimiento	3	8	10	3
Servicios Deportivos	1	0	0	0
Taxis y Buses de Turismo	1	1	4	0
Transporte de Pasajeros al Aeropuerto	0	1	1	0
Transporte de Pasajeros por Carretera Interurbana	0	1	2	1
Transporte de Pasajeros por Vía Aérea	0	0	0	0
Transporte de Pasajeros por Vía Marítima	0	1	6	6
Turismo Aventura	1	2	22	17
Total	77	179	247	213

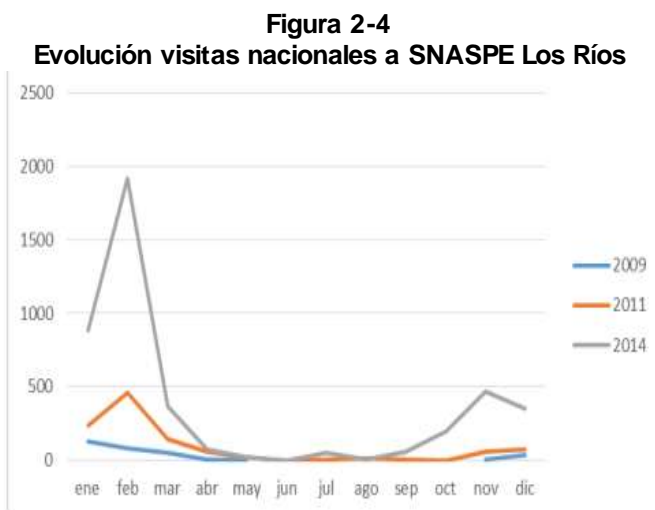
Fuente: Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014.

2.6 Caracterización de la demanda actual

Como se observa en la siguiente figura, la llegada de turistas extranjeros presenta, en los tres años analizados, una importante alza para los meses de enero y febrero, manifestándose una marcada estacionalidad que es consecuente con las características de los destinos de la Región de los Ríos. La llegada de los extranjeros al aeropuerto de Valdivia supera aproximadamente los 2000 pasajeros durante los tres años analizados en los meses estivales.



Fuente: Policía Internacional

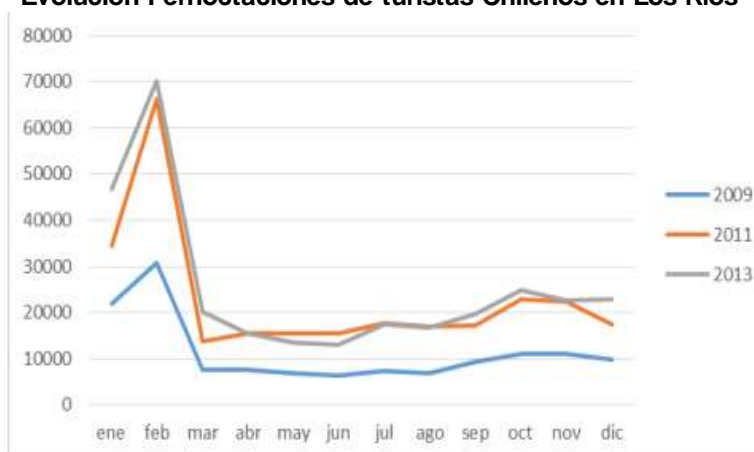


Fuente: CONAF

La visitación en las SNASPE, mantiene esta tendencia, descartándose una cautiva demanda durante todo el año.

En cuanto a las pernoctaciones nacionales, el máximo se manifiesta muy marcadamente en el mes de febrero propiamente tal, congruente con las vacaciones familiares.

Figura 2-5
Evolución Pernoctaciones de turistas Chilenos en Los Ríos



Fuente: INE

Figura 2-6
Evolución Pernoctaciones de turistas extranjeros en Los Ríos

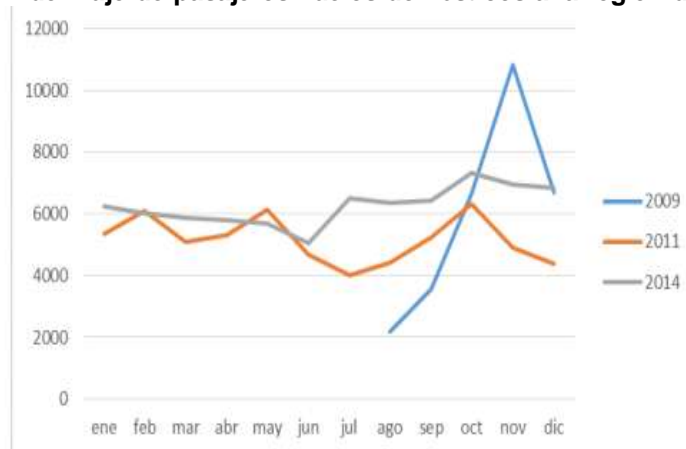


Fuente: INE

En cuanto a las pernoctaciones de los extranjeros, se puede observar datos con menor intensidad que los marcados valores estacionales anteriores, lo que es congruente con el tipo de visitación propio del turismo de intereses especiales que no manifiesta una estacionalidad tan marcada. Este es un dato importante de la composición de la demanda, bastante atractivo para la situación deseada de la planificación que busca diversificar y bajar la estacionalidad.

- Llegada de Pasajeros en Vuelos Domésticos

Figura 2-7
Evolución del flujo de pasajeros vuelos domésticos a la región de Los Ríos



Fuente: JAC

Los vuelos domésticos arrojan otro dato relevante, y es que mantienen una media bastante equilibrada salvo el año 2011 que manifestó un alza importante que puede haberse producido por contingencias económicas.

Imagen 2-3
Río Calle Calle, Valdivia



Fuente: INECON

En el destino de Valdivia-Corral están presentes los programas sociales referidos a la Tercera Edad, las Giras de Estudio y a los Programas Intrarregionales. Es relevante tener en cuenta este aspecto considerando que las intenciones de la administración están relacionadas con diversificar los destinos. La infraestructura para este caso será un elemento facilitador.

Cuadro 2-5
Volumen de pasajeros del Programa de Tercera Edad

Lugar de Residencia	Destinos	2010	2011	2012	2013	2014
Todo Chile	Valdivia- Corral	770	937	1.170	1.665	514
	Comunas en proceso de desarrollo turístico emergente	0	0	0	0	0
	Panguipulli	0	0	0	0	0
	Cuenca del Lago Ranco – Futrono	0	0	0	0	0

Fuente: Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014

Cuadro 2-6
Estadísticas de llegadas de programas de turismo social – Gira de Estudios

Lugar de residencia	Destinos	2010	2011	2012	2013	2014
Biobío	Valdivia- Corral	0	0	0	528	924
Araucanía	Valdivia- Corral	0	307	308	220	439
Los Lagos	Valdivia-Corral	0	308	616	748	1.012
	Comunas en proceso de desarrollo turístico emergente.	0	0	0	0	0
	Panguipulli	0	0	0	0	0
	Cuenca del Lago Ranco- Futrono	0	0	0	0	0

Fuente: Subdirección de desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014.

Nuevamente el destino Valdivia-Corral, presenta mayores demandas que son consecuentes al destino más conocido.

Cuadro 2-7
Estadísticas de llegadas de Programas de Turismo Social – Turismo Intrarregional

Destinos	2012	2013	2014
Valdivia- Corral	195	416	1180
Panguipulli			
Comunas en proceso de desarrollo turístico emergente			
Cuenca del Lago Ranco – Futrono			

Fuente: Subdirección de desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014.

3 RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

En este capítulo se revisa 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 destacan:

Instrumentos Regionales

- Estrategia Regional de Desarrollo
- Plan Regional de Ordenamiento Territorial
- Plan Regulador Intercomunal del Borde Costero y Fluvial
- Agenda de Innovación Turística 2010-2020
- Política Regional de Turismo
- Zonificación del Borde Costero
- Planes Regionales de Desarrollo Urbano

Instrumentos Locales

- Planes de Desarrollo Turísticos Comunes
- Planes Reguladores Comunes
- Planes de Desarrollo Comunes
- Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP)
- Plan Estratégico Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral
- Planes de Acción de las Zonas de Interés Turístico
-

3.1 Instrumentos Regionales

3.1.1 Estrategia Regional de Desarrollo

La **Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) de Los Ríos 2009-2019** es el instrumento de planificación que dotará a la nueva institucionalidad regional de un Proyecto de Desarrollo hasta el 2019. En dicho documento, se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura y equipamiento turístico

Cuadro 3-1
Infraestructura Turística Requerida según la Estrategia Regional de Desarrollo de los Ríos.

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida	
	Nombre	Ubicación
Desarrollo territorial integrado y sustentable	Red Interlagos, estructurada a partir del Circuito Panguipulli Siete Lagos y del Circuito Lago Ranco, involucrando obras viales, portuarias, de borde lacustre e integración rural.	Red Interlagos
Desarrollo territorial integrado y sustentable	Proyecto de construcción de la ruta costera a lo largo del territorio regional, potenciando la belleza escénica, circuitos turísticos e incorporando localidades rurales.	Ruta Costera Regional
Desarrollo territorial integrado y sustentable	Potenciamiento de la red de circuitos fluviales del río Valdivia y sus afluentes para el turismo náutico y la industria naval.	Regional
Desarrollo territorial integrado y sustentable	Creación del Parque Nacional Costero en la Selva Valdiviana, con conectividad entre Corral y La Unión.	Costa
Desarrollo territorial integrado y sustentable	Circuito de barcazas en Bahía de Corral (Niebla - Mancera - Corral), Lago Pihueico (Puerto Fuy - Puerto Pihueico) y Lago Ranco (Futroneo - embarcadero Pichiquero en Isla Huapi - Puerto Sur en Isla Huapi).	Bahía de Corral (Niebla - Mancera - Corral), Lago Pihueico (Puerto Fuy - Puerto Pihueico) y Lago Ranco (Futroneo - embarcadero Pichiquero en Isla Huapi - Puerto Sur en Isla Huapi)
Desarrollo territorial integrado y sustentable	Reposición del terminal marítimo de pasajeros en Niebla.	Niebla
Desarrollo territorial integrado y sustentable	Mejoramiento de infraestructura de conectividad fluvial en localidades aisladas.	Regional
Desarrollo territorial integrado y sustentable	Transformación del aeródromo de Pichoy en un terminal aeroportuario con sistema de aterrizaje instrumental habilitado	Pichoy
Desarrollo territorial integrado y sustentable	Mejoramiento integral de las vías de acceso a la Bahía de Corral desde las comunas de Valdivia y La Unión, a fin de apoyar y dar soporte a su actividad portuaria y turística.	Bahía de Corral
Desarrollo territorial integrado y sustentable	Mejoramiento integral de las conexiones entre la Ruta 5 concesionada y las vías que convergen en ella, con estándares de seguridad y comodidad para usuarios y residentes próximos a este eje estructurante de carácter nacional.	Ruta 5
Desarrollo territorial integrado y sustentable	Definición de la red vial estructurante regional con estándares de pavimento acorde a sus funciones, incluyendo los ejes transversales Lanco - Panguipulli, Mehuín - Mariquina, Cayumapu - Máfí - Malihue, Valdivia - Los Lagos - Panguipulli, Huichahue - Reumén - Futroneo y La Unión - Río Bueno - Lago Ranco.	Lanco - Panguipulli, Mehuín - Mariquina, Cayumapu - Máfí - Malihue, Valdivia - Los Lagos - Panguipulli, Huichahue - Reumén - Futroneo y La Unión - Río Bueno - Lago Ranco.
Desarrollo territorial integrado y sustentable	Ampliación de capacidad de rutas de acceso a Valdivia desde la Ruta 5 accesos norte y sur).	Ruta 5
Desarrollo territorial integrado y sustentable	Pavimentación tramos: Panguipulli-Coñaripe-Liquiñe, Valdivia-Corral, Corral-La Unión, Máfí-Malihue, Panguipulli-Choshuenco, Los Lagos -	Panguipulli-Coñaripe-Liquiñe, Valdivia-Corral, Corral-La Unión, Máfí-Malihue, Panguipulli-

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida	
	Nombre	Ubicación
	Futrono, Futrono-Lago Ranco	Choshuenco, Los Lagos - Futrono, Futrono-Lago Ranco
Desarrollo territorial integrado y sustentable	Fortalecimiento del plan de ordenamiento de zonas de interés turístico a través de directrices urbanísticas y constructivas que orienten la incorporación de materiales nobles de la Región.	Regional
Potenciar una imagen turística y diversificar la oferta regional	Plan maestro integral para los destinos turísticos de intereses especiales de la Región.	Regional
Promoción de la identidad patrimonial	Creación del Museo del Agua.	Por definir
Promoción de la identidad patrimonial	Construcción y habilitación de museos comunales.	Regional
Comuna de Corral	Conexión vial terrestre y directa entre Valdivia y Corral.	Valdivia-Corral
Comuna de Corral	Pavimentación acceso oriente Corral.	Corral
Comuna de Corral	Recuperación integral del centro histórico de Corral.	Corral
Comuna de Corral	Recuperación Parque Urbano de La Aguada.	Corral
Comuna de Corral	Restauración y mantención del sistema de fortificaciones hispanas de la Bahía de Corral.	Corral
Comuna de Futrono	Sistema de embarcaderos turísticos en la comuna de Futrono.	Comunal
Comuna de Futrono	Habilitación costanera peatonal y entorno muelle.	Futrono
Comuna de Futrono	Mejoramiento espacio público calle J.M. Balmaceda.	Futrono
Comuna de Futrono	Construcción de nuevo Terminal de Buses.	Futrono
Comuna de Futrono	Construcción y recuperación Ruta de Neruda.	Comunal
Comuna de Futrono	Construcción e Implementación de la feria costumbrista.	Por definir
Comuna de Futrono	Creación de centro turístico-cultural en la Isla Huapi.	Isla Huapi
Comuna Lago Ranco	Habilitación integral de circunvalación pavimentada al Lago Ranco como parte de la Red Interlagos.	Red Interlagos
Comuna Lago Ranco	Sistema de embarcaderos turísticos en la comuna de Lago Ranco.	Comunal
Comuna Lago Ranco	Ampliación y mejoramiento costanera y plaza histórica.	Lago Ranco
Comuna Lago Ranco	Habilitación de una red céntrica de espacios públicos y conexión al lago	Lago Ranco
Comuna Lago Ranco	Proyecto de recuperación de recintos históricos de ferrocarriles y patrimonio industrial y maderero.	Lago Ranco
Comuna Lago Ranco	Creación del Museo del Ferrocarril en Chirre.	Lago Ranco
Comuna de Lanco	Implementar el plan maestro "Portal Lanco" de recuperación y puesta en valor de la franja sector carretera	Lanco
Comuna de Lanco	Habilitación Parque Urbano Sector Estación de	Lanco

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida	
	Nombre	Ubicación
	Lanco.	
Comuna de Lanco	Habilitación de una red céntrica de espacios públicos en Lanco	Lanco
Comuna de Lanco	Recuperación del Teatro Galia.	Lanco
Comuna de La Unión	Mejoramiento del camino a Hueicolla para conformación de un circuito integrado a la Ruta Costera.	Hueicolla
Comuna de La Unión	Construcción de puente sobre el río Bueno en Puerto Lapi como parte de la Red Interlagos.	Puerto Lapi
Comuna de La Unión	Consolidación avenida Barros Arana.	La Unión
Comuna de La Unión	Mejoramiento del tramo La Unión - Corral a través del nuevo Parque Nación	La Unión
Comuna de La Unión	Creación del Museo de la Leche.	La Unión
Comuna Los Lagos	Materialización del eje pavimentado Los Lagos – Valdivia, con una nueva vía urbana por la ciudad de Los Lagos.	Los Lagos- Valdivia
Comuna Los Lagos	Reposición de conexión vial Riñihue – Enco – Mocho Choshuenco, como parte de la Red Interlagos.	conexión vial Riñihue – Enco – Mocho Choshuenco
Comuna Los Lagos	Habilitación Parque Costanera Río Collilelfu.	Río Collilelfu
Comuna Los Lagos	Diseño y construcción del Parque Urbano Avenida Costanera en San Pedro.	San Pedro
Comuna de Máfil	Pavimentación prioritaria tramo Máfil - Malihue.	Máfil- Malihue
Comuna de Máfil	Mejoramiento de accesos norte y sur hacia Máfil.	Máfil
Comuna de Máfil	Construcción de costanera y paseo peatonal en el borde río.	Máfil
Comuna de Máfil	Recuperación urbana del sector céntrico de Máfil	Máfil
Comuna de Máfil	Recuperación y habilitación de un Centro Cultural en bodegas de Estación de Ferrocarriles.	Máfil
Comuna de Máfil	Construcción Centro Cultural Mapuche/Ruca Polifuncional.	Máfil
Comuna de Mariquina	Nuevo puente de acceso a San José de la Mariquina.	San José de la Mariquina
Comuna de Mariquina	Puente sobre el río Lingue en la Ruta Costera para unión de Mehuín con el sur.	Río Lingue
Comuna de Mariquina	Doble vía de acceso norte entre Mariquina y Valdivia.	Mariquina- Valdivia
Comuna de Mariquina	Recuperación plaza acceso y borde río Cruces.	Mariquina
Comuna de Mariquina	Recuperación estero Quechuco y parque Santa Laura.	Estero Quechuco y parque Santa Laura.
Comuna de Mariquina	Mejoramiento avenida Colón y calle Carrillo.	Mariquina
Comuna de Mariquina	Pavimentación tramo Queule - Mehuín.	Queule-Mariquina
Comuna de Mariquina	Construcción Museo Histórico Colonial.	Mariquina
Comuna de Panguipulli	Implementación del paso internacional Hua Hum.	Hua Hum

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida	
	Nombre	Ubicación
Comuna de Panguipulli	Habilitación del paso internacional Carirriñe como paso fronterizo permanente.	Carirriñe
Comuna de Panguipulli	Habilitación muelle y paseo peatonal borde lago en Panguipulli.	Lago Panguipulli
Comuna de Panguipulli	Recuperación urbana de redes céntricas y su conexión con el Lago.	Lago Panguipulli
Comuna de Panguipulli	Paseo peatonal Martínez de Rosas.	Panguipulli
Comuna de Panguipulli	Costanera Choshuenco.	Choshuenco
Comuna de Panguipulli	Costanera Puerto Fuy.	Puerto Fuy
Comuna de Panguipulli	Conectividad Panguipulli - Coñaripe - Liquiñe.	Panguipulli - Coñaripe - Liquiñe.
Comuna de Panguipulli	Conectividad Choshuenco - Enco - Volcán Mocho Choshuenco	Choshuenco - Enco - Volcán Mocho Choshuenco
Comuna de Panguipulli	Construcción del Museo y Centro Intercultural de Panguipulli.	Panguipulli
Comuna de Panguipulli	Proyecto "Construcción de nuevo complejo aduanero integrado en el Paso Hua Hum"	Paso Hua Hum
Comuna de Paillaco	Doble vía de acceso sur Paillaco - Valdivia.	Paillaco-Valdivia
Comuna de Paillaco	Construcción parque urbano.	Paillaco
Comuna de Paillaco	Rehabilitación de la red céntrica de Paillaco.	Paillaco
Comuna de Paillaco	Pavimentación del trazado Paillaco - Santa Rosa - San Pedro	Paillaco - Santa Rosa - San Pedro
Comuna de Paillaco	Restauración Iglesia Reumén.	Paillaco
Comuna de Paillaco	Restauración Casona El Llolly.	Paillaco
Comuna de Río Bueno	Nuevo puente y acceso a Río Bueno	Río Bueno
Comuna de Río Bueno	Conformación de la Red Interlagos en los ejes viales comunales entre Crucero, Trapi, Chirre, Mantilhue y el límite regional sur	Red Interlagos
Comuna de Río Bueno	Recuperación borde fluvial.	Río Bueno
Comuna de Río Bueno	Recuperación entorno arquitectónico.	Río Bueno
Comuna de Río Bueno	Proyecto de recuperación Ruta al Parque Nacional Puyehue.	Ruta al Parque Nacional Puyehue.
Comuna de Río Bueno	Proyecto de mantención y recuperación del Fuerte San José de Alcudia.	Fuerte San José de Alcudia
Comuna de Río Bueno	Recuperación de patrimonio ferroviario (sector Estación y paradero).	Río Bueno
Comuna de Valdivia	Construcción segundo puente entre Valdivia e Isla Teja.	Valdivia-Isla Teja
Comuna de Valdivia	Nuevo acceso norte a Valdivia por el sector Cabo Blanco - Las Marías y puente Cau Cau	sector Cabo Blanco - Las Marías y puente Cau Cau
Comuna de Valdivia	Nueva circunvalación oriente a Valdivia con un nuevo puente sobre el río Calle Calle en el sector Santa Elvira	Río Calle Calle
Comuna de Valdivia	Nuevo acceso oriente a Valdivia con estándar	Antilhue -Los Lagos

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida	
	Nombre	Ubicación
	pavimentado para conexión con Antilhue y Los Lagos	
Comuna de Valdivia	Mejoramiento Integral del eje Pedro Aguirre Cerda en el acceso norte a Valdivia	Valdivia
Comuna de Valdivia	Implementación eje Verde Transversal - Ecoparque Urbano (Parque Guillermo Harnecker, Parque Prochelle, Parque Urbano El Bosque, Plaza de la República, Plaza Pedro de Valdivia y Plaza Chile).	Comuna de Valdivia
Comuna de Valdivia	Ampliación costanera y mejoramiento avenida Argentina.	Valdivia
Comuna de Valdivia	Desbancamiento y descontaminación del río Calle Calle, recuperando el patrimonio natural de la comuna	Río Calle Calle
Comuna de Valdivia	Construcción del Museo del Vapor y recuperación de ferrocarriles históricos.	Comuna de Valdivia
Comuna de Valdivia	Creación del Parque Llancahue.	Comuna de Valdivia
Comuna de Valdivia	Recuperación de la playa sector Las Animas.	Playa Sector Las Ánimas
Comuna de Valdivia	Construcción de Feria Central.	Comuna de Valdivia
Comuna de Valdivia	Mejoramiento del estándar de servicios e infraestructura de los muelles de pasajeros de Niebla y Corral.	Niebla Corral

Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Estrategia Regional de Desarrollo. Región de Los Ríos, 2019-2019 Política Regional de Turismo 2011-2014

3.1.2 Política Regional de Turismo

La **Política Regional de Turismo 2011-2014** de la Región de Los Ríos, una de las 19 Políticas Regionales priorizadas en la Estrategia Regional de Desarrollo, es un instrumento de planificación que señala al turismo como un eje prioritario para el desarrollo económico y social de la región. Su objetivo es consolidar una agenda pertinente, coherente, adaptable e inclusiva para su desarrollo competitivo, mediante una acción coordinada con los actores públicos y privados.

Cuadro 3-2
Infraestructura Turística Requerida según Política Regional de Turismo de Los Ríos.

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida	
	Nombre	Ubicación
Fortalecer a las municipalidades y a los actores locales del turismo para una adecuada implementación de las herramientas de planificación y gestión	Programa e implementación de ordenanzas turísticas municipales	Regional
Red de áreas silvestres protegidas públicas /privadas	Parque Nacional Alerce Costero (Convenio Programación): plan de manejo y gestión, infraestructura y equipamiento y conectividad	Corral y La Unión
Red de áreas silvestres protegidas públicas /privadas	Reserva Nacional Mocho-Choshuenco: plan de gestión, infraestructura y equipamiento, conectividad	Los Lagos, Panguipulli, Futrono
Red de áreas silvestres protegidas públicas /privadas	Parque Nacional Villarrica: plan de manejo y gestión, infraestructura y equipamiento, conectividad	Panguipulli
Red de áreas silvestres protegidas públicas /privadas	Red de áreas protegidas privadas: conectividad y equipamiento	Panguipulli, Los Lagos, Futrono, Lago Ranco, La Unión, Corral, Valdivia, Mariquina
Conectividad lacustre-andina	Red Interlagos: circuito Siete Lagos: CONECTIVIDAD Panguipulli-Pellaifa (mejoramiento), Riñihue-Choshuenco (diseño)	Panguipulli, Los Lagos
Conectividad lacustre-andina	Red Interlagos: Circuito Lago Ranco: circunvalación Lago Ranco (ejecución)	Futrono, Río Bueno, Lago Ranco
Conectividad lacustre-andina	Red Interlagos: Interconexión circuito Siete Lagos-Lago Ranco; conectividad Enco-Futrono (prefactibilidad)	Panguipulli, Los Lagos, Futrono
Conectividad lacustre-andina	Sistema Pasos Fronterizos	Paso Carirriñe, Paso Hua-Hum, Paso Pablo Neruda-Hueinahue (prefactibilidad)
Red Costera Regional	Eje Norte: conectividad Valdivia-Curiñanco-Mehuín (prefactibilidad y diseño), Valdivia - Curiñanco (mejoramiento), San Ignacio-Curiñanco (mejoramiento)	Valdivia, Mariquina
Red Costera Regional	Eje Sur: conectividad Chaihuín-Hueicolla-La Unión (conservación y prefactibilidad)	Corral, La Unión
Navegabilidad Marítimo-Fluvial-Lacustre	Reposición de muelles de Niebla y Corral	Valdivia, Corral
Navegabilidad Marítimo-Fluvial-Lacustre	Mejoramiento de rampas fluviales y lacustres	Panguipulli, Futrono, Lago Ranco, La Unión
Navegabilidad Marítimo-Fluvial-Lacustre	Navegabilidad de los ríos Bueno y Valdivia	Valdivia, La Unión, Río Bueno
Programa Puesta en valor del patrimonio	Patrimonio industrial o productivo	Panguipulli, Futrono, Lago Ranco, Río Bueno, Lanco, Los Lagos, Paillaco, Máfil, La Unión
Programa Puesta en valor del patrimonio	Patrimonio urbano	Valdivia, La Unión, Río Bueno
Programa Puesta en valor	Fortificaciones	Valdivia, Corral,

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida	
	Nombre	Ubicación
del patrimonio		Mariquina
Programa Puesta en valor del patrimonio	Patrimonio ferroviario	Valdivia, Panguipulli, Futrono, Lago Ranco, Río Bueno, Lanco, Los Lagos, Paillaco, Máfí, La Unión
Programa Puesta en valor del patrimonio	Patrimonio religioso	Regional
Mejoramiento de infraestructura para actividades	Mercados campesinos (agroturismo)	Regional
Mejoramiento de infraestructura para actividades	Ferias costumbristas (agroturismo)	Regional
Mejoramiento de infraestructura para actividades	Centro Ferial del Parque Saval	Valdivia
Mejoramiento de infraestructura para actividades	Centro Ferial del Ranco (parque temático de la leche)	La Unión

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

3.1.3 Agenda de Innovación Turística 2010-2020

La Agenda de Innovación Turística 2010-2020 es un instrumento ordenador y rector del sector turismo, que recoge diferentes estudios análisis de instituciones públicas y académicas, y define la estrategia para materializar los nuevos productos turísticos regionales y cada destino.

Cuadro 3-3
Infraestructura Turística Requerida según la Agenda de Innovación Turística. Región de Los Ríos.

