



Gobierno de Chile



Ministerio de Obras Públicas

Gobierno de Chile



Ministerio de Economía, Fomento y Turismo

Gobierno de Chile

ADM

253

Informe Final

REGIÓN DEL MAULE

"ANÁLISIS REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA  
MOP DE APOYO AL TURISMO"

PL

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 DEL MAULE**

<b>PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO .....</b>	<b>1</b>
<b>1 INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>3</b>
<b>2 EL TURISMO EN LA REGIÓN .....</b>	<b>9</b>
2.1 ANTECEDENTES GENERALES DE LA REGIÓN DEL MAULE .....	9
2.1.1 <i>Antecedentes geográficos</i> .....	9
2.1.2 <i>Antecedentes demográficos</i> .....	11
2.1.3 <i>Antecedentes administrativos</i> .....	12
2.1.4 <i>Conectividad</i> .....	15
2.1.5 <i>Antecedentes climáticos</i> .....	18
2.2 TURISMO.....	19
2.2.1 <i>Atractivos y Destinos Turísticos de la Región del Maule</i> .....	20
2.3 CARACTERIZACIÓN DE LOS DESTINOS.....	22
2.4 SITUACIÓN DE LAS ÁREAS PROTEGIDAS .....	26
2.5 ÁREAS DE DESARROLLO INDÍGENA .....	27
2.6 CARACTERIZACIÓN ECONÓMICA .....	27
2.6.1 <i>Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región del Maule</i> .....	28
2.6.2 <i>Pasajeros provenientes de programas sociales</i> .....	29
2.7 CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA ACTUAL .....	30
<b>3 RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN .....</b>	<b>33</b>
3.1 INSTRUMENTOS REGIONALES.....	33
3.1.1 <i>Estrategia Regional de Desarrollo</i> .....	33
3.1.2 <i>Política Regional de Turismo</i> .....	34
3.1.3 <i>Plan de Acción Sector Turismo</i> .....	34
3.1.4 <i>Plan Regional de Ordenamiento Territorial.</i> .....	36
3.1.5 <i>Plan Regional de Desarrollo Urbano</i> .....	36
3.2 INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN LOCAL .....	36
3.2.1 <i>Planes de Desarrollo Turístico Comunes</i> .....	36
3.2.2 <i>Planes de Desarrollo Comunal</i> .....	39
3.2.3 <i>Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP)</i> .....	44
3.2.4 <i>Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico</i> .....	48
3.3 PLANES DE INFRAESTRUCTURA MOP .....	48
3.3.1 <i>Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021.</i> .....	48
3.3.2 <i>Plan Director de Infraestructura al 2025 del Ministerio de Obras Públicas</i> .....	51
3.3.3 <i>Otros Planes MOP Validados y Vigentes</i> .....	53
3.3.4 <i>Convenios de Programación</i> .....	58
3.4 CONCLUSIONES INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN REGIONAL.....	59
<b>4 INFRAESTRUCTURA MOP O SITUACIÓN BASE .....</b>	<b>61</b>
4.1 INFRAESTRUCTURA DE CONECTIVIDAD VIAL INTERURBANA Y URBANA. ....	61
4.2 INFRAESTRUCTURA DE CONECTIVIDAD AEROPORTUARIA .....	63

4.3	INFRAESTRUCTURA DE CONECTIVIDAD MARÍTIMA Y PRODUCTIVA ASOCIADA A LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PESQUERA ARTESANAL .....	64
4.4	INFRAESTRUCTURA DE RIEGO .....	65
4.4.1	<i>Embalses</i> .....	66
4.4.2	<i>Canales</i> .....	66
4.5	INFRAESTRUCTURA DE CONTROL ALUVIONAL .....	67
4.6	EDIFICACIÓN PÚBLICA Y PATRIMONIAL .....	67
4.6.1	<i>Patrimonio Cultural</i> .....	67
4.6.