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida	
	Nombre	Ubicación
Proyectos estratégicos	Red de Parques de la Selva Valdiviana	Selva Valdiviana
Proyectos estratégicos	Centro de interpretación de la Selva Valdiviana	Valdivia
Proyectos estratégicos	Centro de deportes y actividades de montaña Mocho-Choshuenco: Mejora de caminos de acceso obras físicas Inversiones en refugio	
Proyectos estratégicos	Corredor Internacional del <i>wellness</i> andino-patagónico: Centros de atención al visitante, Mejoramiento complejos fronterizos, Centro de negocios del <i>wellness</i> y Diseño de circuitos de la ruta de <i>wellness</i>	Termas de: Vergara, Geométricas, del Rincón, Ecopellaifa, Coñaripe, Liquiñe, entre otras
Proyectos estratégicos	Construcción de Centros de formación y capacitación en medicinas y terapias complementarias	Coñaripe
Proyectos estratégicos	Edificación centro de interpretación Reserva Mundial de la Biosfera "Bosques Templados Lluviosos de los Andes Australes" Creación de senderos y miradores relativos	Panguipulli

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida	
	Nombre	Ubicación
Proyectos estratégicos	Construcción del centro de visitantes Eco -Museo de la Madera Implementación de instalaciones del ecomuseo en la localidad Señalización turística e interpretativa de la localidad.	Neltume
Proyectos estratégicos	Red de senderos de Turismo Comunitario Andino: Habilitación de senderos y rutas de contemplación, señalización e interpretación Habilitación de refugios, sitios de merendar y acampar con el equipamiento necesario para los senderistas y excursionistas	Siete Lagos
Proyectos estratégicos	Centros integrales de pesca deportiva: Creación y habilitación de senderos, miradores, servicios básicos en las áreas de pesca Diseño de circuitos y productos turísticos	Siete Lagos
Proyectos estratégicos	Ruta agroturística de la leche y parque temático de la leche: Infraestructura pública ruta de la leche Construcción del parque temático de la leche Centros de atención al visitante Señalética e interpretación de la ruta	Cuenca Lago Ranco
Proyectos estratégicos	Travesía de Cordillera a mar: Construcción del centro de turismo aventura Mejoramiento de caminos secundarios Rampas, muelles y resguardos Construcción senderos interpretativos	Cordillera de los Andes - desembocadura río Bueno
Proyectos estratégicos	Red de ecoaldeas de la Cuenca del Lago Ranco: Mejoramiento de fachadas Sistema de alcantarillado domiciliario Mejoramiento urbano Mejoramiento de feria artesanal Construcción de plaza y centro cívico	Llerén Riñinahue Ignao Calcurrupe
Proyectos estratégicos	Rutas escénicas del Lago Ranco: Mejoramiento de red vial Disposición de embarcaderos y muelles anexos a la ruta Centros de información y atención al turista Programa de señalización e interpretación Paisajismo y ornamentación de la ruta Ciclovía de la ruta Red de senderos y miradores de altura.	Red Interlagos
Proyectos estratégicos	Mercados campesinos, artesanales y gastronómicos: Mejoramiento red vial Disposición de embarcaderos y muelles anexos a la ruta Centros de información y atención al turista Programa de señalización e interpretación Paisajismo y ornamentación de la ruta Ciclovía de la ruta Red de senderos y miradores de altura	Futróno Río Bueno Lago Ranco
Proyectos estratégicos	Paseo Patrimonial de Valdivia: Construcción del paseo patrimonial: remodelación de calles y aceras, cableado subterráneo, programa de iluminación y mobiliario urbano Programa de interpretación del paseo: construcción del centro de visitantes, señalización y paneles informativos Programa de fomento de la restauración de fachadas Programa de acceso a muelles y habilitación de miradores en el río	Valdivia
Proyectos estratégicos	Construcción y equipamiento del museo del vapor en Valdivia Reparación de las vías del tramo Restauración estaciones: Valdivia, Huellehue, Pishuenco, Antilhue Programa de interpretación en la ruta y las estaciones del trayecto Construcción de feria campesina en Antilhue	Valdivia-Antilhue
Proyectos estratégicos	Itinerarios patrimoniales ruta campesina de la costa valdiviana: Resguardo de pasajeros muelle Punucapa Construcción y equipamiento centro de interpretación. Habilitación de senderos de educación ambiental Asfalto del camino Valdivia- Curiñanco y El Potrero -Punucapa Programa señalización turística	Río Calle Calle Triángulo costero Punucapa, Los Molinos, Niebla

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida	
	Nombre	Ubicación
	Construcción senderos peatonales techados en Punucapa Construcción de un mercado campesino en Punucapa	
Proyectos estratégicos	Construcción Puente Cau Cau Pavimentación calles aledañas Centro Ferial Pavimentación y techado senderos peatonales Construcción y equipamiento terminal de transportes Construcción de salón para espectáculos artísticos-musicales Construcción nuevos pabellones feriales Construcción de bodegas, servicios de logística y oficinas Programa habilitación centro de servicios de uso público Habilitación de ciclovia parque Saval Construcción y programa de concesión del patio de comidas Sistema de iluminación , de climatización y de conectividad	Valdivia
Proyectos estratégicos	Animación e interpretación en los castillos del fin del Mundo: Construcción ecomuseo de Mancera Construcción del terminal de pasajeros de cruceros en Niebla Remodelación de los muelles y construcción de terminales de pasajeros Programa de restauración del sistema de fortificaciones	Bahía de Corral
Otros proyectos	Casa de la Música	Valdivia
Otros proyectos	Pinacoteca regional	Valdivia
Otros proyectos	Mediateca Regional	Parque Saval, Valdivia
Otros proyectos	Centro de alto rendimiento (CAR)	Valdivia
Otros proyectos	Centro deportivo Universidad Austral	Valdivia
Otros proyectos	Zona bohemia	Valdivia
Otros proyectos	Desarrollo Polo Náutico	Valdivia
Otros proyectos	Anfiteatro y centro de música	Niebla

Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Agenda de Innovación Turística 2010- 2020.

3.1.4 Informe de Desarrollo de Turismo Náutico desde Valdivia a Aysén¹⁷

Este informe sobre Desarrollo de Turismo Náutico desde Valdivia a Aysén describe el potencial de estas áreas y provee ideas sobre cómo lograrlo. Hace referencia a otros destinos náuticos internacionales, entregando una perspectiva sobre el mercado global y cómo los productos en turismo náutico se desarrollan.

Los requerimientos de infraestructura vinculados al turismo son los siguientes

Cuadro 3-4
Infraestructura Turística Requerida según el Informe de Desarrollo de Turismo Náutico desde Valdivia a Aysén.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida	
	Nombre	Ubicación
Proyectos	Desarrollo urbano y frente ribereño de Valdivia	Valdivia
Proyectos	Tour de embarcaciones: Construcción de pasarelas de madera conectada a muelles en áreas de interés (sitios de observación de aves o lugares históricos)	Valdivia
Proyectos	Viajes en kayak de mar y canoa: Sitios de camping Pasarelas elevadas del suelo Refugios techados	Río Cruces Río Calle Calle
Proyectos	Veleros extranjeros: Servicios navegantes (puerto de servicios)	Valdivia

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Informe de Desarrollo de Turismo Náutico desde Valdivia a Aysén.

3.1.5 Plan Estratégico Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral

El Plan Estratégico Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral es un documento elaborado y editado por la Dirección Regional de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas en la Región de Los Ríos, con la colaboración de la Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas, de la Dirección Regional de Vialidad, de la Dirección Regional de Obras Portuarias y de la Dirección Regional de Arquitectura, en el marco de la Mesa de Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral – 2014.

Cuadro 3-5
Infraestructura Turística Requerida según el Plan Estratégico Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida	
	Nombre	Ubicación
Mejoramiento del eje Valdivia- Niebla-Corral vía ruta T-350	Mejoramiento Camino Cabo Blanco - Las Marías Construcción puente Cau Cau y accesos Mejoramiento rampas para Barcazas de Niebla y Corral	Valdivia- Niebla-Corral vía ruta T-350
Habilitación nueva circunvalación a Valdivia	Mejoramiento Ruta T-35: Los Lagos - Valdivia (Antilhue - Valdivia). Construcción Circunvalación Valdivia y Puente Santa Elvira (Etapas 1 y 2) MOP.	Valdivia

¹⁷ "Turismo Náutico: Marinas Comerciales en la Patagonia Chilena, Mercado Nacional y Europa" (2006). CORFO

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida	
	Nombre	Ubicación
	Circunvalación Sur a Valdivia (Etapas 1, 2 y 3) MINVU	
Mejores condiciones de transporte para pasajeros en la bahía de Corral	Reposición terminal de pasajeros de Niebla Conservación del muelle de Corral y de Mancera	Corral Mancera
Restauración y puesta en valor del sistema de fortificaciones de la bahía de Corral	Restauración Castillo de Niebla Mejoramiento costero del emplazamiento Fuerte Niebla Restauración y Habilitación Eco Museo Isla de Mancera Corral Restauración y Puesta en valor Fuerte de Amargos y Corral Reposición Muro Costero de Corral sector Fuerte - Muelle Público	Sistema fortificaciones bahía de Corral
Obras complementarias para la conectividad Corral – La Unión con puesta en valor del nuevo Parque Nacional en la comuna de Corral	Pavimentación ruta T-720 Las Ventanas – Los Tractores Conservación de Ruta T-720 Morro Gonzalo - Puente La Piedra – km 26 Las Ventanas Reposición Puente La Piedra, Conectividad La Unión - Corral	Ruta T-720 Las Ventanas – Los Tractores Ruta T-720 Morro Gonzalo -Puente La Piedra – km 26 Las Ventanas Puente La Piedra, La Unión - Corral
Obras complementarias de los corredores Huahum y Cardenal Samoré vinculados al puerto de Corral	Construcción Complejo Fronterizo Huahum	Hua Hum
Obras complementarias de los corredores Huahum y Cardenal Samoré vinculados al puerto de Corral	Reposición Rampas Puerto Fuy y Puerto Pirihueico, Panguipulli	Puerto Fuy y Puerto Pirihueico, Panguipulli
Obras complementarias de los corredores Huahum y Cardenal Samoré vinculados al puerto de Corral	Pavimentación Ruta 203-CH Sector Rucatrehua - Choshuenco	Ruta 203-CH Sector: Rucatrehua - Choshuenco
Obras complementarias de los corredores Huahum y Cardenal Samoré vinculados al puerto de Corral	Pavimentación Ruta 203-CH Sector: Choshuenco - Puerto Fuy	Ruta 203-CH Sector: Choshuenco - Puerto Fuy
Obras complementarias de los corredores Huahum y Cardenal Samoré vinculados al puerto de Corral	Pavimentación Camino Básico Intermedio Ruta 203-CH Sector: Puerto Pirihueico-Paso Huahum	Camino Básico Intermedio Ruta 203-CH Sector: Puerto Pirihueico -Paso Huahum
Obras complementarias de los corredores Huahum y Cardenal Samoré vinculado al puerto de Corral	Construcción Conectividad Vial Maihue Puerto Fuy - Puerto Pirihueico	Maihue -Puerto Fuy - Puerto Pirihueico

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida	
	Nombre	Ubicación
Obras complementarias de los corredores Huahum y Cardenal Samoré vinculados al puerto de Corral	Pavimentación Ruta S/R, T-981-U S: Crucero - Chirre – Entrelagos	Ruta S/R, T-981-U S: Crucero - Chirre – Entrelagos
Nueva conexión vial entre Corral y Valdivia	Habilitación de pasada urbana por Corral (By Pass Corral)	By Pass Corral
Nueva conexión vial entre Corral y Valdivia	Pavimentación y construcción de nueva ruta Corral – Valdivia por península de San Ramón	ruta Corral – Valdivia por península de San Ramón
Sistema vial de acceso sur a Corral	Ampliación a doble vía Iniciativa Privada N° 412 "Concesión Vial Rutas de Acceso a Valdivia" (202 y 206)	"Concesión Vial Rutas de Acceso a Valdivia" (202 y 206)
Sistema vial de acceso sur a Corral	Pavimentación Camino Básico Intermedio Ruta Sin Rol Sector: Morrompulli - Futa	Ruta Sin Rol Sector: Morrompulli - Futa
Sistema vial de acceso sur a Corral	Pavimentación Ruta T-69, Sector: Cruce Ruta 206 - Tres Ventanas	Ruta T-69, Sector: Cruce Ruta 206 - Tres Ventana
Conservación del track de navegación fluvial	Conservación de Vía de Navegación del río Valdivia	Río Valdivia
Conservación del track de navegación fluvial	Reposición de espigones sumergidos en el río Valdivia	Río Valdivia

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Plan Estratégico Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral

3.1.6 Plan Regional de Ordenamiento Territorial.

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

En el caso de la Región de Los Ríos el Plan de Ordenamiento Territorial se plantea como un instrumento de planificación orientado al desarrollo regional, bajo una perspectiva integrada, que considera elementos socioeconómicos, ambientales y territoriales. Actualmente, el Gobierno Regional a través de la División de Planificación y Desarrollo Regional está trabajando en la elaboración del Plan, y a la fecha se encuentra en Consulta Pública, con el fin de dar a conocer el Anteproyecto del PROT y su Informe Ambiental.

3.1.7 Visión Valdivia

El informe Visión Valdivia, 2012, tiene como objetivo identificar, proponer, patrocinar y colaborar en el desarrollo de Proyectos Emblemáticos en los ámbitos de la ciencia, cultura, empleo, economía, y recreación, los cuales permitan elevar el nivel de desarrollo y bienestar social de la comunidad a nivel regional.

De acuerdo al Informe Visión Valdivia, se identificaron los siguientes requerimientos en infraestructura para el turismo:

Cuadro 3-6
Infraestructura Turística Requerida según el informe Visión Valdivia.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida	
	Nombre	Ubicación
Estudios	Línea Base para el desarrollo de un master plan fluvial	Valdivia
Estudios	Estudios técnicos- ubicación barrio flotante	Valdivia
Proyectos	Transporte fluvial sustentable: flota de embarcaciones, red de 26 embarcaderos-muelles, barrio flotante	Valdivia
Proyectos	Recuperación de playas fluviales	Playa Collico
Proyectos	Parque Náutico deportivo-recreacional	Valdivia
Proyectos	Museo del Agua	Valdivia
Proyectos	Multi puerto internacional	Valdivia
Proyectos	Puerto deportivo internacional	Valdivia

Fuente: Elaboración propia a partir de información del informe Visión Valdivia, 2012.

3.1.8 Plan Regional de Desarrollo Urbano

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

La Región de Los Ríos actualmente no cuenta con Plan Regional de Desarrollo Urbano.

3.1.9 Planes de Acción de las Zonas de Interés Turístico

En la Región de Los Ríos se encuentran declaradas 2 Zonas de Interés Turístico correspondientes a Panguipulli (127.965 ha.) y Lago Ranco y Futrono (276.932 ha.). Estas Zonas de Interés Turístico (ZOIT) fueron declaradas bajo la Ley: Sistema Institucional para el Desarrollo del Turismo N° 20.423 (2010) y sus propuestas cumplieron con los requisitos establecidos en el Reglamento que fija el Procedimiento de Declaración ZOIT, N° 172 (2012).

El **Plan de Acción de la ZOIT Panguipulli o Destino Siete Lagos** tiene como visión liderar el turismo nacional y promover las iniciativas que permitan lograr competitividad, calidad, sustentabilidad y mejora continua de los servicios. Su objetivo es Desarrollar y promover la actividad turística en el principal eje de desarrollo de la Comuna de Panguipulli, contribuyendo a la diversificación de la economía local, la generación de empleo, y la protección y puesta en valor de los recursos naturales existentes, mediante una estrategia competitiva de carácter público-privada según las tendencias del mercado turístico nacional y mundial. En relación a los requerimientos de infraestructura turística plantea la necesidad de contar con lo señalado en la Política Regional de Los Ríos, especialmente en materia de disponer de una red de Oficinas de Información Turística.

Cuadro 3-7
Infraestructura Turística Requerida según el informe Visión ZOIT o Destino Siete Lagos.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida	
	Nombre	Ubicación
Red de Centros de Información Turística	Infraestructura concebida según la Política Regional de los Ríos.	Panguipulli
Proyecto Servicios Básicos Pirihueico	Proyecto de energía eléctrica y APR.	Pirihueico
Borde Lacustre, Costaneras de Panguipulli, Coñaripe y Choshuenco	Factibilidad, Construcción, diseño y ejecución de obras borde lacustre según la etapa de cada proyecto.	Panguipulli, Coñaripe y Choshuenco
Ruta CH- 201 Coñaripe Liquiñe – Paso Internacional.	Diseño y ejecución de tramos aún no asfaltados en la Ruta CH-201 Especialmente la que une los poblados de Coñaripe y Liquiñe, ambos en la Ruta Termal	Coñaripe, Liquiñe
Ruta CH-203 entre Punahue y Puerto Fuy, Puerto Pirihueico	Diseño y ejecución de tramos aún no asfaltados en la Ruta CH- 203 Especialmente la que une los poblados de Choshuenco y Puerto Fuy y el tramo Pirihueico.	Choshuenco, Puerto Fuy y Pirihueico
Habilitación Fronteriza Paso Internacional Carirriñe	Prefactibilidad, diseño y ejecución del Complejo Fronterizo Paso Carirriñe.	Complejo Fronterizo Paso Carirriñe
Muelles en Lagos de Siete Lagos	Diseñar y ejecutar muelles y rampas en Coñaripe, Pucura, Coz Coz, Chauquen, Playa Linda, Pellaifa, Lago Neltume, entre otros sectores.	Coñaripe, Pucura, Coz Coz, Chauquen, Playa Linda, Pellaifa, Lago Neltume
Centro de Invierno Reserva Nacional Mocho Choshuenco según ley 20.243	RN Mocho Choshuenco, es preciso avanzar en la ruta de acceso, las instalaciones públicas de este sector y alguna licitación para infraestructura privada.	RN Mocho Choshuenco

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida	
	Nombre	Ubicación
Desarrollo Ruta e Instalaciones Parque Nacional Villarrica Área Comuna Panguipulli.	PN Villarrica zona de Panguipulli se precisa aumentar la estructuración de senderos, atención durante todo el año, e instalaciones permanentes de CONAF.	Panguipulli
Señalización Turística Interpretativa	Proyecto integral de señalética interpretativa	Panguipulli

Fuente: Elaboración propia a partir de Plan de Acción Zona de Interés Turístico, 2014.

El Plan de Acción de la ZOIT Lago Ranco y Futrono tiene como visión que en el 2025 el destino Cuenca del Ranco se consolide como destino de naturaleza competitivo, sustentable, respetuoso del Medio Ambiente y cultura local, con una oferta turística reconocida por su calidad y buen servicio.

Cuadro 3-8
Infraestructura Turística Requerida según el Plan de Acción del Lago Ranco y Futrono.

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida	
	Nombre	Ubicación
Desarrollo de infraestructura para la entrega de información turística	Ampliar la oficina de turismo para una mejor atención e imagen al visitante	Lago Ranco y Futrono
Desarrollo de infraestructura para la entrega de información turística	Incorporar al menos dos casetas de información turística en puntos estratégicos del territorio.	Lago Ranco y Futrono
Infraestructura básica (servicios básicos, bancos)	Abastecimiento de agua potable rural en Illahuapi, comunidad indígena en el sector oriente del Lago Ranco. Puerto Nuevo, al poniente del lago y ampliación del sistema en la localidad de Mantihue, en la costa norte del Lago Puyehue.	Lago Ranco, Puerto Nuevo (Mantihue) y Lago Puyehue
Infraestructura básica (servicios básicos, bancos)	Mejoramiento de plaza 21 de mayo y áreas verdes sector Estero Tringlo	Estero Tringlo
Infraestructura portuaria y vial, Red Interlagos Cuenca del Ranco	Construcción de tres embarcaderos turísticos en el lago Ranco.	Lago Ranco
Infraestructura portuaria y vial, Red Interlagos Cuenca del Ranco	Mejoramiento Construcción Conexión Vial T-775 (Puerto Nuevo -Quillaico)	Puerto Nuevo - Quillaico
Infraestructura portuaria y vial, Red Interlagos Cuenca del Ranco	Mejoramiento Ruta T-85 Varios Tramos En Lago Ranco – Calcurrupe	Lago Ranco – Calcurrupe
Infraestructura portuaria y vial, Red Interlagos Cuenca del Ranco	Conexión Ruta T-775 Con El Área Urbana De Lago Ranco.	Lago Ranco
Infraestructura turística para el fortalecimiento de productos turísticos	Construcción servicios playa estación	Lago Ranco
Infraestructura turística para el fortalecimiento de productos turísticos	Construcción de miradores turísticos en Lago Ranco, específicamente en las localidades de La Junta, Puerto Lapi, Salto del Riñinahue, Laguna Pucura	Lago Ranco
Infraestructura turística para el fortalecimiento de productos turísticos	Mejoramiento paseo Costanera Lago Ranco	Lago Ranco

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida	
	Nombre	Ubicación
Infraestructura turística para el fortalecimiento de productos turísticos	Diseño y construcción de circuito pedestre urbano. Accesibilidad discapacitados, idiomas entre otros	Lago Ranco
Infraestructura turística para el fortalecimiento de productos turísticos	Reposición de equipamiento para playa Coique de Futrono.	Playa Coique de Futrono.
Infraestructura turística para el fortalecimiento de productos turísticos	Construcción de torres salvavidas para playas de Futrono	Futrono
Señalización Vial	Construcción de Señalética Turística en Sectores Urbanos y Rurales.	Lago Ranco y Futrono

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Plan de Acción ZOIT Lago Ranco y Futrono

3.1.10 Política Regional de Pesca

Instrumento de planificación, construido en el marco de la Estrategia Regional de Desarrollo 2009 – 2019, es fruto del trabajo en equipo de diversos actores públicos y privados. En él, se analizó y consensuó problemáticas y soluciones para la construcción de una cartera de proyectos orientada al desarrollo de los distintos componentes del sector pesquero y acuícola regional.

La Política Regional de Desarrollo Pesquero y Acuícola es una herramienta concreta de planificación que orienta la inversión pública en el sector de la pesca y la acuicultura.

Esta política tiene como último fin propiciar las condiciones necesarias para impulsar y posicionar un sector pesquero y acuícola sostenible, que provea beneficios sociales y económicos en armonía con el medio ambiente, poniendo en valor al territorio y complementándose con otras actividades económicas regionales. Además, expresa la visión del Gobierno Regional de hacer de las actividades pesqueras y acuícolas un sector dinámico, innovador, competitivo, ambiental y socialmente responsable, con identidad, relevante en la economía y compatible con otros rubros, beneficiando así a todos los actores involucrados en la cadena productiva y de consumo, fruto de esta sinergia público – privada.

En ella se plantea que la infraestructura requerida para el sector y que es colaborativa con la requerida para el desarrollo de la actividad turística, es la que se lista en el siguiente cuadro.

Cuadro 3-9

Infraestructura Turística Requerida según Política Regional de Desarrollo Pesquero y Acuícola.

Línea de Acción Estratégica	Nombre
Inversión e infraestructura para el desarrollo pesquero y acuícola.	Programa de conectividad vial y marítima y mejoramiento de caletas.
	Programa de equipamiento e infraestructura para la actividad comercial y productiva

Equipamiento e infraestructura para el mejoramiento sanitario de la transformación de productos pesqueros a pequeña escala y calidad de la extracción de pesquerías	Programa de mejoramiento sanitario y trazabilidad en embarcaciones, caletas y plantas
---	---

Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Política Regional de Desarrollo Pesquero y Acuícola.

3.2 Instrumentos de Planificación Local

3.2.1 Planes de Desarrollo Turístico Comunes

Los Planes de Desarrollo Turístico Comunes (PLADETUR) son los instrumentos que determinan el proceso de planificación de la actividad turística a nivel local. En la Región de Los ríos se revisó información del Plan de Desarrollo Turístico Comunal de Valdivia.

- **PLADETUR de Valdivia:** instrumento orientador del desarrollo turístico de la ciudad de Valdivia que incluye los lineamientos y estrategias para el fomento de la actividad turística en la comuna de manera sustentable en el tiempo. No se identifican requerimientos de infraestructura para el turismo en dicho documento.
- Plan de Gestión Turística Siete Lagos 2016 -2019

El Plan de Gestión Turística Siete Lagos 2016-2019 del destino Panguipulli, es una estrategia de trabajo que integra operativamente las diversas líneas de gestión de la Municipalidad de Panguipulli en el ámbito turístico y que se traducen en la actualización del Plan de Gestión Turística Destino Siete Lagos 2016-2019. Se identifican como requerimientos de infraestructura para el turismo a los siguientes proyectos.

Cuadro 3-10

Infraestructura Turística Requerida según el Plan de Gestión Turística Siete Lagos 2016 -2019.

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Planificación y ordenamiento territorial	Turística y Local	Otros	Desarrollo de señalética de conservación de los recursos naturales en conjunto con las comunidades locales a través de un Programa de concientización medioambiental.	Comunal

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Planificación y ordenamiento territorial	General	Otros	Nueva embarcación para garantizar conectividad en Lago Pirihueico	Lago Pirihueico
Planificación y ordenamiento territorial	General	Construcción Vialidad	Pavimentación Ruta Coñaripe – Liquiñe	Coñaripe -Liquiñe
Planificación y ordenamiento territorial	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Ruta acceso a Reserva Nacional Mocho Choshuenco por Enco	Ruta acceso a Reserva Nacional Mocho Choshuenco por Enco
Planificación y ordenamiento territorial	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	§Mejoramiento Ruta acceso al Parque Nacional Villarrica por Coñaripe	Ruta acceso al Parque Nacional Villarrica por Coñaripe
Planificación y ordenamiento territorial	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Ruta Liquiñe – Paso Carirriñe	Ruta Liquiñe – Paso Carirriñe
Planificación y ordenamiento territorial	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Ruta Liquiñe – Puerto Fuy.	Ruta Liquiñe – Puerto Fuy.
Planificación y ordenamiento territorial	Turística y Local	Otros	Mejoramiento Señalética Turística Comunal	Comunal
Planificación y ordenamiento territorial	General	Otros	Mejoramiento de acceso a servicios básicos en Sub Destinos Turísticos (agua potable, electricidad y alcantarillado).	Comunal
Planificación y ordenamiento territorial	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento de calles y principales paseos del área urbana de la capital comunal con un enfoque turístico integrado al entorno natural y conectado con el sector del borde costero en el Lago Panguipulli.	Lago Panguipulli
Planificación y ordenamiento territorial	Turística y Local	Otros	Incorporación de elementos tales como señalética turística, sistema de miradores y otros elementos de apoyo al visitante, en proyectos viales e infraestructura turística desarrollados en áreas de valor turístico.	Comunal
Planificación y ordenamiento territorial	Turística y Local	Obras portuarias	Desarrollo de proyectos de infraestructura de borde costero en todas las playas habilitadas asociadas a los Sub Destinos Turísticos comunales con atención al desarrollo de turismo de sol y	Playas comuna

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
			playa y la práctica de deportes náuticos.	
Planificación y ordenamiento territorial	General	Otros	Pasos Internacionales Hua Hum y Carirriñe habilitados y con infraestructura de servicios acorde a la actual demanda turística en periodos de alta afluencia de visitantes.	Hua Hum Carirriñe

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Plan de Gestión Turística Siete Lagos 2016 -2019 del destino Panguipulli.

3.2.2 Plan Regulador Intercomunal del Borde Costero y Fluvial

El Plan se encuentra en proceso de elaboración (etapa de aprobación final), incluye el territorio comprendido por las comunas de Valdivia, Mariquina, Corral y La Unión. Su objetivo central es establecer una regulación del territorio, respecto de los usos de suelo, la subdivisión predial, normas de construcción y la vialidad estructurante, a través de normas urbanísticas disponibles en la OGUC.

Un objetivo central de este instrumento, es buscar que la ocupación del territorio se desarrolle pensando en la preservación del medioambiente y puesta en valor del patrimonio paisajístico.

En este sentido, reconoce áreas como el santuario de la Naturaleza del Humedal del Río Cruces, declarando un área de protección, donde no se permita la construcción de oficinas, establecimientos turísticos y consolidar centros poblados.

Del mismo modo, la ribera del río Bueno quedaría protegida, impidiendo la localización de industrias molestas, peligrosas y contaminantes y permitiendo, solo actividades complementarias a la industria turística, tales como talleres de telares, artesanías, así como también, el desarrollo de complejos turísticos.

Por otra parte, define usos para la instalación de industrias inofensivas en el borde costero fluvial de Carboneros, la ribera norte del río Calle Calle y el Tornagaleones, y en el borde costero marítimo que está entre Valdivia y Corral.

También, existen lugares donde no se podrán instalar industrias de ningún tipo, como complemento de áreas protegidas de las comunas de La Unión y Corral, en complemento de áreas de protección como el sitio prioritario de Curiñanco.

3.2.3 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 los Ríos, se revisaron los PLADECO vigentes que están directamente relacionados con los destinos focalizados por la Subsecretaría, que corresponden a: Mariquina, Panguipulli, Lago Ranco, Futrono y La Unión, Valdivia, Máfíl, Corral y La Unión.

El PLADECO de Mariquina 2011-2014 busca convertirla en una comuna rural, con identidad local, que potencia su cultura, historia, tradición productiva, atractivos y recursos naturales para acceder al desarrollo social y económico, integrada e integradora en el ámbito territorial, incorporando en su planeación y gestión a todos sus ciudadanos, hombres, mujeres, niños, jóvenes y adultos mayores, en una apuesta por fomentar la participación ciudadana con un gobierno más cercano a la gente, y conectado mediante redes de asociatividad y comercialización, con servicios básicos, infraestructura, espacios públicos, tecnología, educación y salud de calidad, impulsando la diversificación de las actividades productivas, resguardando y protegiendo el medio ambiente con un ordenamiento territorial pertinente a la realidad de la comuna. La infraestructura turística identificada es la siguiente:

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

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo urbano rural y medio ambiente	General	Otros	Construcción terminal Buses	San José de la Mariquina
Desarrollo urbano rural y medio ambiente	General	Otros obras portuarias	Construcción embarcaderos río Lingue	Mehuín
Desarrollo urbano rural y medio ambiente	General	Otros obras portuarias	Construcción conexión vial ruta costera	Mehuín-Niebla
Desarrollo económico y productivo	Turística y Local	Otro	Elaboración de un proyecto de señalética con identidad comunal, incluyendo acceso a San José	Comunal
Desarrollo económico y productivo	General	Otros	Mantenimiento áreas verdes	Comunal
Desarrollo económico y productivo	Turística	Otros	Habilitación de oficinas de información turística	Por definir
Desarrollo económico y productivo	Turística y Local	Otros	Creación de una feria cultural	Por definir
Desarrollo económico y productivo	Turística y Local	Otros	Habilitación ciclovía costanera	Mehuín
Desarrollo económico y productivo	Turística y Local	Otros	Restauración Castillo de San Luis del Alba Cruces	San Luis del Alba Cruces
Desarrollo económico y productivo	Turística y Local	Otros	Recuperación y rehabilitación Teatro San José	Mariquina
Infraestructura	Turística y Local	Otros	Habilitación del Cerro Santa Laura como paseo dentro de la Ciudad	Cerro Santa Laura
Infraestructura	General	Otros	Mejoramiento vías de evacuación Tsunami	Mehuín
Infraestructura	Turística y Local	Otros	Habilitación portal de acceso y red de iluminación de senderos	Cerro Santa Laura

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECOC Mariquina, 2011-2014.

De acuerdo al PLADECOC Panguipulli 2013 -2017 ésta es una comuna que tiene como eje principal el desarrollo del turismo, conformada por 4 territorios de planificación y caracterizada por un sistema disperso de localidades rurales, centros poblados y comunidades mapuches que se integran y potencian entre sí, mediante la promoción e inversión del fomento productivo, la innovación y el emprendimiento; el ordenamiento territorial que integra los actuales Instrumentos de Planificación (IPT) con la Zona de Interés Turístico (ZOIT); el desarrollo turístico de intereses especiales; la protección del patrimonio lacustre-natural; el fortalecimiento de la equidad e igualdad del desarrollo social y una gestión municipal moderna y profesionalizada orientada a la satisfacción de las nuevas demandas ciudadanas La infraestructura turística requerida por el PLADECOC de Panguipulli es la siguiente:

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

Línea Acción Estratégica	Requerida			
	Tipo	Sub-tipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Asfalto, Mejoramiento Programa Camino Básico "Camino Puyehue - Los Tayos; Cultruncahue y Huerquehue - Melefqen	-Los Tayos, Melefqén
Infraestructura	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Programa Camino Básico "Camino ancestral La Misión Pucura Alto - Coñaripe".	Coñaripe
Infraestructura	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Asfalto, Mejoramiento Programa Camino Básico "Camino T-29 Río Hueico - Lago Neltume"	Liquiñe, Neltume

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Panguipulli 2013 -2017.

Según la visión estratégica del PLADECO Futrono 2012-2016, se busca que sea una comuna consolidada en su desarrollo que involucra los aspectos socioculturales, ambientales, económico-productivos, de infraestructura y servicios. Con un liderazgo a nivel regional, nacional e internacional en la agroindustria y el turismo de intereses especiales, lo que permite insertarse competitivamente en los diversos mercados y circuitos turísticos a nivel mundial. Las acciones vinculadas a la infraestructura turística mencionada en el PLADECO de Futrono son las siguientes:

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

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo económico productivo	Turística y Local	Otros	Identificación de déficit de Señalética y plan de abordaje.	Comunal
Desarrollo territorial	General	Construcción Vialidad	Exploración de factibilidad técnico-económica de alternativas de conexión internacional. Ej. Vía Chihuio a paso Hua Hum	Pasos Fronterizos comunales
Desarrollo territorial	General	Construcción Vialidad	Exploración de factibilidad técnico-económica de alternativas de ampliación de Red Interlagos. Ej. Por Cerrillos a Volcán Mocho Choshuenco, conexión hacia Panguipulli.	Cerrillos
Desarrollo territorial	General	Otros obras portuarias	Concreción de proyectos de embarcadero turístico en el marco de Convenio de Programación	Comunal

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

En el contexto del PLADECO 2011-2014, La Unión se proyecta como una comuna segura y privilegiada en la Región de los Ríos debido a su gran belleza natural y patrimonial, se proyecta al futuro mediante el fortalecimiento del turismo y los servicios, en la explotación de sus recursos agrícolas y forestales de manera sustentable y en la articulación estratégica de los actores comunales, públicos y privados de manera solidaria y con identidad, en función de un desarrollo de carácter

innovador, que la posiciona estratégicamente como Capital Provincial y polo de desarrollo económico con igualdad de oportunidades a nivel regional. Los requerimientos de infraestructura pública vinculada al turismo se encuentran en los siguientes ejes estratégicos del PLADECO:

Cuadro 3-14
Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de La Unión.

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo del turismo	Turística y Local	Otros	Mejoramiento Playa Balneario Puerto Nuevo	Puerto Nuevo S
Desarrollo del turismo	Turística y Local	Otros	Mejoramiento y cierre perimetral Parque Municipal	La Unión
Desarrollo del turismo	Turística	Otros	Habilitación camping sector Trumao	Trumao
Desarrollo del turismo	Turística	Otros	Diseño e instalación señalética turística	Comunal
Desarrollo del turismo	Turística y Local	Otros	Mejorar conectividad - instalar señaléticas Ruta 5/ Puerto Nuevo	Ruta 5/ Puerto Nuevo
Desarrollo del turismo	Turística y Local	Otros	Museo de la Unión	La Unión
Desarrollo del turismo	Turística	Otros	Proyecto de construcción de infraestructura turística y cultural	Comunal
Desarrollo del turismo	Turística y Local	Otros	Programa de recuperación del patrimonio arquitectónico "La Unión- Ciudad Museo)	La Unión
Desarrollo del turismo	Turística y Local	Otros	Estudio para la recuperación patrimonial industria del lino	La Unión
Desarrollo del turismo	Turística y Local	Otros	Creación del Museo de la Leche	La Unión
Desarrollo urbano	Turística y Local	Otros	Programa de conservación y restauración del patrimonio arquitectónico con asociatividad público-privado	Comunal
Desarrollo urbano	Turística y Local	Otros	Recuperación de riberas por medio de creación de costanera	La Unión
Desarrollo urbano	General	Otros	Mejoramiento infraestructura y equipamiento en espacios públicos	Comunal
Desarrollo urbano	General	Construcción Vialidad	Construcción de puente sobre el Río Bueno en Puerto Lapi como parte de la Red Interlagos	Puerto Lapi
Desarrollo urbano	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento tramo La Unión- Corral a través del nuevo Parque Nacional	La Unión- Corral

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO de PLADECO de La Unión 2011-2014.

El **PLADECO define a Máfil 2011-2016** define a la comuna como concedora de sus vocaciones de desarrollo, agradecida de la fertilidad de sus tierras y praderas y de la producción y crianza que ellas permiten. Pero, también mira con optimismo y sana

expectativa el desafío de fomentar turismo local de fines especiales que den a conocer la riqueza de la comuna y que se presenta auspicioso para contribuir al desarrollo local. En el PLADECO no se identifican requerimientos vinculados a la actividad turística.

El **PLADECO de Corral 2008-2012** aspira a transformar a Corral en una comuna que alcanza un posicionamiento en la región. Sentado este reconocimiento en sus características de puerto, con una conectividad expedita tanto al interior como hacia fuera de la comuna, con una infraestructura y servicios acorde a las necesidades del conjunto de sus habitantes. Integrada en el ámbito local e internacional a través de los corredores bioceánicos. Con identidad local, basada en la diversidad cultural, donde la convivencia social se basa en relaciones de cooperación y colaboración, tolerancia, solidaridad y respeto mutuo entre las personas y las culturas. Que potencia sus atractivos y recursos naturales para acceder al desarrollo social y económico; con redes de asociatividad y comercialización; con servicios básicos; con una educación comunal pertinente al desarrollo que involucre a todos los actores comunales en interacción solidaria con el sistema escolar local; con un sistema de salud de calidad. Con un impulso a la diversificación de actividades productivas en base a micro, pequeñas y medianas empresas, que generen empleo e ingresos a los habitantes de la comuna. Y con una protección del medio ambiente; con un ordenamiento territorial que reconoce la diversidad social y cultural, que facilita la participación de los habitantes y que permite un desarrollo más equitativo del conjunto del territorio comunal. A continuación, se detallan las iniciativas vinculadas a infraestructura turística:

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

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Área territorial - Ambiental	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento de camino a Cadillal.	Cadillal
Área territorial - Ambiental	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	· Mejoramiento de camino Corral – Lumaco.	Corral-Lumaco
Área territorial - Ambiental	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	· Programa de asfalto en Chaihuín.	Chaihuín
Área territorial - Ambiental	General	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	· Asfalto en Avenida Bernardo O'Higgins	Corral
Área territorial - Ambiental	General	Otros	señalética en calles y caminos,	Comunal
Área territorial - Ambiental	Turística y Local	Otros	remodelación de la Plaza de Corral, transformándola en un lugar atractivo recreacional para residentes y visitantes, y de espacios públicos, como	Corral

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Explícita			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
			Centro Cívico Rural, Parque Urbano La Aguada, Miradores de Corral.	
Área territorial - Ambiental	Turística y Local	Otros	Muro de protección Fuerte de Corral.	Corral
Área territorial - Ambiental	General	Otros obras portuarias	Renovación de muelle Las Coloradas	Las Coloradas
Desarrollo Productivo	Turística y Local	Otros obras portuarias	Habilitación de una nueva playa en la localidad de Huiro.	Huiro
Cultura	Turística y Local	Otros	Restauración y puesta en valor del Fuerte de Corral.	Corral
Cultura	Turística y Local	Otros	Restauración y puesta en valor del Fuerte de Amargos.	Amargos
Cultura	Turística y Local	Otros	Restauración y puesta en valor del Castillo Mancera	Mancera
Cultura	Turística y Local	Otros	Construcción de un Anfiteatro Cultural Comunal.	Corral

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO de Corral 2008-2012

3.2.4 Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP)

En la Región de Los Ríos el Sistema Nacional del Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE) está representado por:

- Parque Nacional Villarrica
- Parque Nacional Alerce Costero
- Reserva Nacional Mocho Choshuenco
- Parque Nacional Puyehue

De acuerdo al **Plan de Manejo del Parque Nacional Villarrica** (CONAF, 2013), el Parque Nacional Villarrica fue creado el 28 de noviembre de 1940 por Decreto Supremo N° 2236 del Ministerio de Tierras y Colonización. Cuenta con 63.000 hectáreas que están divididas entre la Región de la Araucanía y Los Ríos. Es así que 13.975 hectáreas corresponden a la Región de Los Ríos en un área conocida como Quetrupillán. El Parque se destaca por la protección de las especies de fauna como el degú de Bridges, el zorro chilla, el carpintero negro, el coipo, la tagüa común, el pato real, el halcón peregrino, el lagarto matuasto, la ranita de Darwin y la percatrucha. En cuanto a flora destacan: araucaria, raulí, coihue, mañío de hoja larga y canelo andino, entre otros. El Parque Nacional Villarrica cuenta con canchas de esquí, senderos, áreas de picnic, mirador, camping y arriendo de caballos.

La Zonificación del Parque Nacional Villarrica permite la actividad turística y recreativa en la Zona de Uso Pública ZUP: que tiene el objeto de otorgar a los visitantes un lugar apropiado para acampar, merendar y pernoctar con una infraestructura de servicios adecuada, se permite la implementación y desarrollo de actividades en senderos

interpretativos, paneles de exposición, señalización, sitios de camping, en forma rústica, Se permite la pesca deportiva, pudiéndose usar botes a remos.

También se permite actividades turísticas y recreativas en la Zona de Uso Primitiva: ofrece oportunidades de recreación al aire libre en forma primitiva y realizan actividades de educación ambiental, compatible con las normas que regulan la zona, se permite el uso público limitado y restringido de índole pasiva, tales como: caminatas, raids fotográficos y observación de paisaje y Se permite el uso de los cursos de agua con fines recreacionales, en los lugares habilitados para ello.

Se indica en la zonificación que, para el desarrollo de servicios de ecoturismo y servicios complementarios, de preferencia, su operación será realizada por personal de comunidades aledañas a la Unidad.

Cuadro 3-16
Infraestructura requerida en el Plan de Manejo del P.N. Villarrica

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Operaciones	Turística	Otros	Construcción de una caseta y servicios básicos Sector El Pino Huacho; Construcción portal de ingreso en accesos oficiales en el PN. Villarrica; Construcción e implementación de una Estación Meteorológica en la Unidad	P.N. Villarrica
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Construir e implementar el centro de informaciones ambientales; Construir, reparar e implementar servicios de baños públicos en la unidad; Mejorar rutas de acceso al parque en las comunas de Villarrica, Pucón y Curarrehue.	P.N. Villarrica

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo del P.N. Villarrica, 2013.

El **Parque Nacional Alerce Costero** fue creado en octubre de 2010 y su Plan de Manejo se aprobó en el año 2014. El parque se destaca por la protección de las especies de flora y fauna endémica, debido a que en épocas glaciares sirvió de refugio a la vida silvestre, pudiendo encontrar especies únicas de la zona.

El Parque Nacional Alerce Costero cuenta con senderos, zona de merienda y servicios sanitarios. Se permite conocer el atractivo abuelo Alerce Milenario, ejemplar con más de 3.500 años en nuestro planeta.

De acuerdo a la zonificación del Parque se permite la actividad turística y recreativa en la Zona Primitiva: La realización de excursiones a caballo sólo se es posible cuando se efectúen con un guía calificado, y en los senderos preestablecidos por la administración del PNAC. Por otra parte, también es posible en la Zona de Uso Público, donde se permite el desarrollo de actividades de merienda y campismo, solo en aquellos lugares definidos por la administración del PNAC.

De acuerdo al Plan de Manejo del Parque Nacional Alerce Costero (CONAF, 2014), los requerimientos en infraestructura para el turismo se centran en la implementación y mejoramiento de la infraestructura de los senderos principales:

- Construir pasarelas y puentes necesarios;
- Implementación de miradores escénicos;
- Delimitar y organizar las áreas para acampar en los distintos sitios a implementar;
- Implementación de senderos de interpretación ambiental existentes;
- Diseñar los sitios de visita para uso intensivo (senderos, área de camping, baños, porterías);
- Implementar sede Administrativa sector la Romaza, ordenamiento general del espacio; Implementar baños públicos;
- Elaborar letreros de información general con información indicativa y normativa para cada sendero según el tipo de función que posea cada ruta.

La **Reserva Nacional Mocho Choshuenco** fue creada en marzo de 1994 por Decreto Supremo N° 55 del Ministerio de Agricultura y su Plan de Manejo vigente fue aprobado el año 2009.

La Reserva Nacional se destaca por la protección de las especies de fauna como el puma, zorro chilla, pudú. En aves, en especies como el águila mora y el carpintero negro. Mientras que, en cuanto a flora, al ser bosque laurifolio valdiviano, se pueden encontrar en las zonas altas, plantas inferiores y colonizadoras tales como: musgos, líquenes, helechos, algas azules y hepáticas. En zonas un poco más bajas hay Lengua y Ñirre.

La Reserva Nacional también se destaca por sus abundantes recursos paisajísticos y bellezas escénicas, como los lagos Panguipulli, Neltume, Pirihueico, Riñihue y Ranco. Posee lugares aptos para el *Hiking*, *Trekking*, Montañismo y Esquí de travesía. Cuenta además con un refugio de montaña en su acceso oeste.

De acuerdo a la zonificación establecida en el Plan de Manejo de la Reserva Nacional Mocho Choshuenco (CONAF, 2009), se permite la actividad turística y recreativa en la Zona de Uso Primitiva: se permite el uso científico y turístico de bajo impacto, educación ambiental sin instalaciones, recreación rústica y/o primitiva; en la Zona Uso Público: actividades tales como *trekking*, *randonné*, *ski*, *snowboard* y motos de nieve, clasificadas como uso de recreación intensiva y educación ambiental sin instalaciones y se permite *camping*; y en la Zona de Uso Histórico Cultural: permite usos educativos y recreativos relacionados.

Los requerimientos de infraestructura y equipamiento turístico identificados en su Plan de Manejo corresponden a:

- Construcción de letreros y señalización;
- Diseño y creación de senderos interpretativos con el fin de educar a los visitantes en relación a los ecosistemas de alta montaña presentes en el área protegida.

El Parque Nacional Puyehue¹⁸,

¹⁸ Texto extraído desde Plan de Manejo Parque Nacional Puyehue. CONAF, 2014.

El Parque Nacional Puyehue tiene una superficie de 107.000 hectáreas ubicadas en la Cordillera de Los Andes, en las provincias de Valdivia y Osorno en las regiones de Los Ríos y Los Lagos, respectivamente. Geográficamente se encuentra entre los 40° 25' a 40 o 57' Latitud Sur y los 71° 50' a 72° 20' Latitud Oeste.

El Parque Nacional Puyehue fue creado mediante el Decreto Supremo N° 374 del año 1941 del Ministerio de Tierras y Colonización enunciando como objetivo principal lo siguiente:

Fomentar el turismo, “ya que con ello se obtienen ventajas de importancia y se da a conocer el país tanto a nacionales como a los visitantes extranjeros”, además de que, “esta creación apunta a tomar medidas que eviten el agotamiento de las masas boscosas y la destrucción de las bellezas naturales panorámicas admiradas por el turista”.

Por otra parte, el Parque Nacional se encuentra inserto en una interesante área protegida del Cono Sur de América Latina, que incluye los parques argentinos Nahuelhuapi y Los Alerces, los que colindan parcialmente con un grupo de Unidades Silvestres Protegidas del Estado de Chile, integradas por el Parque Nacional Vicente Pérez Rosales, Reserva Nacional Llanquihue, Parque Nacional Alerce Andino y Parque Nacional Hornopirén, conformando una amplia superficie resguardada en categorías de Áreas Silvestres.

- Los requerimientos de infraestructura y equipamiento turístico identificados en su Plan de Manejo corresponden a centros de Información ambiental, refugios de vigilancia, senderos, baños públicos, todos ellos en la zona de actual acceso al Parque, en la Región de Los Lagos. Por lo tanto, el Plan de Manejo vigente no contiene infraestructura propuesta para acceso y desarrollo desde la Región de Los Ríos.

3.2.5 Propuesta de Conectividad de la Red de Parques de la Selva Valdiviana

Adicionalmente, se revisó la Propuesta de Conectividad de la Red de Parques de la Selva Valdiviana. Este es un documento entregado por la Dirección Regional de SERNATUR que reúne información sobre requerimientos de conectividad de la red de parques de la Selva Valdiviana.

Cuadro 3-17
Infraestructura requerida en la Propuesta de Conectividad de la Red de Parques de la Selva Valdiviana.

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Intervención	General	Construcción Vialidad	Habilitación de huella para acceso no motorizado con uso turístico, señalética, puntos de información	El Tambillo a Llenhue
Intervención	General	Construcción Vialidad	Habilitación de huella para acceso no motorizado con uso turístico a caballo y a pie, señalética, puntos de información	Pilolcura a Pichicuyin
Intervención	Turística y Local	Otros	Conservación periódica, estabilizado de taludes, señalética, equipamiento auxiliar (estacionamiento, puntos de información), sendero directo desde playa Pilolcura a Oncol	Camino público de Curiñanco-Pilolcura
Intervención	General	Construcción Vialidad	Conservación y reposición de carpeta, señalética	Curiñanco a Mallacan
Intervención	Turística y Local	Otros	Señalética, equipamiento auxiliar (estacionamiento, puntos de información)	La Misión-Curiñanco
Intervención	Turística y Local	Otros	Señalética informativa, equipamiento auxiliar, puntos de información a visitantes, sanitarios	Ruta fluvial Valdivia a Punucapa y El Tambillo
Intervención	Turística y Local	Otros	Ripiado, cunetas y alcantarillas, estabilizado de taludes, señalética informativa	Chaihuín a cruce el Mirador
Intervención	Turística y Local	Otros	Ripiado, cunetas y alcantarillas, estabilizado de taludes, señalética informativa	Cruce el Mirador-Cadillar Bajo- Chaihuín
Intervención	Turística y Local	Otros	Conservación, repavimentado, cunetas, reposición de carpeta, alcantarillas, estabilizado de taludes, señalética informativa, equipamiento auxiliar en playa Colún	Cruce Huiro a Colun Bajo
Intervención	Turística y Local	Otros	Conservación, repavimentado, cunetas, alcantarillas, estabilizado de taludes, señalética informativa, equipamiento auxiliar en playa Colún	Chaihuín a Hueicolla
Intervención	Turística y Local	Otros	Conservación, repavimentado, cunetas, reposición de carpeta, alcantarillas, estabilizado de taludes, señalética informativa, equipamiento auxiliar en playa Colún	La Unión – Hueicolla y Colún
Intervención	Turística	Construcción Vialidad	Habilitación de huella para acceso no motorizado con uso turístico a caballo y a pie, señalética, puntos de información	Rupumeica alto a Hueinahue
Intervención	General	Otros	Ripiado, señalética informativa	Riñinahue a Rupumeica Bajo
Intervención	General	Otros	Ripiado, repavimentado de cunetas, señalética informativa	Tralcapulli - Ragintuleufu
Intervención	Turística y Local	Otros	Ripiado, repavimentado, señalética informativa, sendero de acceso peatonal comunicando Pellaifa con San Pablo de Tregua	Pellaifa - Linoico
Intervención	Turística y Local	Otros	Conservación periódica, señalética informativa, equipamiento auxiliar (estacionamiento, garita, sanitarios)	Coñaripe - Palguín
Intervención	Turística y Local	Otros	Conservación, mantenimiento de cunetas y alcantarillas, repavimentado y relleno en sectores erosionados, entre otros. Requiere señalética	Coñaripe - Palguín

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
			informativa y de seguridad	
Intervención	Turística y Local	Otros	Conservación y reperfilado de cunetas, reposición de carpeta, alcantarillas, señalética	Liquiñe a Lago Neltume
Intervención	Turística y Local	Otros	Conservación de alto estándar, reposición de alcantarillas (solicitud actores locales), señalética informativa	Enco - Reserva (Refugio)
Intervención	Turística y Local	Otros	Conservación de alto estándar, reposición de carpeta, alcantarillas y cunetas (solicitud actores locales), señalética informativa	Enco - Reserva (Refugio)
Intervención	Turística y Local	Otros	Reposición de carpeta de ripio, mantención de cunetas, señalética informativa	Camino a Lomas del Sol y Paillahue

Fuente: Elaboración propia a partir de la Propuesta de Conectividad de la Red de Parques de la Selva Valdiviana.

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 los Ríos, 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 inversión¹⁹

La imagen objetivo de infraestructura que se plantea para la región la constituyen once desafíos:

1. Consolidación del plan regional de conectividad portuaria para la región, con un sistema eficiente de cruce del lago Pirehueico en el corredor internacional Huahum y con mejores puntos de conexión en la bahía de Corral, en el sistema del río Valdivia y en el lago Ranco.
2. Desarrollo del sistema portuario de Corral – Valdivia, con navegabilidad fluvial y conexión vial directa entre ambos centros.
3. Desarrollo de la Ruta Costera como eje turístico a lo largo del territorio regional, complementada en la zona sur con la habilitación de la conectividad Corral – La Unión para la puesta en valor del nuevo Parque Nacional Alerce Costero.
4. Habilitación de la circunvalación vial completa a Valdivia, con cuatro nuevos puentes: Santa Elvira, Toro Bayo, Caucau e isla Teja – Centro.

¹⁹ DIRPLAN: Plan Regional de Infraestructura y Gestión de Recursos Hídricos al 2021. Región de los Ríos- MOP http://www.dirplan.cl/planes/regional/download/PRIGRH_Region_Los_Rios.pdf

5. Ampliación a doble calzada de los accesos norte y sur a Valdivia desde la Ruta 5, así como de la interconexión La Unión - Río Bueno, con un nuevo viaducto de acceso a la ciudad de Río Bueno.
6. Nominación del sistema de fortificaciones hispanas como patrimonio mundial de la UNESCO.
7. Desarrollo de sistemas eficientes de evacuación y drenaje de aguas lluvias en las ciudades de Panguipulli y Valdivia (Barrios Bajos, Centro, Collico y Las Ánimas).
8. Implementación de los programas de Agua Potable Rural para localidades dispersas y de Saneamiento Básico Rural, con énfasis en territorios de mayor vulnerabilidad.
9. Implementación del Plan de Infraestructura para las Comunidades Indígenas en Territorios Rurales.
10. Gestión y resguardo de la calidad del recurso hídrico, en una región que es reserva de biodiversidad y cuya identidad se basa en sus ríos, potenciando el desarrollo de cuencas fluviolacustres en el marco de la Red Interlagos.
11. Implementación completa de la Red Interlagos en la región, interconectando el destino Panguipulli – Siete Lagos con el sistema lacustre Ranco - Maihue, y habilitando los corredores Huahum y Carririñe en el marco de los circuitos turísticos y productivos binacionales.

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

En este ámbito, el objetivo específico N° 5 del plan, es apoyar el desarrollo turístico de la región, focalizado al posicionamiento del producto Selva Valdiviana, y la conservación de su patrimonio natural y cultura.

- Conectividad territorial:
 - Funcionalidad estratégica:
 - Pavimentación de tramo de ruta nacional 204 Los Lagos
 - Valdivia (tramo Antihue – Valdivia)

- Conectores faltantes de los principales 15 centros poblados (según ERD), ampliable a 23 centros según Diagnóstico del Plan (ciudades, pueblos y aldeas, según INE, Censo 2002)
 - Implementación prioritaria de ruta 203 CH como eje estratégico regional (paso Huahum)
 - Transitabilidad permanente de ruta 201 CH (paso Carirriñe)
- Funcionalidad operativa:
 - Cambio de estándar al 2020 de acuerdo a la proyección de tránsito en carreteras primarias, según Plan Director de Infraestructura
 - Autorrutas de doble calzada: rutas 202 y 206 (accesos norte y sur a Valdivia) y 210 - T-71 entre La Unión y Río Bueno, según Plan Director de Infraestructura
 - Mejoramiento de terceras pistas: 203 CH (Lanco – Panguipulli); T-39 (Los Lagos – Panguipulli), según Plan Director de Infraestructura
 - Mejoramiento de seguridad vial en 5 rutas principales identificadas
 - Ampliación de cobertura en modalidad de conservación global vial mixta (incluyendo nivel de servicio comprometido)
 - Puentes a reponer en Ruta 5 (Puentes para Chile 2020)
- Vialidad interurbana con estándar de belleza escénica
 - Accesibilidad permanente desde la Región de Los Ríos al Parque Nacional Alerce Costero, Parque Nacional Villarrica, Parque Nacional Puyehue y Reserva Nacional Mocho Choshuenco.
 - Conformación de tramos específicos y faltantes de la Red Interlagos y de la Ruta Costera con estándar de belleza escénica
- Resguardo patrimonial
 - Intervenciones en edificios públicos o de usufructo público, declarados Monumento Histórico o Zona Típica, en mal estado de conservación

3.3.2 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 autoridades²⁰.

i) Imagen Objetivo

En su Estrategia de Desarrollo Regional, la región define así el principio orientador de su imagen de desarrollo regional: Aquel que tiene como finalidad última el progreso permanente de la región y de la comunidad regional como un todo y de cada individuo, cuyo resultado es la interacción de un conjunto de procesos singulares, con énfasis en el crecimiento económico, la autonomía decisoria, la capacidad de captación y reinversión del excedente, inclusión social, conciencia ecológica, sincronía intersectorial y percepción de pertenencia.

ii) Objetivos estratégicos

1. Posicionar a la Región de Los Ríos –por su naturaleza, su creatividad y su multiculturalidad– como factor de identidad regional y nacional.
2. Desarrollar el turismo de intereses especiales de naturaleza y de patrimonio histórico-cultural, incluyendo la selva valdiviana y la navegación fluvial y lacustre.
3. Conservar y poner en valor el patrimonio natural e hídrico de la región, en forma ambientalmente sustentable.
4. Mejorar la competitividad regional y su vinculación con los mercados externos, en un mundo crecientemente globalizado.
5. Apoyar el desarrollo de los sectores productivos alimenticios, potenciando los rubros lácteos y cárneos, hortofrutícolas, apícolas y productos del mar, con énfasis en el desarrollo de clúster para el mejoramiento de la competitividad.
6. Favorecer la provisión de productos y servicios forestales y madereros, con fomento de la asociatividad y del encadenamiento productivo en nichos con oportunidades. En especial, esto conlleva iniciativas para el desarrollo de nuevas y mejores empresas proveedoras de bienes y servicios en la industria forestal, así como la certificación en normas de producción limpia y manejo forestal sustentable.
7. Impulsar el desarrollo de la industria del conocimiento y de la industria creativa y cultural, lo que apunta a potenciar el fortalecimiento del polo audiovisual sur y la realización de seminarios, ferias regionales y mesas de negocios.
8. Apoyar el potenciamiento de otros sectores relevantes desde el punto de vista de generación de empleos y calidad de vida, mediante el desarrollo de iniciativas que promuevan la pesca artesanal, el comercio y otros sectores no transables.

²⁰ DIRPLAN: Región de Los Ríos 2020, Obras Públicas para el Desarrollo.
<http://www.dirplan.cl/planes/regionales/Documents/XIV/MOP%20SEPARATA%20LOS%20RIOS%2018-12.pdf>

9. Apoyar la consolidación de territorios urbanos y rurales amables y seguros para la ciudadanía, con espacios de uso público que refuercen la identidad y el patrimonio cultural, favoreciendo su integración social y la competitividad sustentable.

10. Favorecer la creación de valor agregado en la región, con investigación, desarrollo e innovación, fomentando nuevas aplicaciones tecnológicas y conocimientos.

Infraestructura para fortalecimiento del turismo. Región de Los Ríos

Como apoyo al fortalecimiento del turismo, se requiere mejorar la infraestructura, en particular los circuitos viales, de modo que interconecten la red de parques naturales de la región, tanto públicos como privados, e incorporando señalética vial y turística en toda la región.

El principal proyecto de infraestructura de apoyo al turismo es la consolidación de diversos tramos regionales de la Red Interlagos, algunos de ellos con pavimento y otros, de menor tránsito, con soluciones básicas, favoreciendo la integración de nuevos circuitos turísticos con Argentina, la Región de la Araucanía y la Región de Los Lagos. Esto se complementa con una red de balnearios y embarcaderos públicos que fomenten la accesibilidad y navegación de los lagos regionales.

En el caso de la cuenca de los Siete Lagos de Panguipulli, se vincula al potenciamiento de los flujos turísticos binacionales a través de los pasos Carirriñe y Huahum, el nexo con la Araucanía a través del nuevo camino turístico Palguín-Coñaripe por el parque nacional Villarrica y la habilitación del camino de ribera sur del lago Riñihue para el acceso al futuro Centro Invernal de la reserva nacional Mocho Choshuenco. En el caso de la cuenca del Ranco, se completa la circunvalación del lago Ranco y se integra con un circuito al lago Maihue. Finalmente, se contempla la vinculación entre ambas cuencas mediante rutas turísticas de interconexión longitudinal, una por la franja cordillerana y otra por el sector occidental del lago Riñihue hacia el Ranco.

Otra ruta importante corresponde al desarrollo de la Ruta Costera, con carácter de belleza escénica a lo largo de todo el territorio regional, bajo el concepto de circuito integrado a los atractivos de biodiversidad, multiculturalidad, playas y monumentos históricos, y con énfasis en la conectividad de localidades que actualmente poseen mala accesibilidad. En el área regional sur, esta iniciativa se complementa, como circuito de alto interés escénico, con el proyecto de habilitación de la conectividad Corral-La Unión para la puesta en valor del nuevo parque nacional Alerce Costero.

Al 2020 se consolida una red de navegabilidad fluvial turística, con un sistema de embarcaderos públicos que pongan en relieve el patrimonio natural y paisajístico. A esto se suma la navegabilidad de los principales lagos (Ranco y Panguipulli).

Desde el punto de vista del patrimonio histórico, en la zona costera se apunta a la nominación del sistema de fortificaciones hispanas como patrimonio mundial de la Unesco, con un modelo integrado para su gestión y puesta en valor.

En estrecha relación con el tema turístico, se plantea la necesidad de analizar permanentemente el impacto en esta actividad que significan los proyectos hidroeléctricos regionales en operación y proyectados y, por ende, los efectos relacionados con la provisión de infraestructura para el desarrollo del turismo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 (PRIGRH).
- Plan Zona Extrema: Región de Arica y Parinacota-
- Plan Zona Extrema: Patagonia Verde (Provincia de Palena y Comuna de Cochamó, Región de Los Lagos).
- Plan de Zona Extrema: Región de Aysén.
- Plan Zona Extrema: Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.
- Plan de Conectividad Austral.
- Plan Chiloé.
- Plan Rapa Nui.
- Plan de Comunidades Indígenas en territorios rurales.
- Plan Arauco.
- 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 3.16
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
Rio 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

3.3.3 Convenios de Programación

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

Los convenios de programación son instrumentos para financiar inversión. En este sentido, la Ley 19.175, artículo 81²¹, los define como acuerdos formales entre uno o más gobiernos regionales y uno o más ministerios, que definen las acciones relacionadas con los proyectos de inversión que ellos concuerdan en realizar dentro de un plazo determinado. Estos convenios deberán especificar el o los proyectos sobre los cuales se apliquen, las responsabilidades y obligaciones de las partes, las metas por cumplir, los procedimientos de evaluación y las normas de revocabilidad. Los convenios de programación incluyen, cuando corresponde, cláusulas que permiten reasignar recursos entre proyectos.

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

Actualmente el MOP tiene suscritos y vigentes con el Gobierno Regional de Los Ríos los Convenios de Programación que se listan²².

a.- “Plan de Conectividad para la Competitividad de la Región de Los Ríos”

- Suscrito en septiembre de 2007 y aprobado por Decreto MH N° 154 del 08.02.2008.
- Actualizado mediante Adenda N° 1 en diciembre de 2010. Plazo 2008 – 2014.
- 2 iniciativas en Convenio original; ampliadas a 5 tras aprobación de Adenda N° 1, todas correspondientes a obras portuarias de conectividad.
- Instituciones financieras participantes: Gobierno Regional, MOP (DOP)

b.- “Ciudades Competitivas, Sustentables, Seguras y Calidad de Vida”, o “Plan Ciudad”

- Suscrito en 2007 como Región de Los Lagos, y aprobado por Decreto MH N° 219 del 03.03.2007
- 17 obras en total en Puerto Montt, Osorno y Valdivia. Plazo: 2007 – 2012.
- Instituciones financieras participantes: Gobierno Regional, MOP, MINVU.

c.- “Integración para la Nueva Región: Ejes para la Integración y el Desarrollo Turístico Sustentable “

- Suscrito en marzo de 2008 y aprobado por Decreto MH N° 592 del 25.05.2009

²¹ Ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional y Jurisprudencia Administrativa – Ministerio del Interior y Seguridad Pública, 2011.
<https://www.Leychile.cl/Navegar?idNorma= 243771>

²² Información aportada por contraparte regional.

- Actualizado mediante Adendas en dic. de 2010, marzo de 2013 y marzo de 2015. Plazo: 2008 – 2018.
- 40 iniciativas en Convenio original, ampliadas a 57 en Adenda N° 2, 64 en Ad. N° 3, y 67 en Ad. N° 4.
- Instituciones financieras participantes: Gobierno Regional, MOP, CONAF

d.- “Obras de Mejoramiento en Ruta 5 y Accesos - Región de Los Ríos”

- Suscrito en diciembre de 2013 y aprobado por Decreto MH N° 190 del 02.07.2014
- 20 iniciativas de Vialidad y Concesiones MOP. Plazo: 2014 – 2018
- Instituciones financieras participantes: Gobierno Regional, MOP

e.- “Pavimentación y Mejoramiento Red de Caminos para la Inclusión Social y Productiva de Comunidades Rurales”

- Suscrito en julio de 2015, y aprobado por Decreto MH N° 317 del 06.10.2015
- 45 iniciativas de la Dirección de Vialidad
- Instituciones financieras participantes: Gobierno Regional, MOP

3.4 Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional

La **Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) de Los Ríos 2009-2019** señala, en materias relacionadas al turismo, que los esfuerzos estarán concentrados principalmente en consolidar a la región en el turismo de intereses especiales, considerando las siguientes líneas de acción, asociadas a requerimientos de infraestructura: diversificación de la oferta del turismo regional, integrar a las zonas rurales con aptitudes turísticas y productivas ubicadas particularmente en el borde costero y en sectores andinos, reconocimiento del patrimonio natural a través de la puesta en valor de los recursos naturales presentes en el territorio, consolidar las redes de conectividad y sociales de integración e intercambio con Argentina y con las regiones chilenas de la macrozona, fortalecimiento de la ruta “Huellas y Sabores” y circuitos etnoturísticos, fortalecimiento del turismo ferroviario (eje Antilhue - Valdivia), desarrollo del etno y agroturismo, turismo de intereses especiales en torno al predio San Pablo de Tregua y la construcción de nuevo complejo aduanero integrado en el Paso Hua Hum.

Desde estas líneas de acción se derivan proyectos específicos, entre los que destacan para la región aquellos que mejoran la conectividad y favorecen la puesta en valor de los recursos regionales, como la Red Interlagos, la red de circuitos fluviales del río Valdivia y sus afluentes para el turismo náutico, la creación del Parque Nacional Costero en la Selva Valdiviana, con conectividad entre Corral y La Unión, el circuito de barcazas en Bahía de Corral, Lago Pirehueico y Lago Ranco, la transformación del aeródromo de Pichoy en un terminal aeroportuario con sistema de aterrizaje instrumental habilitado, entre otras.

Por su parte la Política Regional de Turismo 2011-2014 destaca las siguientes iniciativas de infraestructura en apoyo al turismo: desarrollo de planes de manejo y gestión, infraestructura, equipamiento y conectividad en el Parque Nacional Alerce

Costero, la Reserva Nacional Mocho-Choshuenco y el Parque Nacional Villarrica; así como pone énfasis en la conectividad y equipamiento de la Red de Áreas Protegidas Privadas y en la consolidación de la Red Interlagos al interior de la región.

Por otra parte la **Agenda de Innovación Turística 2010-2020** es un instrumento ordenador y rector del sector turismo, que recoge diferentes estudios análisis de instituciones públicas y académicas, y define la estrategia para materializar los nuevos productos turísticos regionales por destino, En este caso, los énfasis en una serie de proyectos también estratégicos, muchos de ellos corresponden a centros de interpretación temáticos y espacios de acogida e información al turista, así como señalización y acceso a atractivos naturales y culturales.

Todos estos instrumentos sumados a otros que se han revisado a nivel regional, asociados al Puerto de Corral, la Visión de La región y el Turismo Náutico, dan cuenta de la necesidad regional de fundamentalmente concentrar sus esfuerzos en la puesta en valor y accesibilidad a atractivos naturales y culturales rezagados de las políticas públicas.

4 INFRAESTRUCTURA MOP 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 está 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 contrastadas 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 2015, se presenta la siguiente información de infraestructura vial regional. La red vial de caminos públicos del país se estructura de la manera presentada en el siguiente cuadro.

Cuadro 4-1
Red vial de caminos públicos

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

Fuente: Dirección Regional de Vialidad

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

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

Cuadro 4-2
Longitud de red vial Región de Los Ríos

Red Vial Pavimentada				Soluciones Básicas		Red Vial No Pavimentada		Total
Asfalto	Hormigón	Asf./Horm	Caminos Básicos Intermedios	Capa Protección	Granular Estabilizado	Ripio	Tierra	
774,92	64,17	99,29	10,81	392,71	4,93	2.889,03	336,23	4.572,09

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

La Región de Los Ríos presenta un 27,8% de su red total pavimentada, lo que la ubica por encima del promedio nacional de 25,1%. Los caminos de carpeta mixta como asfalto/hormigón surgen al considerar su estructura real, siendo caminos cuyas calzadas se presentan con pistas de diferente carpeta de rodadura.

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

Las principales rutas pavimentadas de la Región de Los Ríos y su relevancia con respecto a los destinos turísticos de la región se presentan a continuación, con su longitud expresada en km.

Cuadro 4-3
Longitud de rutas principales Región de Los Ríos y relación con destinos turísticos

Ruta	Total km	Destino Turístico asociado
Ruta 5	126,76	Valdivia – Corral
Ruta 202	48,76	Valdivia – Corral
Ruta 206	48,85	Valdivia – Corral
Ruta T-35	18,41	Valdivia – Corral
Ruta 203-CH	93,33	Panguipulli
Ruta T-39	56,32	Panguipulli
Ruta 201 - CH	73,00	Panguipulli
Ruta T-20	26,00	Mehuín – San José de Mariquina
Ruta T-55	38,42	Cuenca del Lago Ranco
Ruta T-85	45,17	Cuenca del Lago Ranco
Ruta T-60	33,45	Valdivia – Corral
Total	535,47	

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

- Pasos y avanzadas.

La Región cuenta con dos pasos fronterizos que comunican con la República de Argentina. Los pasos fronterizos y sus características son los siguientes:

Cuadro 4-4
Pasos y avanzadas de la Región de Los Ríos

Nombre	Coordenadas		Altitud (m.s.n.m.)	País limítrofe	Centro más cercano
	Latitud Sur	Longitud Oeste			
Paso Carirriñe	39° 47'	71° 41'	1.215	Argentina	Panguipulli
Paso Huahum	40° 06'	71° 40'	635	Argentina	Icalma
Paso Huahum (fluvial)	40° 06'	71° 40'	625	Argentina	Pirihueico

Fuente: Dirección de Fronteras

Los dos pasos cuentan con instalaciones de aduana, policía de investigaciones y SAG. El paso Huahum incluye un servicio de barcaza para cruzar el lago Pirihueico y llegar a Argentina. En cuanto al registro de pasajeros, durante 2015 entraron 16.929 personas y salieron 21.332, lo que da cuenta de que es más usado por turistas

chilenos que van hacia Argentina. Por su parte, el paso Carirriñe se encuentra temporalmente cerrado.

4.2 Infraestructura de conectividad aeroportuaria

En infraestructura de conectividad aeroportuaria se distinguen tres redes: la **red primaria**, que se compone de los 16 aeropuertos y aeródromos más importantes del país, ubicados en las capitales regionales o en las cercanías de centros económicos relevantes de la región. Son los aeropuertos por los cuales se presenta el principal flujo de turistas y que permiten la conectividad tanto nacional (para el caso de los 16) como internacional (7 aeropuertos) de los destinos turísticos del país. La **red secundaria** está compuesta a la fecha por 13 aeródromos que se encuentran distribuidos a lo largo del país, y que complementan a la red primaria y cumpliendo una labor de conectividad en las regiones. Por último, los pequeños aeródromos cumplen con dar conectividad al territorio y soberanía en localidades apartadas, cumpliendo un rol principalmente social al permitir el acceso de diferentes servicios públicos hacia dichas localidades. Contempla solamente los aeródromos fiscales de uso público. La Región de Los Ríos cuenta con un aeródromo de red primaria (aeródromo Pichoy) y 22 aeródromos públicos y privados. La red aeroportuaria de la región se muestra a continuación:

Cuadro 4-5
Aeropuertos y Aeródromos en la Región de Los Ríos

Aeródromo	Ubicación	Red	Uso	Longitud de pista (m)	Altitud (msnm)
Pichoy	Mariquina	Primaria	Público	2.094	18
Las Marías	Valdivia	Pequeño Aeródromo	Público	1.250	4
Punta Galera	Corral	Pequeño Aeródromo	Público	1.265	36
Mun. de Panguipulli	Panguipulli	Privado	Privado	670	287
Molco	Panguipulli	Privado	Privado	840	146
Chan Chan	Panguipulli	Pequeño Aeródromo	Público	1.006	139
Lican	Río Bueno	-	-	-	-
Cotremu	Río Bueno	Privado	Privado	600	185
Rucañanco	La Unión	Privado	Privado	600	153
Loncopan	Futrono	Privado	Privado	950	270
Chillinco	Futrono	Privado	Privado	600	101
Riñinahue	Lago Ranco	-	-	-	-
Santa Elisa	La Unión	-	-	-	-
Hueicolla	La Unión	Privado	Privado	500	18
El Cardal	Río Bueno	Privado	Privado	1.260	160
Arquihue	Futrono	Privado	Privado	840	180
Pellaifa	Panguipulli	Cancha de aterrizaje	-	-	-
Santa Isabel	Futrono	Cancha de aterrizaje	-	-	-
Cumilahue	Futrono	Cancha de aterrizaje	-	-	-
Riñinahue Alto	Lago Ranco	Cancha de aterrizaje	-	-	-
Trahuilco	Lago Ranco	Cancha de aterrizaje	-	-	-

Aeródromo	Ubicación	Red	Uso	Longitud de pista (m)	Altitud (msnm)
Champel	La Unión	Cancha de aterrizaje	-	-	-

Fuente: Dirección de Aeropuertos 2011 y AIP Chile

El aeropuerto Pichoy está ubicado a 32 km de Valdivia y es administrado por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Fue construido el año 1972 y cuenta con 2.200 m² de terminal, proyectándose su ampliación a 4.000 m² al 2019.

Figura 4-1
Ubicación de los Aeropuertos y Aeródromos en la Región de Los Ríos



Fuente: Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021. MOP

En cuanto a los pasajeros llegados y salidos en la región, las estadísticas de la Junta Aeronáutica Civil del año 2015 registran 126.592 pasajeros de destinos nacionales.

4.3 Infraestructura de conectividad marítima y productiva asociada a la pesca artesanal.

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

- **Caletas Pesqueras Regionales.**

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

- **Otras caletas.**

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

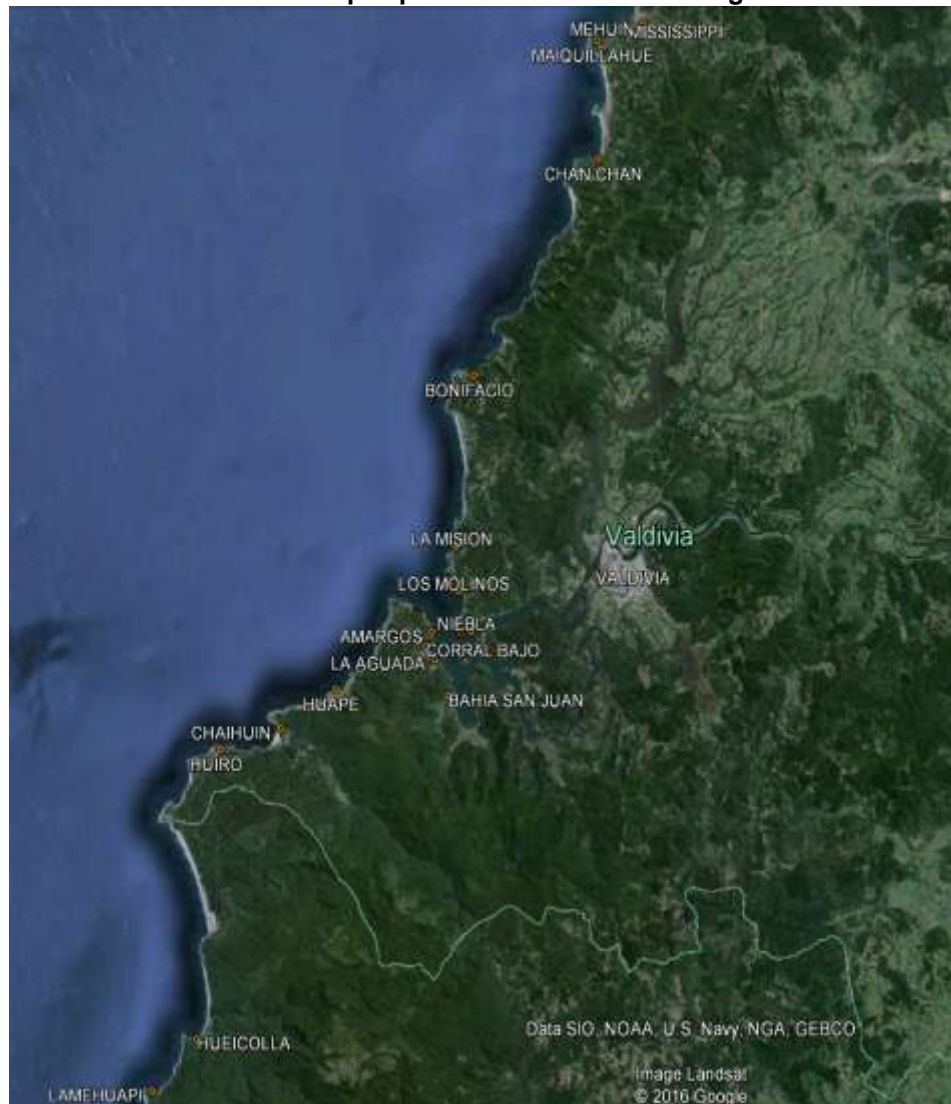
Conforme al DS (M) 240 de 03/08/1998, que fija la nómina oficial de caletas de pescadores artesanales, al DS (M) 337 de 15/11/2004 y al DS (M) 237 de 14/08/2009 que lo modifican, la siguiente nómina muestra las caletas pesqueras artesanales de la región:

Cuadro 4-6
Caletas pesqueras artesanales en la Región de Los Ríos

Caleta	Provincia	Comuna
Amargos	Valdivia	Corral
Huape	Valdivia	Corral
Mancera	Valdivia	Corral
Chaihuín	Valdivia	Corral
Huiro	Valdivia	Corral
San Carlos	Valdivia	Corral
Bahía San Juan	Valdivia	Corral
La Aguada	Valdivia	Corral
Corral Bajo	Valdivia	Corral
Corral	Valdivia	Corral
Lamehuapi	Valdivia	La Unión
Hueicolla	Valdivia	La Unión
Mississippi	Valdivia	Mariquina
Maiquillahue	Valdivia	Mariquina
Mehuín	Valdivia	Mariquina
Tres Espinos	Valdivia	Valdivia
Los Molinos	Valdivia	Valdivia
El Piojo	Valdivia	Valdivia
Niebla	Valdivia	Valdivia
La Misión	Valdivia	Valdivia
Bonifacio	Valdivia	Valdivia
San Ignacio	Valdivia	Valdivia
Isla del Rey	Valdivia	Corral
Valdivia	Valdivia	Valdivia
Chan-chan	Valdivia	Mariquina

Fuente: Decreto 240, Ministerio de Defensa Nacional

Figura 4-2
Ubicación de las caletas pesqueras artesanales en la Región de Los Ríos



Fuente: Elaboración propia

- **Infraestructura de conectividad portuaria.**

La región cuenta con diferentes muelles y rampas que permiten la conectividad con sectores aislados o de difícil acceso. Se destacan los servicios de transporte marítimo para el paso Huahum y las rampas en el lago Maihue.

- **Infraestructura Portuaria Industrial o Productiva.**

El único puerto comercial de la región es el puerto de Corral, dedicado al transporte de carga, muellaje de naves y almacenamiento de productos. Su orientación es principalmente a la carga de graneles provenientes del sector forestal. Se emplaza en

Punta Chorocamayo y su concesión marítima está vigente hasta el 30 de junio de 2021.

4.4 Infraestructura de riego

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

4.4.1 Embalses

Constituidos por una presa que normalmente cierra un cauce natural y permite acumular agua proveniente de lluvia y/o deshielos para dotar de una mayor seguridad en el riego al sector agrícola. . La región no cuenta con embalses.

4.4.2 Canales

Permiten captar las aguas desde un río, un embalse u otro canal, para conducir las hasta la zona de cultivos o plantaciones bajo riego. El canal es una excavación de forma trapezoidal, normalmente revestida en hormigón o láminas de asfalto y con una suave pendiente longitudinal, que consta de una bocatoma de hormigón armado (cuando capta aguas de un río) provista de compuertas que regulan el paso del agua, así como de compuertas desripadoras que permiten devolver al río las piedras que acarree.

El canal se va dividiendo en canales secundarios y terciarios, siendo estos últimos los que entregan el agua a los predios. La infraestructura de canales de regadío de responsabilidad MOP está normada por el DFL 1123, que regula la provisión de grandes obras de riego.

El área bajo riego en la Región de Los Ríos es de 8.117 hectáreas de acuerdo al Censo Agrícola de 2007. No existe infraestructura de obras públicas destinadas a riego en la región. El riego se efectúa al interior de los predios, mediante sistemas de riego por tendido, por surcos, por bordes y contornos, por aspersión, con carretes o pivotes, mediante tecnología de riego por goteo con tuberías, y con microaspersión mediante dispositivos de difusión del agua²³

²³ Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021. MOP

Cuadro 4-7
Superficie de riego (ha) en la Región de Los Ríos

Comuna	Censo 2007
Valdivia	285,10
Corral	14,90
Lanco	1.421,30
Los Lagos	1.004,00
Máfil	522,40
Mariquina	1.027,40
Paillaco	1.330,70
Panguipulli	442,60
La Unión	817,40
Futrono	375,00
Lago Ranco	144,30
Río Bueno	731,90
Total regional	8.117,00

Fuente: Censo Agrícola 2007.

4.5 Infraestructura de control aluvional y defensas fluviales

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

La región cuenta principalmente con sectores en los cuales se producen inundaciones y desbordes de tipo fluvial, para los cuales se hace necesario algún tipo de infraestructura de prevención. Los sectores más comunes en donde se producen desbordes son los siguientes:

- Río Calle Calle, en sectores Antihue, Valdivia, Pishuenco, Los Lagos.
- Río Cruces en sector Rucaco.
- Río Ñaque en el camino Máfil – Malihue.
- Río Bueno en el sector Balseadero Trumao.
- Río Leufucade en el sector Purulón.
- En sectores urbanos de Panguipulli.
- En sectores urbanos de Lanco, ríos Cruces, Leufucade y estero Pelleco.
- En sectores urbanos de La Unión (desbordes del río Lolléhue y estero Radimadi).
- En sectores urbanos de San José de la Mariquina, río Cruces y estero Quechuco
- En sectores urbanos de Antihue.

4.6 Edificación pública y patrimonial

- **Patrimonio Cultural**

El siguiente cuadro muestra el listado de Monumento Nacionales en la Región de Los Ríos:

Cuadro 4-8
Monumentos Nacionales en la Región de Los Ríos

Nombre (Denominación Oficial)	Comuna	Categoría
Fuerte Amargos	Corral	Monumento Histórico
Torreón Picarte	Valdivia	Monumento Histórico
Torreón Los Canelos	Valdivia	Monumento Histórico
Fortín de San José de Alcudia	Río Bueno	Monumento Histórico
Castillo de Niebla	Valdivia	Monumento Histórico
Castillo San Sebastián de la Cruz	Corral	Monumento Histórico
Castillo de Mancera	Corral	Monumento Histórico
Castillo de San Carlos	Corral	Monumento Histórico
Isla de Mancera	Corral	Zona Típica
Zona húmeda de los alrededores de la ciudad de Valdivia	Valdivia	Santuario de la Naturaleza
Inmueble ubicado en Isla Teja	Valdivia	Monumento Histórico
Las casas Prochelle "I" y "II" y el Parque Prochelle	Valdivia	Monumento Histórico
Colecciones de todos los museos dependientes de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos	Valdivia	Monumento Histórico
Calle General Pedro Lagos	Valdivia	Zona Típica
Complejo religioso y ceremonial indígena mapuche de Nolgehue o Nolgehue, Eltuwe (cementerio) y Menoko	Río Bueno	Monumento Histórico
Iglesia y convento de San Francisco de Valdivia	Valdivia	Monumento Histórico
Castillo San Luis del Alba de Cruces	San José de la Mariquina	Monumento Histórico
Once piezas ferroviarias que se indican, ubicadas en la estación de ferrocarriles de Valdivia	Valdivia	Monumento Histórico
Feria fluvial de Valdivia y su entorno	Valdivia	Zona Típica
Entorno Castillo San Sebastian de la Cruz	Corral	Zona Típica
Casa Furniel	Río Bueno	Monumento Histórico
Casa Machmar (Ex Casa Daniel)	Río Bueno	Monumento Histórico
Teatro Galia	Lanco	Monumento Histórico
Casa del Fundo El Llolly	Paillaco	Monumento Histórico
Estación de Collilelfu	Los Lagos	Monumento Histórico
Puente Collilelfu	Los Lagos	Monumento Histórico
Conjunto Ferroviario de Collilelfu	Los Lagos	Zona Típica

Fuente: Consejo de Monumentos Nacionales

Figura 4-3
Ubicación de Monumentos Nacionales en la Región de Los Ríos



Fuente: Consejo de Monumentos Nacionales. Círculos: Monumentos Históricos; Cuadrados: Zonas Típicas; Triángulos: Santuarios de la Naturaleza

- **Edificación Pública y Patrimonial**

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

La edificación pública patrimonial corresponde a iniciativas de inversión de patrimonio arquitectónico (con fondos sectoriales o en el marco del Programa Puesta en Valor del Patrimonio, según crédito BID que vincula a los Gobiernos Regionales, a la SUBDERE y al MOP), y a instrumentos de gestión, tales como términos de referencia e informes técnicos, orientados a la formulación y sistematización de procedimientos para la puesta en valor del patrimonio arquitectónico. Al respecto, su objetivo es proteger y poner en valor los bienes patrimoniales inmuebles (edificaciones, conjuntos urbanos o

sitios) declarados Monumentos Nacionales, o en proceso de serlo, de prioridad nacional o regional, de modo que generen beneficios socio-económicos que contribuyan al desarrollo sustentable.

4.7 Cobertura de Agua Potable Rural y Saneamiento Rural

- **Sector urbano.**

De acuerdo al último Informe Anual de Coberturas Urbanas de Servicios Sanitarios de la Superintendencia de Servicios Sanitarios (SISS), para el sector urbano en la región los servicios sanitarios de producción y distribución de agua potable, abarcan un total de 74.589 clientes mientras los de recolección y disposición de aguas servidas alcanzan a los 70.045.

- **Sector rural**

Según datos del año 2014 del MOP, en la región se contabilizan un total de 98 sistemas de Agua Potable Rural (APR) operativos. Los APR en funcionamiento, se listan en el siguiente cuadro:

Cuadro 4-9
APR operativos en la Región de Los Ríos

Provincia	Comuna	N° de Localidades abastecidas	N° de Arranques	N° de Beneficiarios/as Estimados
Ranco	Futrono	6	1.570	6.280
	La Unión	7	628	2.537
	La Unión	2	186	744
	Lago Ranco	4	556	2.224
	Río Bueno	1	50	225
	Río Bueno	16	1.572	6.270
Valdivia	Corral	6	1.118	4.474
	Lanco	2	1.310	5.240
	Los Lagos	8	1.211	4.800
	Máfil	1	125	500
	Mariquina	9	1.816	7.264
	Paillaco	10	1.212	4.891
	Panguipulli	16	4.000	15.587
	Valdivia	11	2.316	9.264
Total general		99	17.670	70.300

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

4.8 Infraestructura Pública Concesionada.

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

- **Ruta 5 Tramo Temuco – Río Bueno.**

De acuerdo a la descripción el proyecto en Concesiones, la concesión comprende la construcción, conservación y explotación de nuevas obras públicas entre los kilómetros 718,3 y 890 de la Ruta 5 Sur, en una extensión de 171,7 km., que involucra a las comunas de Gorbea y Loncoche, en la Región de La Araucanía, y a las de Lanco, San José de la Mariquina, Máfil, Los Lagos, Paillaco, La Unión y Río Bueno, en la XIV Región de Los Ríos. Para aumentar su capacidad, elevar su estándar y mejorar sustancialmente el nivel de servicio a los usuarios, entre otras obras se ampliaron la antigua ruta y los puentes de la vía a segundas calzadas, se construyeron 19 intersecciones a desnivel con conexión a la ruta, dos sin conexión a ésta y otras fueron adecuadas a la velocidad de diseño de 120 km/h.

También se mejoró la calzada existente, se repavimentaron algunos sectores, se reemplazaron tres puentes, se realiza mantención a todos los restantes, a los sistemas de drenaje y de saneamiento y se mantiene la seguridad, la señalización y demarcación en todo el tramo.

5 PLANIFICACIÓN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO – REGIÓN DE LOS RÍOS

Para el presente estudio se entiende la “**Planificación 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).

Su construcción 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 delimita territorios de actividad turística en un área acotada en las distintas regiones del país²⁴.

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 de la Planificación Base, se ha tenido en cuenta las siguientes consideraciones metodológicas:

5.1 Antecedentes para la construcción de la Planificación 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 definió un espacio o **Territorio Prioritario de Intervención**, correspondiente a la focalización territorial entregada por la Subsecretaría de Turismo. Es decir, se identificaron proyectos asociados a Destinos Turísticos, Zonas de Interés Turístico (ZOIT), Atractivos Turísticos, Circuitos Turísticos de Rutas Chile, además de Áreas Silvestres Protegidas por el Estado (SNASPE), dentro de cada región. Se incluyó dentro de este espacio las vías necesarias para conectar las unidades focalizadas, denominadas **conectores**, considerando un buffer de 5 km a partir de su eje.
- En caso de haber sido necesario, el consultor propuso, de forma justificada, algunas áreas de ampliación a estas superficies, identificados como territorios propuestos.

²⁴ 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 de la Planificación Base

Para la construcción de la Planificación Base se seleccionaron los proyectos del PRIGRH (versión entregada el 09/02/2016 por la Unidad de Análisis Territorial UAT DIRPLAN de nivel nacional) que se encontraban al interior del territorio prioritario de intervención y que tuvieran 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 revisaron los Programas de Inversión Regionales (PROPIR) 2016 y se identificaron aquellos proyectos del PRIGRH que se encontraban programados para la fase de ejecución. Estos proyectos fueron excluidos del Plan Base, ya que se consideran como infraestructura existente o proyectos recientemente ejecutados.

Se mantuvieron en la Planificación Base los proyectos del PRIGRH programados para desarrollar su etapa de prefactibilidad o diseño a partir de 2016.

El análisis ha implicado la revisión y visualización de su ubicación geográfica y su relación 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 de la Planificación Base de Infraestructura, con iniciativas en distintas etapas con fechas de inicio y término establecidas por el MOP. 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: Dirección dependiente del MOP, que está a cargo del proyecto.
- SNASPE: Son áreas para potenciar el desarrollo turístico en áreas protegidas, se está trabajando en la puesta en valor de su patrimonio natural y cultural. SERNATUR ha colaborado activamente en proyectos de infraestructura habilitante y puesta en valor en conjunto con la Subsecretaría de Turismo y CONAF, como también en la incorporación de acciones de emprendimiento a las comunidades locales aledañas contribuyendo a mejorar los servicios del sector privado²⁵.
- Unidad de Desarrollo de Atractivos (UDA): corresponde a una unidad territorial 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.
- Plazo: Corresponde a los plazos determinados en el PRIGRH. Corto plazo se refiere a los proyectos en desarrollo entre los años 2017 y 2018 y, mediano plazo, desde el año 2019 hasta el 2021.

Las siguientes definiciones corresponden a SERNATUR²⁶

- 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

²⁵ SERNATUR: Desarrollo de Destinos Turísticos. <http://www.sernatur.cl/desarrollo-de-destinos-turisticos/>

²⁶ Glosario de Turismo, 2008 – SERNATUR. http://www.fedetur.org/otros_estudios_y_publicaciones/Glosario-de-Turismo-2008-SERNATUR.pdf

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.

5.3 Listado de Proyectos de la Planificación Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo – Región de Los Ríos

Cuadro 5-1

Listado y cronograma de Proyectos de la Planificación Base de Infraestructura Región de Los Ríos, considerando programación referencial informada en el Plan difundido en 2011 (sin actualización)

NÚMERO	NOMBRE DEL PROYECTO	Código BIP	FINACIAMIENTO	SERVICIO MOP	DESTINO	ÁREAS PROTEGIDAS	ZOIT	UNIDAD DE DESARROLLO TURÍSTICO	Corto Plazo		Mediano Plazo			
									2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021
2	Construcción Embarcaderos Menores Río Lingue (Mehuín, Mehuín Bajo Y Mississippi)	30083073-0	MOP	Obras Portuarias	Mehuín-San José de la Mariquina			Mehuín	Ejecución					
6	Construcción Segundo Acceso A San José De La Mariquina	30077029-0	MOP	Vialidad	Fuera de Destino			San José de la Mariquina	Ejecución					
7	Restauración Inmueble Museo Mariquina	Sin BIP	EXTRA MOP	No MOP (UT Arquitectura)	Fuera de Destino			San José de la Mariquina	Ejecución					
11	Mejoramiento Pasada Por Panguipulli (Ancacomoe - Coz Coz)	Sin BIP	MOP	Vialidad	Panguipulli		Panguipulli	Panguipulli	Ejecución					
12	Elaboración Plan Maestro De Aguas Lluvias Ciudad De Panguipulli	30450725-0	EXTRA MOP	Obras Hidráulicas	Panguipulli		Panguipulli	Panguipulli	Ejecución					
13	Construcción Red Primaria Aguas Lluvias Ciudad De Panguipulli	Sin BIP	EXTRA MOP	Obras Hidráulicas	Panguipulli		Panguipulli	Panguipulli			Diseño	Ejecución		
22	Mejoramiento Ruta 201-CH Sector: Pellaifa - Liquiñe	30090914-0	MOP	Vialidad	Panguipulli		Panguipulli	Liquiñe	Ejecución					
23	Mejoramiento Ruta 201-Ch Sector: Coñaripe - Pellaifa	30093450-0	MOP	Vialidad	Panguipulli		Panguipulli	Liquiñe	Ejecución					
24	Mejoramiento Reposición Ruta T-29 Sector: Carririñe - Huilo Huilo	Sin BIP	MOP	Vialidad	Panguipulli	Neltume Carranco	Panguipulli	Liquiñe		Diseño			Ejecución	
28	Estudio Para La Conectividad Vial Puerto Fuy - Puerto Pirehueico	Sin BIP	MOP	Vialidad	Panguipulli	Reserva Biológica Huilo Huilo	Panguipulli	Neltume - Huilo Huilo	Prefactibilidad		Diseño			
34	Reposición Rutas T-47 y T-45 Choshuenco-Riñihue	30072725-0	MOP	Vialidad	Fuera de Destino			Choshuenco	Diseño					
38	Construcción Embarcaderos Turísticos En Lago Ranco (Futróno, Llifén y Lago Ranco)	30107307-0	EXTRA MOP	Obras Portuarias	Cuenca del Lago Ranco		Lago Ranco-Futróno	Futróno	Ejecución					
50	Construcción Embarcadero Turístico Venecia	Sin BIP	EXTRA MOP	Obras Portuarias	Fuera de Destino	Reserva Costera Valdiviana		La Barra	Ejecución					
51	Mejoramiento Construcción Ruta Interlagos, S:Ignao-Vivanco-Trapi	Sin BIP	MOP	Vialidad	Cuenca del Lago Ranco		Lago Ranco-Futróno	Lago Ranco	Ejecución					
52	Construcción Embarcaderos Turísticos En Lago Ranco (Futróno, Llifén Y Lago Ranco)	30107307-0	EXTRA MOP	Obras Portuarias	Cuenca del Lago Ranco		Lago Ranco-Futróno	Lago Ranco	Ejecución					
53	Instalación Sistema APR Puerto Nuevo (La Unión)	Sin BIP	EXTRA MOP	Obras Hidráulicas	Cuenca del Lago Ranco			Ribera Poniente Lago Ranco	Ejecución					
57	Construcción Puente Mulpún - Antihue y Accesos en Río Calle Calle	30123950-0	MOP	Vialidad	Valdivia - Corral	Los Notros y Vega Pupunahue	Valdivia-Corral	Río San Pedro		Diseño		Ejecución		
58	Construcción Embarcadero Turístico Pishuínco	30107311-0	EXTRA MOP	Obras Portuarias	Valdivia - Corral		Valdivia-Corral	Río San Pedro	Ejecución					
65	Habilitación Centro Cultural Casa Prochelle I Etapa II	Sin BIP	EXTRA MOP	No MOP (UT Arquitectura)	Valdivia - Corral		Valdivia-Corral	Valdivia	Ejecución					
66	Restauración Y Puesta En Valor Del Torreón Los Canelos Y Del Barro	30093342-0	EXTRA MOP	No MOP (UT Arquitectura)	Valdivia - Corral		Valdivia-Corral	Valdivia		Ejecución				
67	Mejoramiento Integral Teatro Cervantes	Sin BIP	EXTRA MOP	No MOP (UT Arquitectura)	Valdivia - Corral		Valdivia-Corral	Valdivia	Ejecución					
68	Restauración Y Ampliación Del Museo De Arte Contemporáneo	Sin BIP	EXTRA MOP	No MOP (UT Arquitectura)	Valdivia - Corral		Valdivia-Corral	Valdivia	Ejecución					
70	Mejoramiento Costero Del Emplazamiento Fuerte Niebla	30062706-0	MOP	Obras Portuarias	Valdivia - Corral		Valdivia-Corral	Bahía Corral	Diseño	Ejecución				
71	Mejoramiento De Caleta Pesquera De Niebla	30120266-0	EXTRA MOP	Obras Portuarias	Valdivia - Corral		Valdivia-Corral	Bahía Corral	Ejecución					
72	Construcción Embarcaderos Menores De Isla Del Rey	30109018-0	EXTRA MOP	Obras Portuarias	Valdivia - Corral		Valdivia-Corral	Bahía Corral	Ejecución					
73	Restauración Y Puesta En Valor Batería Del Fuerte San Carlos	30093346-0	EXTRA MOP	No MOP (UT Arquitectura)	Valdivia - Corral			Bahía Corral		Diseño		Ejecución		
74	Conservación y Puesta en valor Fuerte Histórico de Amargos	20168750-0	EXTRA MOP	No MOP (UT Arquitectura)	Valdivia - Corral			Bahía Corral	Ejecución					
75	Restauración y habilitación eco museo Isla de Mancera Corral	30071091-0	EXTRA MOP	No MOP (UT Arquitectura)	Valdivia - Corral			Bahía Corral	Diseño (2014)					
77	Construcción Interconexión Vial, Sector: Chaihuín - Límite Regional	30459998-0	MOP	Vialidad	Valdivia - Corral	Reserva		Alerce Costero	Diseño			Ejecución		

NÚMERO	NOMBRE DEL PROYECTO	Código BIP	FINACIAMIENTO	SERVICIO MOP	DESTINO	ÁREAS PROTEGIDAS	ZOIT	UNIDAD DE DESARROLLO TURÍSTICO	Corto Plazo		Mediano Plazo				
									2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021	
	(Río Bueno)					Costera Valdiviana									
78	Mejoramiento De Caleta Pesquera De Chaihuín	30120261-0	EXTRA MOP	Obras Portuarias	Valdivia - Corral		Valdivia-Corral	Alerce Costero	Ejecución						
79	Mejoramiento De Caleta Pesquera De Huiro	30186322-0	MOP	Obras Portuarias	Valdivia - Corral			Alerce Costero	Diseño		Ejecución				
82	Construcción By Pass Niebla - Los Molinos	Sin BIP	MOP	Vialidad	Valdivia - Corral		Valdivia-Corral	Sin UDA		Diseño		Ejecución			
83	Habilitación De Conexión Vial Para La Pasada Urbana De Corral	Sin BIP	MOP	Vialidad	Valdivia - Corral		Valdivia-Corral	Sin UDA		Ejecución					
84	Construcción Mejoramiento Ñancul- Riñihue	30106340-0	MOP	Vialidad	Fuera de Destino	Fundo Los Bajos	Panguipulli	Sin UDA		Ejecución					
86	Construcción Conexión Vial Ruta Costera. Sector: Mehuín - Niebla	30080931-0	MOP	Vialidad	Valdivia - Corral	Pitocura Hijuelas y 2	Valdivia-Corral	Sin UDA				Ejecución			
87	Mejoramiento Ruta 203 CH Puerto Pirehueico - Paso Huahum	Sin BIP	EXTRA MOP	Vialidad	Panguipulli		Panguipulli	Sin UDA	Ejecución						
88	Construcción Conexión Vial Lago Riñihue-Lago Ranco	30106303-0	MOP	Vialidad	Cuenca del Lago Ranco		Lago Ranco-Futrono	Sin UDA	Diseño			Ejecución			
89	Construcción Conexión Vial Rupumeica Alto - Rupumeica Bajo (Circuito Lago Maihue)	30123745-0	MOP	Vialidad	Cuenca del Lago Ranco		Lago Ranco-Futrono	Sin UDA		Ejecución		Ejecución			
90	Mejoramiento Embarcaderos Rurales De Río Cruces, Comunas De Valdivia Y Mariquina	30382472-0	MOP	Obras Portuarias	Valdivia - Corral		Valdivia-Corral	Sin UDA	Diseño		Ejecución				
91	Construcción Borde Costero Terminal Pasajeros Niebla - El Piojo	30107310-0	EXTRA MOP	Obras Portuarias	Valdivia - Corral		Valdivia-Corral	Sin UDA	Diseño			Ejecución			
92	Construcción Embarcaderos Turísticos En Lago Ranco (Futrono, Llifén Y Lago Ranco)	30107307-0	EXTRA MOP	Obras Portuarias	Cuenca del Lago Ranco		Lago Ranco-Futrono	Sin UDA	Ejecución						
93	Restauración y Puesta En Valor Fuerte De Corral	20182513-0	EXTRA MOP	No MOP (UT Arquitectura)	Valdivia - Corral		Valdivia-Corral	Sin UDA		Ejecución					
94	Restauración y Adquisición Castillo San Luis De Alba Cruces	Sin BIP	EXTRA MOP	No MOP (UT Arquitectura)	Fuera de Destino		Valdivia-Corral	Sin UDA	Ejecución						
95	Mejoramiento ruta T - 65 Paillaco - Itropulli - San Pedro	20117926-0	MOP	Vialidad	Cuenca del Lago Ranco			Sin UDA	Ejecución						
96	Mejoramiento Ruta T - 87 Entre Lagos - Crucero		MOP	Vialidad	Fuera de Destino			Sin UDA							
97	Mejoramiento Ruta T - 345 Máfil - Malihue, Tramo 2: Lo Aguila. Huichaco	30123771-0	MOP	Vialidad	Fuera de Destino			Sin UDA	Diseño						
106	Mejoramiento Ruta S/Rol Con.Ruta T-243-S(Coñaripe)-Lim.Reg.Norte	30109123-0	MOP	Vialidad	Panguipulli			Cajones	Diseño						

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

5.4 Mapa Cartera de Proyectos de la Planificación Base de Infraestructura

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

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

6 IMAGEN OBJETIVO DE LA INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO

6.1 Situación actual

La estructura del sistema urbano regional de la Región de Los Ríos se manifiesta en base a una predominancia de su ciudad capital, la que correspondía, hasta hace unos años, al sistema urbano de la Región de Los Lagos, compartiendo rango poblacional con Osorno. En la nueva distribución territorial y administrativa, esta población corresponde al 52% de la población regional, quedando, así como una región urbanamente muy concentrada en una sola ciudad. El centro urbano que le sigue en rango es La Unión, con 25.615²⁷ habitantes, representando apenas el 7,2% de la población regional. Ambas ciudades además se localizan en la zona occidental de la región, dejando un vasto territorio sin centros urbanos de rango medio, lo que significa desde el punto de vista turístico ausencia de equipamiento y servicios para cubrir sus necesidades.

Dicho lo anterior, esta región es tal vez una de las de mayor concentración y densidad de recursos y atractivos turísticos en el país, en cuanto a paisajes naturales, lo que se suma a algo equivalente al lado argentino. Tiene en su territorio al menos diez lagos, algunos de los más bellos de Chile.

Esta es una región que tradicionalmente ha enfocado su desarrollo al sector turismo, si bien hasta antes del terremoto y maremoto de 1960 su sector industrial tenía primacía. La ciudad de Valdivia cuenta con una rica historia que le permite ser un atractivo interesante por ese sólo hecho, desde la ocupación temprana por parte de asentamientos indígenas y su posterior conformación en bastión de la defensa del Pacífico Sur para la corona española. Luego el período de colonización alemana, que generó un enclave cultural alemán en el sur de Chile, con sus costumbres, modos de vida, de trabajo y producción, formas de construcción y gastronomía.

La región cuenta con tres ríos navegables: Cruces, Calle-Calle y Bueno, constituyendo una singularidad de alto valor, no sólo para las comunidades locales, sino también para el desarrollo de actividades turísticas.

En definitiva, la potencia de esta región está en la belleza de sus paisajes naturales. Hecho que encuentra respaldo en la abundancia de áreas silvestres protegidas, tanto estatales como privadas, las que además se funden con parques nacionales de la República Argentina. En efecto, esta región tiene la ventaja de conformar una unidad geomorfológica y paisajística con su equivalente argentino, lo que permite orientar el turismo y sus circuitos hacia una beneficiosa integración de industrias turísticas de ambos países.

En términos de vialidad, la Ruta 5, al igual que en la mayor parte de las regiones del país cumple el rol de columna vertebral desde donde desprenden las vías transversales. Valdivia, sin embargo, que estaba en este eje, fue apartada de él en 1980 cuando se

²⁷ Fuente: INE, CENSO 2002.

desplazó la carretera hacia un trazado más recto, en las inmediaciones de la localidad de Los Lagos.

La posición de la actual Ruta 5 permite que los recorridos turísticos entre Valdivia y su interior lacustre se realicen en forma transversal a la Ruta 5, adquiriendo en los últimos años gran importancia en ello la Ruta 204. Asimismo, la Asociación de Patrimonio Ferroviario ha reactivado el ramal Valdivia-Antilhue para uso eventual de carácter turístico patrimonial.

En materia aeroportuaria, el aeródromo de Pichoy, a 30 km al norte de Valdivia y remodelado en el último quinquenio, es el terminal que sirve a la región.

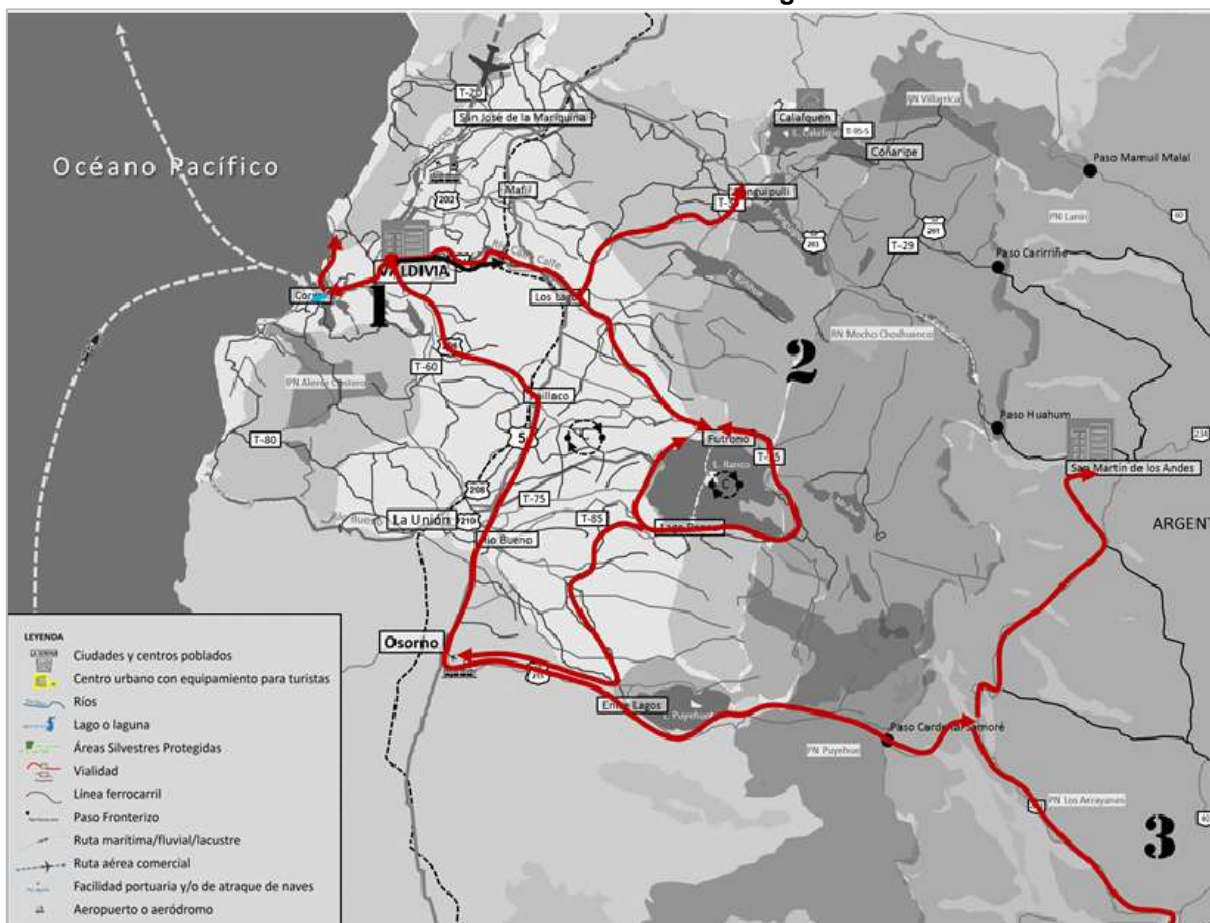
El puerto de Corral se ha especializado en graneles forestales y carga fragmentada. Fue habilitado puntualmente durante una temporada estival como atraque de naves cruceros.

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). De ellos, tres son considerados consolidados (Valdivia-Corral, Cuenca del Lago Ranco y Panguipulli) y uno es considerado emergente (Mehuín-San José de la Mariquina). Al sumarle a estos destinos los principales atractivos turísticos de la región (círculos amarillos en la figura siguiente), incluyendo las áreas silvestres protegidas (SNASPE, en color verde), puede observarse que se trata más o menos de dos territorios turísticos desarrollados, uno en los alrededores de Valdivia, otro en los lagos.

Para ello el MOP y la Subsecretaría de Turismo han promovido el circuito denominado "Red Interlagos", que cubre las regiones de La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos, uniendo con caminos primarios pavimentados el Lago Villarrica con los lagos Panguipulli, Riñihue, Ranco, Rupanco, Puyehue, Llanquihue, y Todos los Santos, conectando además una seguidilla de parques y reservas naturales.

Un aspecto desventajoso para el viajero en esta región y una dificultad para la integración de las rutas turísticas de ambos lados de la cordillera es que los pasos fronterizos de mejor accesibilidad están en las regiones vecinas: Mamuil Malal en La Araucanía y Cardenal Samoré en Los Lagos. Los pasos propios de Carirriñe y Hua Hum plantean dificultades de acceso (caminos sin pavimentar) y en el caso de Huahum la necesidad de utilizar un transbordo en el lago Pirehueico. Las ventajas de la habilitación del Paso Hua Hum, que rara vez se cierra dado su baja altura sobre el nivel del mar, es que proveería un acceso en un punto medio de la región, generando posibilidad de mejor integración y de circuitos con el turismo argentino, potenciando con ello circuitos lógicos que permitan recorrer los distintos atractivos regionales sin necesidad de transitar por los mismos más de una vez, algo que los viajeros, en general, buscan evitar.

Figura 6-1
Situación actual del acceso turístico en la Región de Los Ríos.



Fuente: Elaboración propia, en base a la cartografía de vialidad del Ministerio de Obras Públicas (2013).
 1- Valdivia – Corral, 2- Cuenca del Lago Ranco 3- Circuito internacional.

6.2 Visión Propuesta

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. Con esto, la visión propuesta se hace en base al diagnóstico levantado que hay, en cuanto a la planificación del Estado.

Una visión de largo plazo en el desarrollo de infraestructura para potenciar el turismo en la región, consiste por una parte en reforzar la existente en sectores y ciudades consolidadas en torno a la actividad turística y, por otra parte, cubrir las necesidades o déficits existentes para que sectores y ciudades puedan alcanzar un estado de desarrollo superior al que hoy ostentan, por ejemplo, el área norte del Lago Ranco y la localidad de Futrono.

Más allá de lo que concierne a la inversión turística desde el sector privado, el Ministerio de Obras Públicas realiza un aporte focalizado a la industria del turismo, y con ello

favorece a las comunidades locales. Se estima que las inversiones que planifique el ministerio y puedan llegar a ejecutarse, constituyen motivaciones para que el sector privado incremente sus iniciativas, desarrollando así otros sectores y ciudades de la región.

La Dirección de Arquitectura, por ejemplo, puede jugar un rol importante en los centros cívicos, generando arquitectura de alto estándar para la edificación pública, concentrándola en lugares significativos de las ciudades, lo que de la mano del MINVU y del SERVIU puede lograr un mejoramiento de los espacios públicos y con acento en el carácter local en los mismos. Panguipulli y Futrono poseen la base para constituirse en ciudades muy atractivas: arquitectura patrimonial y entornos naturales.

En términos de vialidad, transporte fluvial y marítimo, se requiere mejorar la calidad de las rutas que estructuran algunos de los circuitos actuales y potenciales, integrando ciclorrutas que otorguen seguridad a los usuarios. Por ejemplo:

- Mejoramiento de los caminos que unen Corral y el Parque Nacional Alerce Costero.
- La navegación por el río Bueno, que hoy en día se realiza de manera esporádica.
- Mejoramiento de Ruta T-340, permitiendo un circuito seguro por el borde costero entre Valdivia, Curiñanco y Niebla.
- Mejoramiento de la Ruta T-248 para acceder al Fuerte San Luis de Alba en el río Cruces.

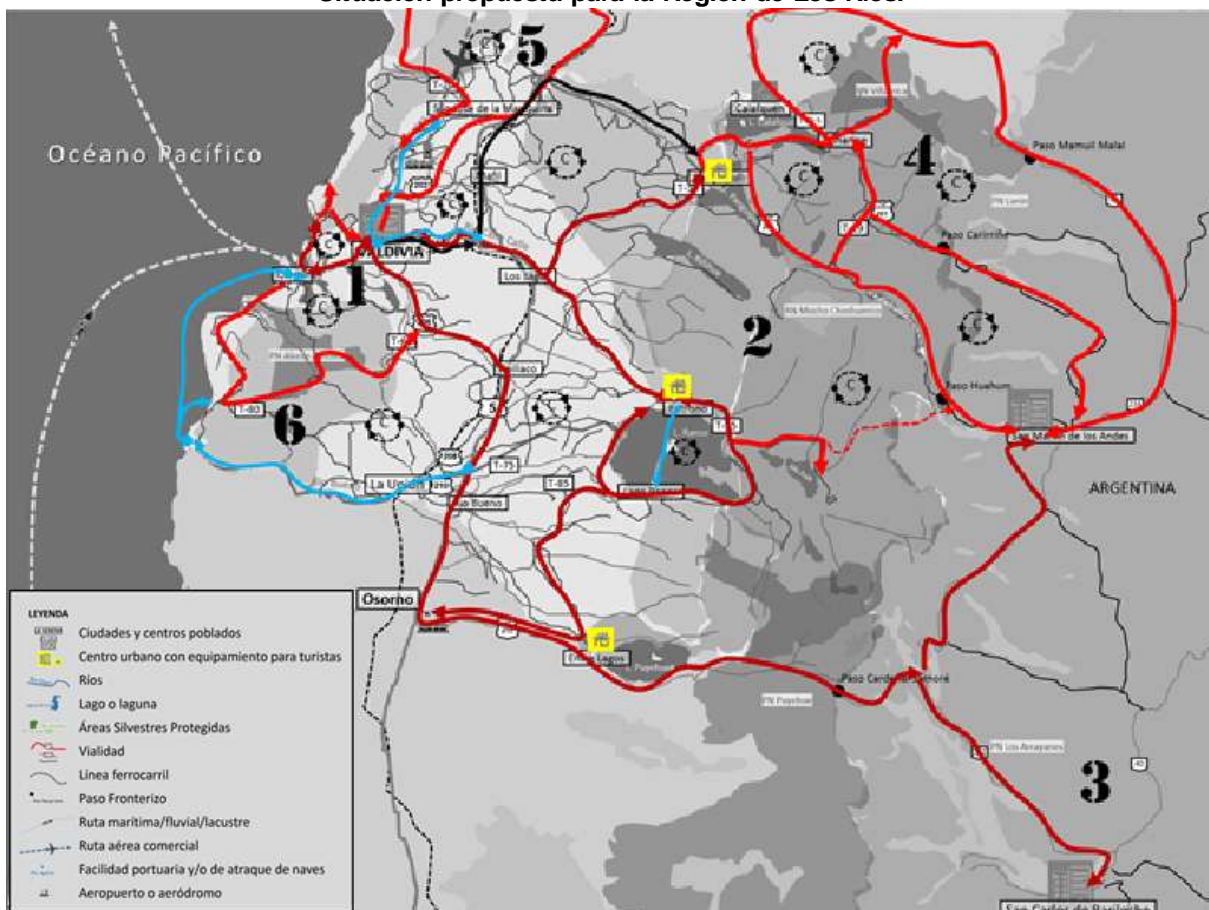
Mejoramiento de una serie de rutas (T-29, 201-CH, 203-CH) incluyendo el acceso al Parque Nacional Villarrica y los centros termales de Coñaripe y Liquiñe.

- Mejoramiento del camino T-559 que da acceso al lago Maihue, incluyendo un sendero que dé cuenta del camino al exilio de Pablo Neruda en los años 50.

Considerando la navegabilidad de los ríos, se propone habilitar facilidades de atraque de naves menores que permitan generar pequeños emprendimientos para realizar navegación de los ríos Cruces y Calle Calle. También para la navegación del lago Ranco, lo que requiere integrar a las comunidades mapuches que habitan en la isla Huapi y en la península Illahuapi.

Mejorar estas conectividades terrestres, lacustres, fluviales y marítimas con lo requerido por el turista en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalética, desvíos estratégicos, etc. permite potenciar los destinos turísticos priorizados por la Subsecretaría de Turismo.

Figura 6-2
Situación propuesta para la Región de Los Ríos.



Fuente: Elaboración propia, en base a la cartografía de vialidad del Ministerio de Obras Públicas (2013). 1- Valdivia – Corral, 2- Cuenca del Lago Ranco 3- Circuito internacional, 4- Panguipulli, 5- Mehuín-San José de la Mariquina, 6- Parque Nacional Alerce Costero.

6.3 Identificación de Déficit

En la Región de Los Ríos, se han identificado los siguientes déficits:

- Circuitos turísticos en torno a Valdivia, que permitan al turista recorrer el litoral norte y sur retornando por rutas alternativas, continuas y de buen estándar. Ejemplos: Ruta T-450 para acceso desde Corral a Valdivia por vía terrestre; Ruta T-248 para acceder al Fuerte San Luis de Alba en el río Cruces. Todas estas rutas pudieran ser llevadas a nivel de rutas escénicas, con trazados amigables con la topografía, considerando vistas, paradores, estacionamientos y baños, señalética y puestos de información al turista.
- Falta de conectividad interregional, que permita integrar circuitos turísticos con las regiones vecinas. Ejemplos: apertura de ruta que conecte Pucón con Coñaripe, por el oriente del Volcán Villarrica (camino Los Cajones); completar la Red Interlagos, con estándar de vías escénicas; mejorar los corredores

internacionales turísticos que conducen a pasos fronterizos (201-CH y 203-CH), interconectados por la ruta T-29 que, pasando por el borde oriental del lago Neltume, comunica ambas rutas.

- Accesibilidad limitada a los lagos Pirehueico y Maihue, por falta de una red vial que interconecte ambos lagos y los vincule a la Red Interlagos ya constituida. Ejemplos: Mejoramiento de rutas CH 203 (Huahum) y T-559 (Maihue); en el caso del lago Pirehueico, desde el punto de vista turístico se debiera considerar una ruta de carácter escénico para acceso al paso Hua Hum.
- En términos de integración internacional con el turismo argentino, potenciando un circuito turístico que permita hacer centro en Valdivia o en Panguipulli y que conecte con San Martín de Los Andes vía Ruta CH 203 y paso Hua Hum, se requiere el mejoramiento de la ruta y posible *bypass* al lago Pihueico y el mejoramiento del paso Carirriñe, reforzando la situación de Panguipulli como centro de operaciones. Estas conexiones llevadas a buen estándar permitirían integrar las rutas de Siete Lagos de ambos países.
- Insuficiencia de embarcaderos públicos para realizar circuitos de navegación por los ríos Valdivia, Cruces, Calle Calle y Bueno.

7 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

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

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

7.1.1 Definición de actores invitados

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

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

7.1.2 Contenido de los Talleres de Inicio

En la región de Los Ríos se realizó un Taller de Inicio en la capital regional, otro en Futrono y otro en Panguipulli, 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 varias comunas de la región.

Los talleres de los destinos turísticos fueron independientes, para atender la visión de ellos propiamente tal, sin perjuicio que hayan podido ser nombrados otros destinos o atractivos turísticos de la región.

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

Cuadro 7-1
Contenidos y metodología a aplicar

Hora	Actividades a desarrollar
15:00-15:10	Apertura del taller.
15:10-15:40	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.

Hora	Actividades a desarrollar
15:55-16:15	Trabajo en grupos interdisciplinarios. <ul style="list-style-type: none"> • A cada grupo se le entregó un mapa donde fueron identificados los destinos, atractivos y potenciales turísticos de la región. Se buscó conocer la visión regional del potencial turístico. • Cada grupo pudo proponer nuevos atractivos y rutas no presentes en el mapa. • El conjunto de atractivos identificados, fue ordenado en función de la importancia que le asignaron los integrantes del grupo de trabajo.
16:15-16:30	Intermedio (café).
16:30-17:30	<ul style="list-style-type: none"> • Para los principales atractivos identificados por el grupo, se definió un conjunto de iniciativas de inversión, con el objeto de cubrir 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.

Nota: Los horarios expresados en la primera columna, son representativos de los tiempos utilizados en cada uno de los cuatro talleres realizados en la región.

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 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 Turismo; ejemplo: CONAF, Municipio, SERVIU, MINVU, entre otros.

También existió la posibilidad que una iniciativa requiriera del apoyo o participación de más de un actor y en este caso se indicó las tres opciones. Se identificó con un número 1, cada proyecto, debido a que cada cuadro forma parte de una base de datos, que permite el procesamiento de la información desde distintos puntos de vista (tipo de proyecto, responsable, región comuna, entre otros). Ver cuadro 7-3.

Cuadro 7-3
Modelo tipo de identificación de proyectos

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

7.2 **Resumen Ejecutivo Taller de Inicio en Capital Regional**

Región de Los Ríos / Valdivia

Fecha: 7 de junio de 2016 (15:00 a 18:00 hrs)

Lugar: Salón Hotel Melillanca

7.2.1 Participantes

Hubo 49 asistentes de los cuales 27 eran mujeres y 22 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes, estos se distribuyeron de la siguiente manera.

- 22 Comunidad y sector privado 44,90%
- 27 Sector público 55,10%

Entre los actores asistentes al primer taller regional, se encontraron:

- Corporación de Desarrollo Regional
- Empresarios turísticos de la región
- Juntas de Vecinos
- Consultoras
- Cámara de turismo y comercio de Valdivia
- Consejeros Regionales
- Corporación Nacional de Desarrollo Indígena
- Corporación Convention Bureau

7.2.2 Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región

Se inició la reunión a las 15:10 de la tarde con un 80% de los asistentes. Se presentó el objetivo del estudio, se explicó la metodología, se habilitaron cuatro grupos de trabajo. Los asistentes participaron activamente, reconociendo como principales atractivos de la zona los siguientes:

- Cordón del Caulle
- Lagos y ríos de la región
- Humedales de Valdivia
- Red de termas y volcanes
- Parque Nacional Puyehue
- Río Valdivia y su historia
- Fiestas tradicionales
- Fuertes históricos de la región
- Parque Nacional Alerce Costero
- Ruta de Neruda
- Playas de la región
- Ríos navegables
- Producción de quesos y cerveza de la zona

7.2.3 Ideas de proyectos identificadas

Tras el trabajo de identificación de atractivos se generaron los siguientes proyectos en uno o más destinos turísticos de la región:

Cuadro 7-4
Ideas de proyectos taller Valdivia

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				Otros apoyos
		MOP		Turismo		
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Habilitación ruta escénica hacia paso Huahum	1			1	
2	Ampliación APR en Chihuío	1				
3	Centro de interpretación exilio de Neruda	1			1	
4	Puesta en valor de los socavones de minas de oro y carbón	1			1	
5	Habilitación caminos al acceso norte del Parque Nacional Puyehue	1			1	1
6	Habilitación refugio guarda parque, Centro	1			1	1

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
	interpretación Cordón del Cauille					
7	Restauración y conservación de fuertes históricos de la región	1			1	
8	Construcción ruta escénica entre Corral y La Unión	1			1	
9	Instalación de señaléticas y paradores en destino 4 ríos	1			1	
10	Habilitación, corredor escénico entre Panguipulli y San José de la Mariquina	1			1	
11	Habilitación ruta costera entre Curiñanco y Mehuín	1			1	
12	Habilitación de APR para apoyar actividad cervecera artesanal regional	1				
13	Habilitación ruta escénica para a conectividad de las zonas termales	1			1	
14	Desarrollo estudio para la protección de los humedales de la región					1
15	Mejoramiento accesibilidad a selva valdiviana	1				1
17	Mejoramiento ruta de las fortificaciones	1			1	
18	Mejorar la conectividad de las termas de la región	1				
19	Mejoramiento accesibilidad y equipamiento turístico, en balnearios de Mehuín y Mississippi	1				
20	Mejoramiento accesos del tren ferroviario valdiviano	1				1
21	Puesta en valor de P.N. Puyehue, para apoyar las zonas de rezago	1				1
22	Mejoramiento de accesos a Parque Alerce Costero	1				1
23	Habilitación de ríos, de la región para la navegación	1				1
24	Mejoramiento acceso (asfalto) al Mocho Choshuenco	1				1
25	Puesta en valor de la ruta de Neruda en Futrono	1			1	1
26	Habilitación y mejoramiento ruta de información turística de la región	1			1	1
27	Habilitación ciclovías en ex ramal ferroviario entre 7 lagos y 4 ríos	1			1	1

Fuente: fichas elaboradas por participantes en el taller

7.2.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron

▪ Puntos Críticos Detectados

- Actualmente los fuertes históricos no se encuentran en buenas condiciones.
- Las playas de la zona, son de gran belleza, sin embargo, se encuentran abandonadas.
- Los accesos al principal atractivo relacionado con la nieve, se encuentra con muy malas condiciones de acceso.
- La señalética turística existente no es la adecuada.
- Se requiere mayor coordinación y comunicación entre Servicios Públicos (CONAF, MOP y SERNATUR) 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.
- Ausencia de servicios básicos en muchos sectores de la región que teniendo atractivos naturales que pueden poner en valor, no les es posible debido a la falta de agua potable y alcantarillado.

- Baja capacidad hotelera en la zona, dada la gran demanda que se está presentando cada año.
- Ausencia de estacionamientos para el público lo que provoca saturación de las vías, en época de mayor afluencia de público.
- Necesidad de revisar con GORE y MIDESO, la presentación de proyectos de manera que sean claramente identificados los beneficios potenciales que se vislumbran.

Imagen 7-1
Taller realizado en Valdivia



- Oportunidades

- Identificación de ríos con gran potencialidad de ser navegables y de desarrollar deportes náuticos.
- La zona posee paisajes de gran belleza escénica que se pueden disponer para el desarrollo del turismo.
- La existencia de equipamiento ferroviario, podría permitir la recuperación de una ruta de tren que serviría para descargar las congestionadas vías de la zona.
- Zona que posee los atractivos más demandados por el turismo, playa, nieve, ríos, lagos.
- Existencia de instrumentos de planificación que se han desarrollado coordinadamente en la región desde su formación, que abordan en profundidad el tema turístico y que actualmente son utilizados por las distintas instancias regionales.

7.3 Resumen Ejecutivo Taller de Inicio Futrono

Región de Los Ríos / Futrono

Fecha: 8 de junio de 2016 (15:00 a 18:00 hrs)

Lugar: Salón restaurante Don Floro, Futrono

7.3.1 Participantes

Hubo 28 asistentes de los cuales 6 eran mujeres y 22 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se distribuían de la siguiente manera.

- 10 Comunidad y sector privado 35,71%
- 18 Sector público 64,29%

Entre los asistentes al taller de inicio en este destino, se encontraban:

- Representantes de gobiernos locales
- Empresarios turísticos de la comuna
- Asociación de artesanos
- Juntas de vecinos
- Cámara de turismo y comercio de Futrono
- Asociaciones de turismo y artesanos
- Representantes de comunidades indígenas
- Miembros del Concejo Municipal

Imagen 7-2
Taller realizado en Futrono



7.3.2 Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región

Se inicia la reunión a las 15:10 de la tarde con un 80% de los asistentes. Se presentó el objetivo del estudio, se explicó la metodología, se habilitaron los grupos de trabajo. Los asistentes participaron activamente reconociendo como principales atractivos de la zona los siguientes.

- Cordon del Cauille
- Mocho Choshuenco
- Lago Ranco y sus islas
- Lago Mehuín
- Saltos de Nilahue
- Ríos de la zona
- Pasos fronterizos

- Red de termas y volcanes
- Belleza del paisaje natural
- Cultura y gastronomía mapuche y lafquenche
- Bosques milenarios
- Playas de la región
- Parques Nacionales (Alerce Costero)

7.3.3 Ideas de proyectos identificadas

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

Cuadro 7-5
Ideas de proyectos taller Futrono

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Habilitación de accesos turísticos a los saltos de Nilahue	1				
2	Habilitación de camino entre Chihuío y Huahum	1				
3	Habilitación acceso norte P. N. Puyehue	1				1
4	Acceso Parque Nacional Alerce Costero	1				1
5	Habilitación infraestructura fluvial Río Bueno, entre la Barra y Trumao	1				
6	Implementación borde costero Lago Ranco y sus islas	1				
7	Construcción costanera en lago Ranco desde playa Galdames hasta Puerto Futrono	1				
8	Habilitación ruta escénica entre playa Colún, río Colún y lagunas gemelas	1			1	
9	Habilitación borde costero en playas Hueicolla y Curiñanco					
10	Habilitación ruta escénica y turística P. N Huequecura	1			1	1
11	Habilitación APR y Saneamiento de isla Huapi	1				
12	Habilitación playas del Riñinahue	1				
13	Habilitación acceso poniente y miradores en salto del Nilahue	1				
14	Construcción de costanera y habilitación ribera del lago Ranco	1				
15	Habilitación de ciclovía turística desde lago Ranco, Lago Maihue y alerce Costero	1				
16	Habilitación de barcaza en Lago Ranco, Isla Huapi y península de Isla Huapi	1				1
17	Habilitación de embarcadero y zonas de camping en Puerto de la Barra	1				
18	Habilitación de APR para Puerto Barra y río Bueno	1				
19	Construcción de una circunvalación vial en el lago Maihue	1				
20	Habilitación de embarcaderos en playa Maihue y los Lolles	1				
21	Habilitación de acceso turístico, al Parque Nacional Puyehue y el Cordón del Caulle	1			1	1
22	Habilitación de acceso turístico al Mocho Choshuenco	1			1	
23	Habilitación de centro de artesanos en los pueblos de la región	1				1

Fuente: sistematización de aplicación de ficha presentada en cuadro 7-2

7.3.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron

- Puntos Críticos Detectados

- 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.
 - Se requiere Trabajo conjunto GORE, MIDESO, para mejorar la presentación de proyectos de manera que sean claramente identificados los beneficios potenciales que se vislumbran
 - Falta de acceso a las playas de la región debido a que se encuentran dominados sus accesos por privados.
 - Falta de Agua potable en sectores con potencial turístico.
 - Ausencia de saneamiento básico.
- Oportunidades
 - Existencia de la Red Interlagos, que permite abrir nuevas conexiones hacia otras regiones.
 - Existencia de una de las rutas escénicas de mayor belleza en el sur del país: el cordón del Cauile.
 - La zona demuestra avances en desarrollo turístico que pueden ser repotenciados con la incorporación de infraestructura adecuada.
 - Preocupación de la comunidad por generar desarrollos sustentables y pertinentes con el territorio.
 - Existencia de instrumentos de planificación que son considerados por las distintas instancias regionales y comunales.

7.4 Resumen Ejecutivo Taller de Inicio Panguipulli

Región de Los Ríos / Panguipulli

Fecha: 9 de junio de 2016 (10:30 a 13:30 hrs)

Lugar: Salón Municipalidad de Panguipulli

7.4.1 Participantes

Hubo 33 asistentes de los cuales 12 eran mujeres y 21 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se distribuían de la siguiente manera.

- | | |
|---------------------------------|--------|
| ▪ 21 comunidad y sector privado | 63,63% |
| ▪ 12 Sector público | 36,37% |

Entre los asistentes al taller de inicio en este destino, se encontraban:

- Empresarios turísticos del destino
- Cámara de turismo y comercio
- Asociaciones de turismo y artesanos
- Representantes de comunidades indígenas
- Miembros del Concejo Municipal

7.4.2 Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región

Se inicia la reunión a las 10:10 horas. Se presenta el objetivo del estudio y se aplica metodología, pudiendo habilitar cuatro grupos de trabajo. Los asistentes participan activamente reconociendo como principales atractivos de la zona los siguientes:

- Cordon del Caulle
- Mocho Choshuenco
- Ruta de termas, sector de Cajón camino a Parque Nacional Villarrica
- Muro de lava
- Ríos Fuy, Enco y San Pedro
- Humedales de la región
- Red de Termas y Volcanes
- Cultura y gastronomía mapuche y lafquenche
- Bosques milenarios
- Playas de la región
- Lago Neltume
- Corredor termal de Liquiñe y Cajones
- Paso internacional Huahum y Carirriñe

7.4.3 Ideas de proyectos identificadas

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

Cuadro 7-6
Ideas de proyectos taller Panguipulli

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Habilitación camino de acceso a R.N. Mocho Choshuenco	1				1
2	Habilitación de sendero de acceso universal en RN Mocho Choshuenco	1				1
3	Mejoramiento de caminos en rutas termales de la región	1				
4	Habilitación de ciclovías y senderos de <i>trekking</i> , hacia el Parque Nacional Villarrica	1			1	
5	Construcción museo de sitio en Muro de lava	1			1	
6	Habilitación ruta cultural y de acceso a termas, por la ribera del Lago Neltume	1			1	1
7	Mejoramiento acceso a cascada Huima y Purulón	1				
8	Mejoramiento camino Los Cajones	1				
9	Mejoramiento de camino y habilitación de servicios para Carirriñe	1				

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
10	Pavimentación ruta T-45 ruta escénica, camino a Riñihue y Mocho Choshuenco	1			1	
11	Habilitación conectividad por el paso Huahum, vial y lacustre (nueva barcaza)	1				1
12	Mejorar conectividad sector de Cajones	1				
13	Construcción helipuerto con Coñaripe	1				
14	Habilitación infraestructura que permita la navegabilidad y práctica de deportes náuticos en los ríos Fuy, Enco y San Pedro	1				1
15	Mejoramiento señalética turística en toda la región	1			1	
16	Habilitación costanera en Playa Chauquen	1				
17	Mejoramiento de señalética en Panguipulli	1			1	1
18	Habilitación equipamiento y servicios turísticos en ríos Fuy, Enco y San Pedro	1				
19	Mejoramiento acceso de Ríos Fuy, Enco y San Pedro	1				
20	Habilitación accesos con servicios turísticos, hacia Mocho Choshuenco	1				
21	Mejoramiento de accesos y equipamientos de borde lacustre en los 7 lagos de la comuna de Panguipulli.	1				
22	Habilitación de ruta escénica hacia ladera sur de Riñihue y desde Flor del lago a Enco	1			1	
23	Habilitación equipamiento turístico (camping, muelles y servicios) en el sector de Balseo de San Javier	1			1	
24	Habilitación equipamiento para el desarrollo de deportes náuticos en ríos San Pedro	1				1
25	Construcción de centro de cultura y gastronomía del pueblo mapuche	1			1	1

Fuente: sistematización de aplicación de ficha presentada en cuadro 7-2

7.4.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron

▪ Puntos Críticos Detectados

- Ausencia de cajero automático en la comuna
- Falta de un sistema de transporte que permita sacar personas en caso de emergencias (aeropuertos, helipuertos aeródromo, entre otros)
- Ausencia de conectividad hacia sectores de gran belleza escénica
- Falta de senderos y caminos que permitan recorrer las Reservas Nacionales
- Mayor coordinación y comunicación entre Servicios Públicos (CONAF, MOP y 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 a MIDESO. Se requiere trabajo conjunto GORE-MIDESO, para mejorar la presentación de proyectos de manera que sean claramente identificados los beneficios potenciales que se vislumbran.
- Falta de señalética que permita ubicar a los turistas en forma adecuada dentro de la comuna.

- Los ríos de la región no son altamente aprovechados por falta de acceso y de equipamientos que permitan el desarrollo de actividades náuticas.
 - La zona tiene una serie de atractivos, únicos en la región que no pueden ser puestos en valor por falta de puentes y mantención de caminos. Esto se promete, pero no se ejecuta.
 - Necesidad de abrir el paso fronterizo de Carirriñe y mantenerlo habilitado durante todo el año.
 - Ausencia de señal de teléfono, lo que pone en riesgo a las personas que circulan en la zona. La situación pone en riesgo a toda la comunidad, ya que no se tiene un plan de emergencia.
- Oportunidades
- La zona posee atractivos naturales de gran valor como el Mocho Choshuenco.
 - Existencia de ríos de gran belleza que pueden ser aprovechados para el desarrollo de actividades turísticas y rutas escénicas.
 - Existencia de termas que permiten la generación de un circuito de termas.
 - Presencia en la zona de la ruta cultural mapuche, que necesita ser puesta en valor, dando cuenta de la importante presencia de este pueblo originario en la región.
 - La existencia de la ruta 45, permite dar movilidad dentro de la región.
 - Existencia del camino histórico ex tren trasandino conocida como la cuenca lacar Valdivia, principal corredor de la ruta turística de la región, que permite potenciar, cuatro ríos y puede transformarse en una ruta escénica única en la zona y la región.
 - Trazado de la ruta del tren valdiviano, podría permitir la recuperación del tren valdiviano o la creación de una ciclovía o sendero de *trekking*.

Imagen 7-3
Taller realizado en Panguipulli



7.5 Resumen Ejecutivo Taller de Validación

Una vez elaborada la propuesta de 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 tenía como principal objetivo dar a conocer la propuesta de plan que se elaboró 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 de la propuesta de plan. 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: 08 de noviembre de 2016 (15:00 a 17:00 horas)

Lugar: Salón de reuniones MOP, Valdivia.

7.5.1 Participantes

Asistieron 26 personas, de las cuales eran 16 hombres y 10 mujeres. Respecto de su procedencia, correspondían a 24 funcionarios del sector público y 2 del sector privado. A continuación, se muestran los porcentajes:

- 2 Sector privado 7,69 %
- 24 Sector público 92,31 %

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 de Los Ríos, indicando los principales resultados de consultoría hasta la fecha, la metodología empleada y el conjunto de proyectos identificados, haciendo uso de imágenes cartográficas de la región.

7.5.3 Preguntas y observaciones

1. Se marca la relevancia de las rutas escénicas propuestas para la región, diversificando la oferta actual. Se señala en este mismo ámbito, el rol que pueden jugar aquellas bi-regionales, por ejemplo, la ruta de Los Cajones que sale desde la localidad de Coñaripe en dirección al norte.
2. Al momento de presentar las iniciativas, algunos de los asistentes sugieren hablar del destino Siete Lagos, más que de las UDAS para presentar los proyectos.

3. Se solicita precisar los senderos y miradores propuestos para los humedales de Valdivia. Se indica que el detalle de los mismos requiere de un estudio de prefactibilidad o diseño.
4. Se hace necesario una coordinación del Ministerio de Obras Públicas con SERNATUR, a fin de trabajar en la definición de áreas o sectores, que deban ser incorporados en las rutas para la construcción de miradores y todos aquellos elementos que contiene una ruta escénica. Sin perjuicio de ello, se señala, por parte del MOP, que la incorporación de profesionales especialistas en paisaje, es una exigencia que se ha ido integrando en las bases de licitación de las consultorías.
5. Algunos de los proyectos presentados, tanto del plan base como preliminar, tienen algún grado de avance. No obstante, requieren de su consolidación.
6. 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.
7. Se solicita incorporar o definir construcción de APR que están fuera de focalización turística.

8 PROPUESTA DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE

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

Se entiende la presente propuesta de planificación de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable como un instrumento que permita el desarrollo de infraestructura habilitante para la actividad turística sustentable, 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, ha sido posteriormente priorizada por el Consultor a través de la aplicación de una matriz multicriterio, ordenando su propuesta de programación en el tiempo.

Para la elaboración de la propuesta de planificación, el Consultor ha tenido en cuenta las siguientes consideraciones metodológicas:

8.1.1 Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Planificación

- Se sistematizó toda la información recogida en los Talleres de Inicio y se generó una base de datos con iniciativas de inversión propuestas por la comunidad y actores claves regionales. Se incorporó además a esta base de datos, la información recogida a través del formulario web que fue creado especialmente para ser aplicado como complemento al desarrollo de los talleres de inicio.
- Se analizó el contenido de otras planificaciones (Anteproyectos Regionales de Inversiones - ARI y el trabajo de la Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio - COMICIVYT) para determinar posteriormente cuáles proyectos del Plan aparecían en estas planificaciones.
- Una vez que se analizó toda la información indicada anteriormente, se confeccionó la Planificación Preliminar de infraestructura MOP de apoyo al turismo sustentable. Al igual que en el caso de la Planificación Base, se desarrolló esta Planificación Preliminar al interior del Territorio Prioritario de Intervención, compuesto fundamentalmente por los destinos turísticos priorizados. Posteriormente se presentaron los resultados a la comunidad de cada región, lo que se materializó a través de los Talleres de Validación. En ellos, se presentó la cartera de proyectos, a través de representaciones cartográficas, en donde se pudo localizar cada uno de éstos en el territorio de la región. Los participantes a estos talleres pudieron hacer las observaciones a la cartera de proyectos presentada, lo que permitió posteriormente ajustar la propuesta.
- 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 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), éste confeccionó la planificación preliminar de infraestructura.

Para facilitar el desarrollo del análisis de pertinencia de cada proyecto propuesto, el Consultor 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.

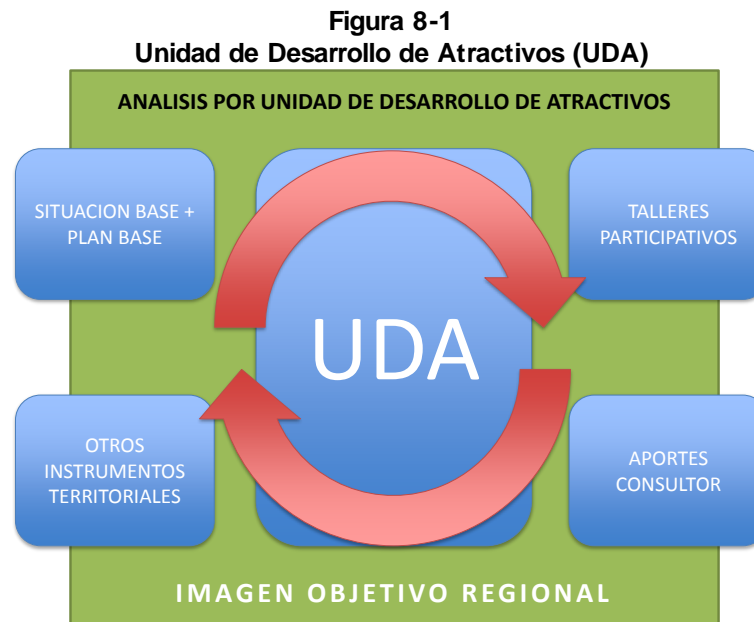
Estas unidades no corresponden a unidades físicas con superficies encerradas por un polígono, con límites bien definidos, sino a una unidad conceptual de apoyo al análisis territorial, que en definitiva alberga a un conjunto de proyectos de diferentes tipologías.

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

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

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

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



- Adicionalmente, existieron situaciones puntuales en relación al desarrollo de proyectos **conectores**, que relacionan 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, el Consultor confeccionó la lista de proyectos de la planificación preliminar y volvió a revisar la lista de proyectos Base, para verificar que no hubiera proyectos duplicados.

8.1.3 Priorización de Proyectos Nuevos

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 con otros proyectos, así como el aporte específico al territorio, en consideración tanto de las demandas turísticas, como de las condiciones de habitabilidad local.

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

De acuerdo a lo anterior, el Consultor propuso un análisis escalar, que permitiera 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 de planificación, de alrededor de cuatro o cinco años, en el cual los proyectos que pertenecen a esa UDA debieran 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 asignaban los actores claves regionales.
- Una vez definida la priorización del desarrollo de las UDA, se estableció una priorización para los proyectos contenidos en cada una de ellas.
- De manera similar al caso de las UDA, se estableció una priorización de desarrollo para los proyectos contemplados en ellas, para lo cual se utilizaron otras variables con sus respectivos ponderadores.
- El puntaje obtenido por cada proyecto, le asignó una posición relativa al interior del período que le corresponde a la UDA a la cual pertenece.
- Así, los proyectos con mayor puntaje, deberían iniciarse al comienzo del período y aquellos con menor puntaje, podrán iniciarse en el segundo, tercer o cuarto año del período, sin importar si su finalización cae fuera del período determinado para esa UDA.

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

Los criterios empleados por el Consultor 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:

- **Sustentabilidad.**
 - a) Área Silvestre Protegida perteneciente al SNASPE²⁸: 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) ZOIT²⁹: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.

²⁸ 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.

²⁹ 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).

- **Inclusión y equidad.**
 - a) ADI³⁰: si la UDA está relacionada con una ADI, tiene puntaje 1; si no, 0.
 - b) Territorio Rezagado: si la UDA está relacionada con un Territorio Rezagado ubicado en las comunas de las regiones de Coquimbo (Provincia Limarí-Choapa), Maule (Provincia de Cauquenes y la Comuna de Empedrado), Biobío (Provincia de Arauco y Valle del Itata) y Los Ríos (Provincia del Ranco), tiene puntaje 1; si no, 0.

- **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.

³⁰ Las Áreas de Desarrollo Indígena (ADIs) surgen a partir de la aplicación del Art. 26° de la Ley N° 19.253 aprobada en Octubre de 1995. De acuerdo a esta normativa, son definidas como espacios territoriales determinados en los cuales los órganos de la Administración del Estado y deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios.

Cuadro 8-1
Matriz multicriterio aplicada a las unidades de desarrollo de atractivos

	Sustentabilidad	Focalización territorial		Inclusión y Equidad		Complementariedad entre planes y programas		Σ Ponderadores (siempre= 1)	
	SNASPE	Tipo Destino	ZOIT	ADI	Territorio Rezagado	Programa Estratégico Regional Turístico	Proyectos Plan Base Asociados a UDA		
Ponderador	0,2	0,2	0,2	0	0,1	0,1	0,2	1	
UDA	Valores Posibles							Puntaje UDA	Periodo
Mehuín	0	1	0	0	0	0	1	0,40	2
San José de la Mariquina	0	1	0	0	0	0	1	0,40	2
Los Cajones	1	1	1	0	0	1	0	0,70	1
Coñaripe	0	1	1	0	0	1	0	0,50	2
Panguipulli	0	0	1	0	0	1	1	0,50	2
Chauquén	0	1	1	0	0	1	0	0,50	2
Liquiñe	0	1	1	0	0	1	1	0,70	1
Río San Pedro	0	1	1	0	0	0	1	0,60	2
Bahía Corral	0	0	1	0	0	1	0	0,30	2
Valdivia	1	0	1	0	0	1	1	0,70	1
Choshuenco	1	1	1	0	0	1	0	0,70	1
Neltume - Huilo Huilo	0	1	1	0	0	1	1	0,70	1
Alerce Costero	1	1	1	0	0	0	1	0,80	1
Futrono	0	0	1	0	1	1	1	0,60	2
Llifén-Chihuío	0	0	1	0	1	0	0	0,30	2
Isla Huapi	0	0	1	0	1	1	0	0,40	2
Riñinahue	0	0	1	0	1	1	0	0,40	2
Lago Maihue	0	1	1	0	1	1	0	0,60	2
Península Illahuapi	0	0	1	0	1	1	0	0,40	2
Ribera Poniente Ranco	0	0	1	0	1	1	1	0,60	2
Desembocadura Río Bueno	0	1	0	0	1	0	1	0,50	2
Cordón del Caulle	1	0	1	0	1	0	0	0,50	2

Fuente: aplicación de matriz indicada en 8.1.4.

$$\text{Puntaje UDA} = a * 0,20 + b * 0,20 + c * 0,20 + d^{31} * 0,00 + e * 0,10 + f * 0,10 + g * 0,20$$

³¹ Nota: para el caso de la Región de Los Ríos, se estableció valor del ponderador igual a cero, el que fue distribuido (sumado) en (a) 0,05 y (c) 0,05.

La Propuesta de Planificación 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, el Consultor procedió a establecer las prioridades de los proyectos dentro de cada UDA. Para ello aplicó 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 Atractivo (UDA)

		Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad			
		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 beneficiosa a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	ΣPonderadores (siempre= 1)	
Ponderador		0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1	
UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Mehuín	Construcción Costanera turística Recreativa, Mehuín- Mississippi	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,70	2
San José de la Mariquina	Recuperación Patrimonial de fortificación San Luis del Alba de Cruces	0	0,15	0,2	0,15	0	0	0,50	2
Los Cajones	Mejoramiento a ruta escénica turística, Ruta Los Cajones	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	1
Coñaripe	Construcción Centro de Interpretación vulcanológico y museo de sitio. Pucura	0,15	0	0,2	0,15	0	0	0,50	2
Coñaripe	Construcción Helipuerto, Coñaripe	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Panguipulli	Construcción feria y centro cultural de Panguipulli.	0	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,70	2
Panguipulli	Construcción costanera recreativa de Panguipulli	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,85	2
Panguipulli	Mejoramiento a Muelle turístico, Panguipulli	0	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,70	2
Chauquén	Mejoramiento a Costanera Recreativa Playa Chauquén	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,85	2
Liquiñe	Mejoramiento a ruta escénica turística, Ruta 201-CH	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	1
Liquiñe	Construcción y habilitación Paso Fronterizo Carririñe Ruta 201-Ch	0	0	0,2	0,15	0	0	0,35	1
Río San Pedro	Construcción Puente Mulpú - Antihue	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Bahía Corral	Construcción y mejoramiento a ruta escénica, ruta T-340 entre Curiñanco y ruta T-50	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Valdivia	Construcción Mejoramiento a ruta escénica de la Selva Valdiviana. Mehuín-Valdivia.	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	1
Choshuenco	Construcción Costanera y ribera recreativa sector norte de Choshuenco y desembocadura Río Fuy.	0,15	0	0	0,15	0,2	0,15	0,65	1
Choshuenco	Construcción embarcadero turístico-deportivo, Río Enco	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	1
Choshuenco	Construcción embarcadero turístico-deportivo, cabecera Riñihue	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	1
Choshuenco	Construcción de centro de interpretación y acogida al visitante con necesidades de Acceso Universal, Reserva Nacional Mocho Choshuenco.	0,15	0	0,2	0,15	0	0	0,50	1
Neltume - Huilo Huilo	Construcción embarcadero turístico-deportivo, desde Lago Pirihueico	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	1
Neltume - Huilo	Construcción embarcadero turístico-deportivo, Puente Huilo Huilo	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	1

		Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad			
		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 beneficiosa a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	ΣPonderadores (siempre= 1)	
Ponderador		0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1	
UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Huilo									
Neltume - Huilo Huilo	Construcción embarcadero turístico-deportivo, Puente Llanquihue	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	1
Alerce Costero	Mejoramiento a ruta escénica, Ruta T80 Sector Costero a Río Bueno	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	1
Futrono	Construcción Centro de Interpretación, Neruda en la Cuenca del Ranco.	0,15	0	0,2	0,15	0	0	0,50	2
Futrono	Construcción Costanera Recreativa, Senda no Motorizada, Futrono.	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,85	2
Futrono	Mejoramiento a muelle turístico, Futrono, Lago Ranco	0	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,70	2
Llifén-Chihuío	Mejoramiento a ruta escénica, Ruta Termas de Llifén, Termas de Chihuío	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Llifén-Chihuío	Construcción APR Chihuío	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Llifén-Chihuío	Mejoramiento a costanera Recreativa, sector playa Huequecura.	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,85	2
Isla Huapi	Construcción de APR y Alcantarillado, bases y productivos	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Riñinahue	Mejoramiento costanera Playa Riñinahue, senda no motorizada, miradores y servicios.	0	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,70	2
Riñinahue	Construcción estacionamiento, mirador y senderos interpretativos, Saltos del Nilahue.	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0	0,70	2
Lago Maihue	Construcción ruta escénica turística, Rivera Sur Lago Maihue.	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Lago Maihue	Construcción de embarcadero y rampa turística, Puerto Los Lloles, Lago Maihue.	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Península Illahuapi	Mejoramiento a muelle turístico, Península Illahuapi, Lago Ranco	0	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,70	2
Ribera Poniente Ranco	Mejoramiento a muelle turístico, Puerto Nuevo, Lago Ranco	0	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,70	2
Ribera Poniente Ranco	Mejoramiento a muelle turístico, Quilín, Lago Ranco	0	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,70	2
Desembocadura Río Bueno	Construcción de sendero interpretativo elevado, desembocadura y humedal del Río	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0	0,70	2
Desembocadura Río Bueno	Construcción APR base y productiva, Venecia	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Cordón del	Construcción Camino de Acceso Parque Nacional Puyehue, sector Cordón del	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2

		Sustentabilidad		Focalización territorial		Inclusión y Equidad			
		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 beneficiosa a la población local	Apoyo directo al emprendimiento existentes	Σ Ponderadores (siempre= 1)	
Ponderador		0,15	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	1	
UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Caulle	Caulle.								
Cordón del Caulle	Construcción Centro de atención al visitante e instalaciones para guarda parques, Acceso norte P.N. Puyehue., sector Cordón del Caulle.	0,15	0	0,2	0,15	0	0	0,50	2
Valdivia	Construcción de centro de interpretación de los humedales de Valdivia, río Cruces	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,85	1
Coñaripe	Construcción de Costanera recreativa Coñaripe	0,15	0	0	0,15	0,2	0,15	0,65	2
Coñaripe	Construcción de embarcaderos turísticos deportivos, Coñaripe	0,15	0	0	0,15	0,2	0,15	0,65	2
Valdivia	Construcción de centro de interpretación de los humedales de Valdivia, Sector Santo Domingo	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0,15	0,85	1
San José de la Mariquina	Construcción de Embarcadero Turístico asociado a Castillo San Luis del Alba.	0	0,15	0	0,15	0,2	0	0,50	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica mixta, Corredor Andes Pacífico, Mehuín - Paso Hua Hum	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica, Ruta T-29	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Construcción y Mejoramiento a ruta escénica turística, acceso Mocho Choshuenco desde Futrono	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Construcción ruta escénica turística, conexión al acceso al Mocho Choshuenco desde Choshuenco	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento a ruta escénica ribera sur Lago Riñihue, Rutas T-47, T-45 y T-415	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Construcción ruta escénica Termas de Chihuido Paso Hua Hum	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Construcción y Mejoramiento a ruta escénica, Costera, Desembocadura Río Bueno Corral	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Construcción y mejoramiento a ruta escénica La Unión-Llifén	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2

Fuente: Elaboración propia

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

De esta forma, el Consultor ordenó los proyectos al interior de una UDA, de mayor a menor puntaje obtenido.

Como las UDA ya fueron ordenadas según el período en que debieran desarrollarse, de acuerdo a la metodología teórica empleada, los proyectos debieran también ser ordenados al interior de cada uno de esos períodos.

Período 1: año 1 – año 5

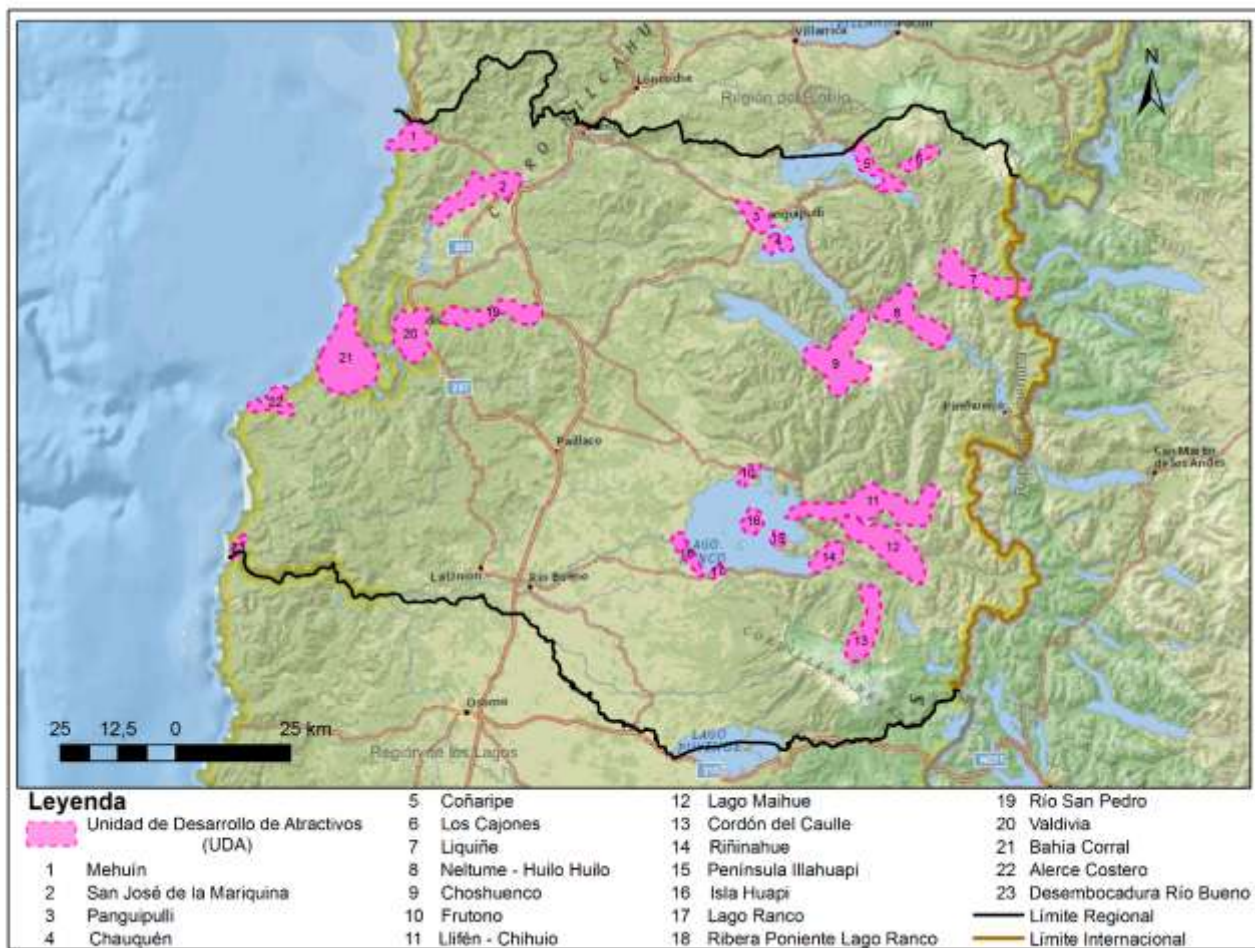
Período 2: año 6 – año 9

Período 3: año 10 – año 13

Considerando lo anterior, aquellos proyectos que obtuvieron un puntaje entre 0,21 y 1,00 debieran teóricamente ser desarrollados al inicio del período que les corresponde, y aquellos proyectos que obtuvieron un puntaje igual o menor a 0,20, debieran ser desarrollados al final del período correspondiente.

Los ajustes finos de la ubicación de cada proyecto dentro del período debieran efectuarse 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 Planificación, podría exceder sustancialmente los montos históricos de inversión regional anual y en esos casos, se debieran desplazar los proyectos en el cronograma (adelantarlos o retrasarlos), dependiendo de los montos estimados.

Figura 8-2
Unidad de Desarrollo de Atractivos región de Los Ríos.



Fuente: Elaboración propia.

8.1.6 Tipologías de Infraestructura

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.
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

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
			proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
8	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	NO MOP	<p>Obra pública destinada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ofrecer información y servicios al turista, tales como centros de interpretación, paneles informativos y centros de información turística. • ofrecer servicios al turista, mediante instalaciones de apoyo para el desarrollo de actividades en el lugar (zonas de descanso, wi-fi, baños, entre otros). <p>De acuerdo a la escala del proyecto, el MOP pudiera asumir el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura, o bien ejecutarse a través de los municipios en donde se emplace la iniciativa</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 municipio respectivo asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos
11	Infraestructura Fluvial	MOP	Obra pública destinada a la construcción de defensas fluviales y riberas fluviales.
12	Paso Fronterizo	MOP / 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	<p>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.</p> <p>Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.</p>
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</p>

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
			señalética. Pueden incorporar miradores y zonas de descanso, con estacionamientos seguros para los usuarios. En algunos sectores las rutas escénicas pueden comprender o tener acceso a ciclorutas o sendas peatonales, que se adentran en zonas prístinas y no alteradas.
15	Sendero Interpretativo	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.

Fuente: elaboración propia

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 el Consultor 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 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, incluyen una acción según la naturaleza del proyecto (construcción,

mejoramiento, ampliación, estudio, diseño), salvo algunos casos especiales en que la tipología de costos coincide con la tipología de infraestructura.

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

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

Cuadro 8-4
Costos unitarios de proyectos de inversión

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

Nº	TIPOLOGÍA PARA COSTO	TIPO	Unidad	Costo (\$ 2016)
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 Rio	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,	Un	40.000.000

ITEM	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	COSTO (\$) (dic 2016)
	estructura con techumbre para protección del clima		
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

Fuente: Elaboración propia

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, 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 Planificación de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo

A continuación, se presenta el listado de proyectos que conforman la Propuesta de Planificación de Infraestructura, elaborada por el consultor, sin validación por parte del MOP Los Ríos.

Cuadro 8-6
Listado de proyectos nuevos: Propuesta de Planificación de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo – Región de Los Ríos.

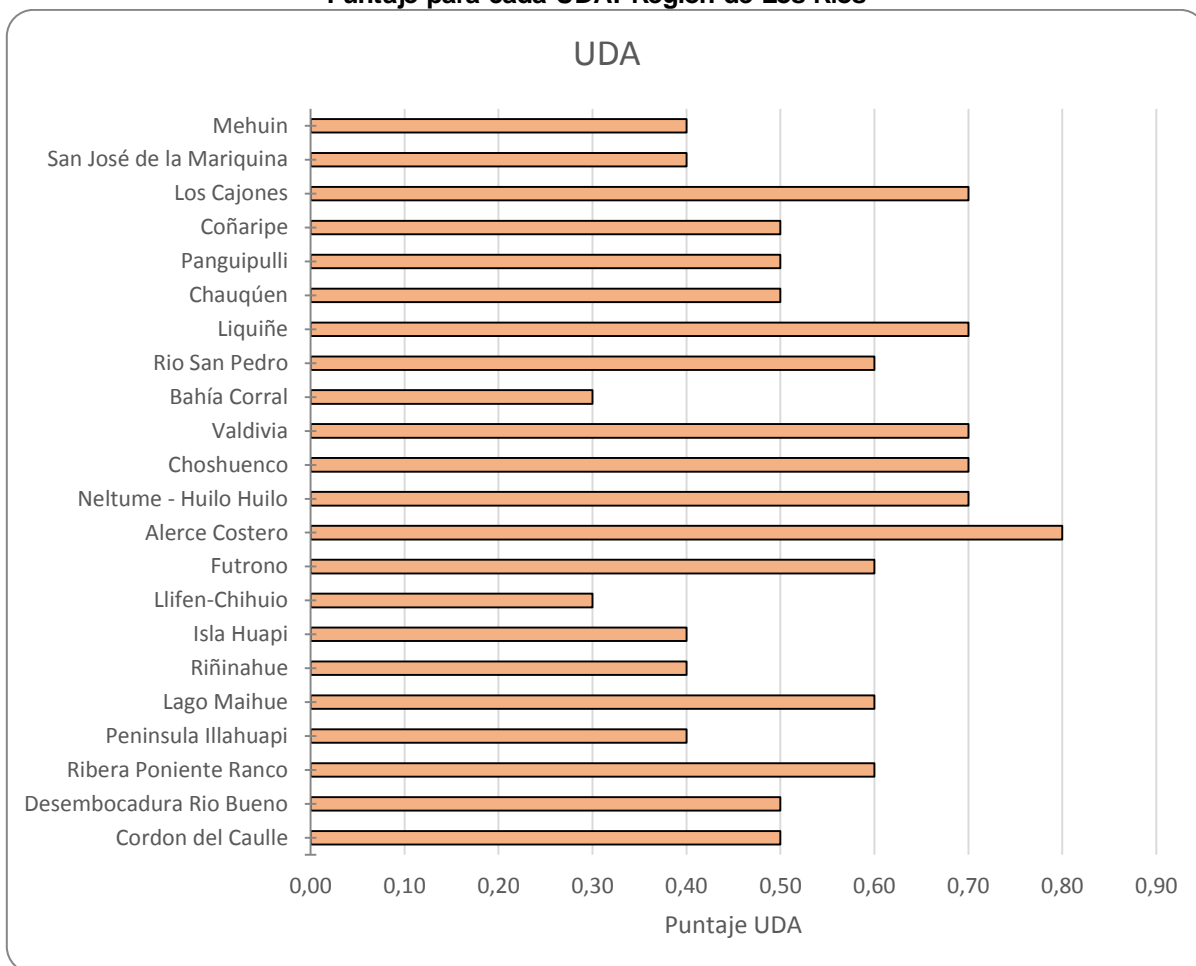
N° PROYECTO	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	5 años					5 años					4 años				
					Corto Plazo					Mediano Plazo					Largo plazo				
					2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
3	Mehuín	Construcción Costanera turística Recreativa, Mehuín- Mississippi	Taller	Obras Portuarias							Prefactibilidad	Diseño	Ejecución						
4	San José de la Mariquina	Recuperación Patrimonial de fortificación San Luis del Alba de Cruces	Taller	No MOP (UT Arquitectura)							Diseño	Ejecución							
5	San José de la Mariquina	Construcción de Embarcadero Turístico asociado a Castillo San Luis del Alba.	Com. Humedal	Obras Portuarias							Diseño	Ejecución							
8	Panguipulli	Construcción feria y centro cultural de Panguipulli.	Taller	No MOP							Prefactibilidad	Diseño	Ejecución						
9	Panguipulli	Construcción costanera recreativa de Panguipulli	Taller	Obras Portuarias							Prefactibilidad	Diseño	Ejecución						
10	Panguipulli	Mejoramiento a Muelle turístico, Panguipulli	Taller	Obras Portuarias							Prefactibilidad	Diseño	Ejecución						
14	Chauquén	Mejoramiento a Costanera Recreativa Playa Chauquén	Taller	Obras Portuarias							Prefactibilidad	Diseño	Ejecución						
15	Coñaripe	Construcción Centro de Interpretación vulcanológico y museo de sitio. Pucura	Taller	No MOP							Diseño	Ejecución							
16	Coñaripe	Construcción Helipuerto, Coñaripe	Taller	Aeropuertos							Prefactibilidad	Diseño	Ejecución						
17	Coñaripe	Construcción de Costanera recreativa Coñaripe		Obras Portuarias							Prefactibilidad	Diseño	Ejecución						
18	Coñaripe	Construcción de embarcaderos turísticos deportivos, Coñaripe	Consultor	Obras Portuarias							Diseño	Ejecución							
** 19	Los Cajones	Mejoramiento a ruta escénica turística, Ruta Los Cajones	Taller	Vialidad							Prefactibilidad	Diseño	Ejecución						
20	Liquiñe	Mejoramiento a ruta escénica turística, Ruta 201-CH	Taller	Vialidad		Prefactibilidad	Diseño	Ejecución											
21	Liquiñe	Construcción y habilitación Paso Fronterizo Carririñe Ruta 201-Ch	Taller	No MOP (UT Arquitectura)		Diseño	Ejecución												
25	Neltume - Huilo Huilo	Construcción embarcadero turístico-deportivo, desde Lago Pirehueico	Taller	Obras Portuarias		Prefactibilidad	Diseño	Ejecución											
26	Neltume - Huilo Huilo	Construcción embarcadero turístico-deportivo, Puente Huilo Huilo	Taller	Obras Portuarias		Prefactibilidad	Diseño	Ejecución											
27	Neltume - Huilo Huilo	Construcción embarcadero turístico-deportivo, Puente Llanquihue	Taller	Obras Portuarias		Prefactibilidad	Diseño	Ejecución											
30	Choshuenco	Construcción Costanera y ribera recreativa sector norte de Choshuenco y desembocadura Río Fuy.	Consultor	Obras Portuarias		Prefactibilidad	Diseño	Ejecución											
31	Choshuenco	Construcción embarcadero turístico-deportivo, Río Enco	Taller	Obras Portuarias		Prefactibilidad	Diseño	Ejecución											
32	Choshuenco	Construcción embarcadero turístico-deportivo, cabecera Riñihue	Taller	Obras Portuarias		Prefactibilidad	Diseño	Ejecución											
33	Choshuenco	Construcción de centro de interpretación y acogida al visitante con necesidades de Acceso Universal, Reserva Nacional Mocho Choshuenco.	Taller	No MOP		Diseño	Ejecución												
36	Futrono	Construcción Centro de Interpretación, Neruda en la Cuenca del Ranco.	Taller	No MOP							Diseño	Ejecución							
37	Futrono	Construcción Costanera Recreativa, Senda no Motorizada, Futrono.	Taller	Obras Portuarias							Prefactibilidad	Diseño	Ejecución						
38	Futrono	Mejoramiento a muelle turístico, Futrono, Lago Ranco	Taller	Obras Portuarias							Prefactibilidad	Diseño	Ejecución						
40	Llifen-Chihuío	Mejoramiento a ruta escénica, Ruta Termas de Llifen, Termas de Chihuío	Taller	Vialidad							Prefactibilidad	Diseño	Ejecución						
41	Llifen-Chihuío	Construcción APR Chihuío	Taller	Obras Hidráulicas							Diseño	Ejecución							
42	Llifen-Chihii	Mejoramiento a costanera Recreativa, sector playa Huequecura.	Taller	Obras Portuarias							Prefactibilidad	Diseño	Ejecución						
43	Lago Maihue	Construcción ruta escénica turística, Ribera Sur Lago Maihue.	Taller	Vialidad							Prefactibilidad	Diseño	Ejecución						
44	Lago Maihue	Construcción de embarcadero y rampa turística,	Taller	Obras Portuarias							Prefactibilidad	Diseño	Ejecución						

N° PROYECTO	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	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
		Puerto Los Lloles, Lago Maihue.																
46	Cordón del Caulle	Construcción Camino de Acceso Parque Nacional Puyehue, sector Cordón del Caulle.	Taller	Vialidad						Diseño	Ejecución							
47	Cordón del Caulle	Construcción Centro de atención al visitante e instalaciones para guarda parques, Acceso norte P.N. Puyehue., sector Cordón del Caulle.	Taller	No MOP						Diseño	Ejecución							
48	Riñinahue	Mejoramiento costanera Playa Riñinahue, senda no motorizada, miradores y servicios.	Taller	Obras Portuarias						Prefactibilidad	Diseño	Ejecución						
49	Riñinahue	Construcción estacionamiento, mirador y senderos interpretativos, Saltos del Nilahue.	Taller	Vialidad						Diseño	Ejecución							
50	Península Illahuapi	Mejoramiento a muelle turístico, Península Illahuapi, Lago Ranco	Taller	Obras Portuarias						Prefactibilidad	Diseño	Ejecución						
51	Isla Huapi	Construcción de APR y Alcantarillado Isla Huapi	Taller	No MOP						Diseño	Ejecución							
54	Ribera Poniente Ranco	Mejoramiento a muelle turístico, Puerto Nuevo, Lago Ranco	Taller	Obras Portuarias						Prefactibilidad	Diseño	Ejecución						
55	Ribera Poniente Ranco	Mejoramiento a muelle turístico, Quilín, Lago Ranco	Taller	Privado						Prefactibilidad	Diseño	Ejecución						
62	Valdivia	Construcción Mejoramiento a ruta escénica de la Selva Valdiviana. Mehuín-Valdivia.	Taller	Vialidad		Prefactibilidad	Diseño	Ejecución										
62	Valdivia	Construcción de centro de interpretación de los humedales de Valdivia, río Cruces	Taller	No MOP		Diseño	Ejecución											
63	Valdivia	Construcción de centro de interpretación de los humedales de Valdivia, Sector Santo Domingo	Taller	No MOP		Diseño	Ejecución											
** 69	Bahía Corral	Construcción y mejoramiento a ruta escénica , ruta T-340 entre Curiñanco y ruta T-350	Taller	Vialidad						Diseño	Ejecución							
79	Alerce Costero	Mejoramiento a ruta escénica, Ruta T80 Sector Costero a Río Bueno	Taller	Vialidad		Prefactibilidad	Diseño	Ejecución										
83	Desembocadura Río Bueno	Construcción de sendero interpretativo elevado, desembocadura y humedal del Río Bueno	Taller	No MOP						Prefactibilidad	Diseño	Ejecución						
94	Conector	Mejoramiento a ruta escénica mixta, Corredor Andes Pacífico, Mehuín - Paso Hua Hum	Taller	Vialidad						Prefactibilidad	Diseño	Ejecución	Ejecución					
** 99	Conector	Mejoramiento a ruta escénica , Ruta T-29	Taller	Vialidad							Diseño	Ejecución						
** 100	Conector	Construcción y Mejoramiento a ruta escénica turística, acceso Mocho Choshuenco desde Futrono	Taller	Vialidad							Diseño	Ejecución						
101	Conector	Construcción ruta escénica turística, conexión al acceso al Mocho Choshuenco desde Choshuenco	Taller	Vialidad							Diseño	Ejecución	Ejecución					
** 102	Conector	Mejoramiento a ruta escénica ribera sur Lago Riñihue, Rutas T-47, T-45 y T-415	Taller	Vialidad								Ejecución						
95	Conector	Construcción ruta escénica Termas de Chihúio Paso Hua Hum	Taller	Vialidad						Prefactibilidad	Diseño	Ejecución	Ejecución					
96	Conector	Construcción y mejoramiento a ruta escénica La Unión-Llifén	Taller	Vialidad						Prefactibilidad	Diseño	Ejecución	Ejecución					
				Costo Total de Inversión														
				Inversión con financiamiento externo														
				Inversión directa MOP														

* Los números faltantes en el correlativo corresponde a los proyectos del Plan Base, que se presentaron en el Capítulo 5. ** Estas iniciativas ya estaban programadas por el MOP

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

Figura 8-2
Puntaje para cada UDA. Región de Los Ríos



Fuente: Elaboración propia

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

La entrega del Informe final del estudio va acompañada de un archivo digital con un libro Excel que contiene la propuesta de Planificación de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo, de acuerdo a lo elaborado por el Consultor

Este libro contiene las siguientes hojas:

a) Cuadro PP

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

b) UDA

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

c) Sensibilización

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

d) Gráficos (Cronograma)

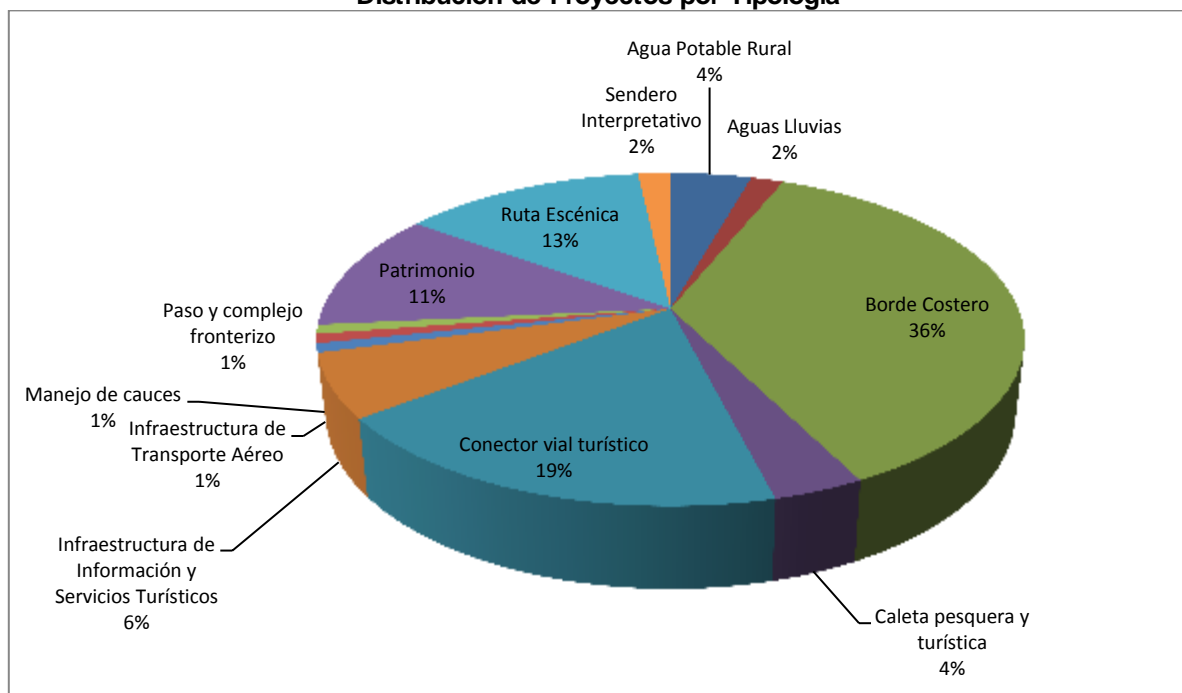
Al finalizar el proceso de priorización y sensibilización se procede a graficar cada proyecto en el periodo correspondiente (corto, mediano y largo plazo) y su priorización en el interior de la UDA con su puntaje de proyecto. Es importante mencionar que cuando un proyecto tiene un puntaje menor o igual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

9 SINTESIS Y CARTERA PROPUESTA.

9.1 Síntesis de la Propuesta de Planificación Regional, elaborado por el Consultor.

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

Figura 9-1
Distribución de Proyectos por Tipología



Fuente: elaboración propia

Del gráfico anterior, es posible observar que la concentración de proyectos se presenta principalmente en la tipología de Borde Costero, que concentra sobre un tercio del total, seguido de las tipologías vinculadas a la conectividad vial, las cuales configuran otro tercio de la cartera.

En cuanto a la mejora en la conectividad turística, se propone el siguiente detalle en kilómetros, mediante algunas tipologías de inversión aportantes:

	kilómetros
Ruta Escénica	823,28
Sendero Interpretativo	2,39

Lo anterior corresponde a una ampliación de la Red Interlagos, esencialmente, incluyendo en muchos casos, ciclorrutas turísticas.

9.2 Principales Aspectos de la Propuesta de Planificación de Infraestructura Turística

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

Cuadro 9-1
Distribución de Proyectos por Destinos Priorizados

DESTINO TURISTICO	ATRATIVOS	N° de Iniciativas
Costa Valdiviana	Alerce Costero	1
	Conector	1
Cuenca del Lago Ranco	Conector	1
	Cordón del Caulle	1
	Futrono	10
	Isla Huapi	1
	Lago Maihue	2
	Lago Ranco	2
	Llifén-Chihuio	3
	Península Illahuapi	1
	Ribera Poniente Lago Ranco	1
	Ribera Poniente Ranco	2
	Riñinahue	2
Mehuin - San José de la Mariquina	Mehuín	3
	San José de la Mariquina	2
Otro Destino	Choshuenco	1
	Conector	1
	Cordón del Caulle	1
	Desembocadura Rio Bueno	2
	San José de la Mariquina	2
Panguipulli	Chauquén	1
	Choshuenco	4
	Conector	6
	Coñaripe	4
	Liquiñe	5
	Los Cajones	1
	Neltume - Huilo Huilo	4
	Panguipulli	10
Panguipulli - Cuenca del Lago Ranco	Conector	1
	Neltume - Huilo Huilo	1

DESTINO TURISTICO	ATRATIVOS	N° de Iniciativas
Todos los Destinos	Todos	1
Valdivia - Corral	Alerce Costero	3
	Bahía Corral	6
	Río San Pedro	6
	Valdivia	20
Total general		113

Fuente: elaboración propia

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

Cuadro 9-2
Distribución de Proyectos por Ámbito MOP

UNIDAD TECNICA MOP	Total
Aeropuertos	1
Agua Potable Rural	5
Arquitectura	23
Obras Hidráulicas	3
Obras Portuarias	45
Vialidad	36
Total general	113

Fuente: elaboración propia

La Región de Los Ríos cuenta con un patrimonio natural y cultural, que la convierten en una de las regiones mejor preparadas para continuar con el desarrollo del turismo, con un gran potencial. Sus múltiples atractivos, entre los que destacan ríos, lagos, la selva valdiviana y volcanes, así como inmuebles patrimoniales de gran valor histórico, hacen necesario seguir mejorando la conectividad terrestre, dotándola al mismo tiempo de atributos que beneficien el tránsito de turistas, como son las rutas de belleza escénica. Al mismo tiempo, se requiere dotar a la región de infraestructura de obras portuarias y mejoramiento del borde costero, continuando con los programas que está ejecutando el MOP en esta materia.

Se propone el desarrollo de 113 proyectos, 60 de los cuales provienen del plan base y **53** son nuevas iniciativas. En términos del costo total de la inversión se llega a la suma de M\$ 425.295.923, correspondiendo el 96% a inversión del MOP y el 4% 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 73% del total, está en el corto plazo, como se observa en la tabla siguiente:

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

FINANCIAMIENTO	Plazos			Total
	Corto (2017-2021)	Mediano(2022-2026)	Largo(2027-2030)	
Extrasectorial	3.035.396	15.245.914		18.281.310
Sectorial	307.505.297	99.259.316	250.000	407.014.613
Total	310.540.693	114.505.230	250.000	425.295.923

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	Financiamiento	Plazo
Interprovincial	Intercomunal	Construcción Proyectos Nuevos 2018 Agua Potable Rural Xiv Región	Agua Potable Rural	Todos los Destinos	Sectorial	Corto
Ranco	Futrono	Construcción Apr Chihuo	Agua Potable Rural	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Mediano
		Construcción Centro De Interpretación, Neruda En La Cuenca Del Ranco.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Cuenca del Lago Ranco	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Conectividad Vial Maihue - Puerto Fuy - Puerto Pirehueico	Conector vial turístico	Panguipulli	Sectorial	Corto
		Construcción Costanera Recreativa, Senda No Motorizada, Futrono.	Borde Costero	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Mediano
		Construcción De APR Y Alcantarillado, Bases Y Productivos	Agua Potable Rural	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Mediano
		Construcción Embarcaderos Turísticos En Lago Ranco (Futrono, Llifén Y Lago Ranco)	Borde Costero	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Corto
		Construcción Ruta Escénica Termas De Chihuo - Paso Hua Hum (Lago Pirehueico)	Ruta Escénica	Panguipulli - Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Costanera Recreativa, Sector Playa Huequecura.	Borde Costero	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Muelle Turístico, Futrono, Lago Ranco	Borde Costero	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Mediano
	La Unión	Conservación Vía De Navegación Río Bueno Provincia Del Ranco	Borde Costero	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Corto
		Construcción APR Base Y Productiva, Venecia	Agua Potable Rural	Otro Destino	Sectorial	Mediano
		Construcción De Sendero Interpretativo Elevado, Desembocadura Y Humedal Del Río	Sendero Interpretativo	Otro Destino	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Infraestructura Para Navegación Turística Río Bueno Provincia Del Ranco	Borde Costero	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Corto
		Construcción Infraestructura Portuaria De Conectividad Río Bueno	Borde Costero	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Corto
		Construcción Interconexión Vial, Sector: Chaihuín - Límite Regional (Río Bueno)	Conector vial turístico	Valdivia - Corral	Sectorial	Corto
		Mejoramiento A Muelle Turístico, Puerto Nuevo, Lago Ranco	Borde Costero	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta Costera, Sector Corral - Desembocadura Río Bueno	Ruta Escénica	Costa Valdiviana	Sectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre De La Iniciativa	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Plazo
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta T-800, Sector Costero A La Unión - Río Bueno	Ruta Escénica	Costa Valdiviana	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Y Ampliación Sistema De Apr Puerto Nuevo, La Unión	Agua Potable Rural	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Corto
	Lago Ranco	Construcción Camino De Acceso Parque Nacional Puyehue, Sector Cordón Del Cauille	Conector vial turístico	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Mediano
		Construcción De Centro De Información Y Servicios Turísticos, Acceso Norte P.N. Puyehue., Sector Cordón Del Cauille.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Otro Destino	Extrasectorial	Mediano
		Construcción De Embarcadero Y Rampa Turística, Puerto Los Lollles, Lago Maihue.	Borde Costero	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Mediano
		Construcción Embarcaderos Turísticos En Lago Ranco (Futrono, Llifén Y Lago Ranco)	Borde Costero	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Corto
		Construcción Estacionamiento, Mirador Y Senderos Interpretativos, Saltos Del Nilahue.	Sendero Interpretativo	Cuenca del Lago Ranco	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Ruta Escénica Turística Ribera Sur Lago Maihue	Ruta Escénica	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Muelle Turístico, Península Illahuapi, Lago Ranco	Borde Costero	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Muelle Turístico, Quilín, Lago Ranco	Borde Costero	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Desde Termas De Llifén A Termas De Chihuio (T-559, T-557)	Ruta Escénica	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta La Unión-Llifén, La Unión - Cayurruca - Ignao - Llifén	Ruta Escénica	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Costanera Playa Riñinahue, Senda No Motorizada, Miradores Y Servicios.	Borde Costero	Cuenca del Lago Ranco	Extrasectorial	Mediano
	Río Bueno	Construcción Borde Lacustre Mantilhue Comuna De Río Bueno	Borde Costero	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Camino Ignao-Vivanco-Trapi	Conector vial turístico	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Rutas S/Rol, T-981, Sector: Entre Lagos - Crucero	Conector vial turístico	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Corto
Valdivia	Corral	Conexión Vial Pasada Por Corral	Conector vial turístico	Valdivia - Corral	Sectorial	Corto
		Conservación Y Puesta En Valor Fuerte Histórico De Amargos	Patrimonio	Valdivia - Corral	Sectorial	Corto
		Construcción Embarcaderos Menores De Isla Del Rey	Borde Costero	Valdivia - Corral	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento / Restauración Y Habilitación Eco Museo Isla De Mancera Corral	Patrimonio	Valdivia - Corral	Extrasectorial	Corto
		Mejoramiento / Restauración Y Puesta En Valor Batería Del Fuerte San Carlos	Patrimonio	Valdivia - Corral	Extrasectorial	Corto
		Mejoramiento / Restauración Y Puesta En Valor Fuerte De Corral	Patrimonio	Valdivia - Corral	Extrasectorial	Corto
		Mejoramiento De Caleta Pesquera De Chaihuín	Caleta pesquera y turística	Valdivia - Corral	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento De Caleta Pesquera De Huiro	Caleta pesquera y turística	Valdivia - Corral	Sectorial	Corto
	Los Lagos	Construcción Conexión Vial Lago Riñihue-Lago Ranco	Conector vial turístico	Cuenca del Lago Ranco	Sectorial	Corto
		Construcción De Infraestructura De Información Y Servicios Turísticos Con Necesidades De Acceso Universal, Reserva Nacional Mocho Choshuenco.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Panguipulli	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Embarcadero Turístico-Deportivo, Cabecera Riñihue	Borde Costero	Panguipulli	Sectorial	Mediano
		Construcción Ruta Escénica Turística, Conexión Al Acceso Al Mocho Choshuenco Desde Choshuenco	Ruta Escénica	Otro Destino	Sectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre De La Iniciativa	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Plazo
		(Incluye T-443)				
		Construcción Y Mejoramiento A Ruta Escénica Turística Camino Acceso A Mocho Choshuenco Desde Futrono	Ruta Escénica	Panguipulli	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ribera Sur Lago Riñihue, Rutas T-47, T-45 Y T-415	Ruta Escénica	Panguipulli	Sectorial	Mediano
		Reposición Rutas T-47 Y T-45 Sector Choshuenco - Riñihue	Conector vial turístico	Otro Destino	Sectorial	Corto
	Máfil	Construcción Puente Mulpún, Comunas De Máfil Y Los Lagos	Conector vial turístico	Valdivia - Corral	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ruta T-345 Lo Águila-Malihue, Comunas De Máfil Y Los Lagos	Conector vial turístico	Valdivia - Corral	Sectorial	Corto
	Mariquina	Construcción Conexión Vial Ruta Costera. Sector: Mehuín - Niebla	Conector vial turístico	Valdivia - Corral	Sectorial	Corto
		Construcción Costanera Turística Recreativa, Mehuín- Mississippi	Borde Costero	Mehuín - San José de la Mariquina	Sectorial	Mediano
		Construcción De Embarcadero Turístico Asociado A Castillo San Luis Del Alba.	Borde Costero	Otro Destino	Sectorial	Mediano
		Construcción Embarcaderos Menores Río Lingue (Mehuín, Mehuín Bajo Y Mississippi)	Borde Costero	Mehuín - San José de la Mariquina	Sectorial	Corto
		Construcción Segundo Acceso A San José De La Mariquina	Conector vial turístico	Mehuín - San José de la Mariquina	Sectorial	Corto
		Mejoramiento / Recuperación Patrimonial De Fortificación San Luis Del Alba De Cruces	Patrimonio	Otro Destino	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento / Restauración Inmueble Museo Mariquina (Conservación Inmueble Casona Exss Para Centro Cultural Y Museo)	Patrimonio	Mehuín - San José de la Mariquina	Extrasectorial	Corto
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta Selva Valdiviana. Mehuín-Valdivia	Ruta Escénica	Valdivia - Corral	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Caleta Pesquera De Mississippi	Caleta pesquera y turística	Mehuín - San José de la Mariquina	Sectorial	Corto
	Panguipulli	Ampliación Y Mejoramiento Costanera De Panguipulli	Borde Costero	Panguipulli	Sectorial	Corto
		Construcción Centro Cultural Y Museo De La Memoria Neltume	Patrimonio	Panguipulli - Cuenca del Lago Ranco	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Centro De Interpretación Vulcanológico Y Museo De Sitio. Pucura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Panguipulli	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Costanera Recreativa De Panguipulli	Borde Costero	Panguipulli	Sectorial	Mediano
		Construcción Costanera Y Ribera Recreativa Sector Norte De Choshuenco Y Desembocadura Río Fuy.	Borde Costero	Panguipulli	Sectorial	Mediano
		Construcción De Costanera Recreativa Coñaripe	Borde Costero	Panguipulli	Sectorial	Mediano
		Construcción De Embarcaderos Turísticos Deportivos, Coñaripe	Borde Costero	Panguipulli	Sectorial	Mediano
		Construcción De Infraestructura De Servicios Turísticos Y Centro Cultural De Panguipulli.	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Panguipulli	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Embarcadero Turístico-Deportivo, Desde Lago Pirihueico	Borde Costero	Panguipulli	Sectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre De La Iniciativa	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Plazo
		Construcción Embarcadero Turístico-Deportivo, Puente Huilo Huilo	Borde Costero	Panguipulli	Sectorial	Mediano
		Construcción Embarcadero Turístico-Deportivo, Puente Llanquihue	Borde Costero	Panguipulli	Sectorial	Mediano
		Construcción Embarcadero Turístico-Deportivo, Río Enco	Borde Costero	Panguipulli	Sectorial	Mediano
		Construcción Embarcadero Y Rampa Menor De Coñaripe, Panguipulli	Borde Costero	Panguipulli	Sectorial	Corto
		Construcción Helipuerto, Coñaripe	Infraestructura de Transporte Aéreo	Panguipulli	Sectorial	Mediano
		Construcción Mejoramiento Ruta 201-Ch Sector: Coñaripe - Pellaifa	Conector vial turístico	Panguipulli	Sectorial	Corto
		Construcción Red Primaria Aguas Lluvias Ciudad De Panguipulli (Diagnostico Plan Maestro De Aguas Lluvias Ciudad De Panguipulli)	Aguas Lluvias	Panguipulli	Sectorial	Largo
		Construcción Y Habilitación Complejo Fronterizo Carrirriñe Ruta 201-Ch	Paso y complejo fronterizo	Panguipulli	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Y Mejoramiento T-415, Sector Ñancul-Riñihue	Conector vial turístico	Panguipulli	Sectorial	Corto
		Diagnostico Plan Maestro De Manejo De Cauces Comuna De Panguipulli	Manejo de cauces	Panguipulli	Sectorial	Corto
		Mejoramiento A Costanera Recreativa Playa Chauquén	Borde Costero	Panguipulli	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Muelle Turístico, Panguipulli	Borde Costero	Panguipulli	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Mixta Corredor Andes Pacífico (Mehuín - Paso Hua Hum, Rutas 203_CH/T-20/T-121)	Ruta Escénica	Panguipulli	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta T-29, Entre Cruce Ruta 203-CH Y Cruce Ruta 201-CH	Ruta Escénica	Panguipulli	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Turística Ruta 201-CH, Liquiñe - Paso Carirriñe	Ruta Escénica	Panguipulli	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento A Ruta Escénica Turística Ruta Los Cajones, Ruta T-941-S Desde Coñaripe A Los Cajones	Ruta Escénica	Panguipulli	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Cbi Ruta T-29 Sector: Carirriñe - Huilo Huilo	Conector vial turístico	Panguipulli	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ruta 201-Ch Sector: Pellaifa - Liquiñe	Conector vial turístico	Panguipulli	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Ruta 203 Ch Puerto Pirehueico - Paso Huahum	Conector vial turístico	Panguipulli	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Ruta S/Rol Cr.Ruta T-243-S(Coñaripe)-Lim.Reg.Norte	Conector vial turístico	Panguipulli	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Variante A Panguipulli (Ancacomoe - Coz Coz)	Conector vial turístico	Panguipulli	Sectorial	Corto
		Plan Maestro De Aguas Lluvias Ciudad De Panguipulli	Aguas Lluvias	Panguipulli	Sectorial	Corto
	Valdivia	Construcción Borde Costero Terminal Pasajeros Niebla - El Piojo	Borde Costero	Valdivia - Corral	Sectorial	Corto
		Construcción By Pass Niebla - Los Molinos	Conector vial turístico	Valdivia - Corral	Sectorial	Mediano
		Construcción De Centro De Interpretación De Los Humedales De Valdivia, Río Cruces	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Valdivia - Corral	Extrasectorial	Mediano
		Construcción De Centro De Interpretación De Los Humedales De Valdivia, Sector Santo Domingo	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Valdivia - Corral	Extrasectorial	Mediano

Provincia	Comuna	Nombre De La Iniciativa	Tipología	Destino Turístico	Financiamiento	Plazo
		Construcción Embarcadero Turístico Pishuenco	Borde Costero	Valdivia - Corral	Sectorial	Mediano
		Construcción Puente Mulpún - Antihue	Conector vial turístico	Valdivia - Corral	Sectorial	Mediano
		Habilitación Borde Fluvial Río Callecalle Sector Las Animas	Borde Costero	Valdivia - Corral	Sectorial	Corto
		Mejoramiento / Habilitación Centro Cultural Casa Prochelle I Etapa I	Patrimonio	Valdivia - Corral	Extrasectorial	Corto
		Mejoramiento / Restauración Museo Del Vapor, Estación Antihue	Patrimonio	Valdivia - Corral	Extrasectorial	Corto
		Mejoramiento / Restauración Museo Del Vapor, Estación Huellethe	Patrimonio	Valdivia - Corral	Extrasectorial	Corto
		Mejoramiento / Restauración Museo Del Vapor, Estación Pishuenco	Patrimonio	Valdivia - Corral	Extrasectorial	Corto
		Mejoramiento / Restauración Y Puesta En Valor Del Torreón Los Canelos Y Del Barro	Patrimonio	Valdivia - Corral	Sectorial	Corto
		Mejoramiento A Ruta Escénica Ruta T-340 Entre Curiñanco Y Ruta T-50	Ruta Escénica	Valdivia - Corral	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Costanera Cultural Comuna De Valdivia	Borde Costero	Valdivia - Corral	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Costanera De Valdivia	Borde Costero	Valdivia - Corral	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Costanera De Valdivia Tramo 1 Valdivia	Borde Costero	Valdivia - Corral	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Costanera De Valdivia Tramo 3	Borde Costero	Valdivia - Corral	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Costanera Y Playa Collico Comuna Valdivia	Borde Costero	Valdivia - Corral	Sectorial	Corto
		Mejoramiento De Caleta Pesquera De Niebla	Caleta pesquera y turística	Valdivia - Corral	Sectorial	Corto
		Mejoramiento Embarcaderos Rurales De Río Cruces, Comunas De Valdivia Y Mariquina	Borde Costero	Valdivia - Corral	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Farellón Fuerte Niebla Comuna Valdivia	Borde Costero	Valdivia - Corral	Sectorial	Corto
		Restauración Y Ampliación Del Museo De Arte Contemporáneo	Patrimonio	Valdivia - Corral	Extrasectorial	Mediano

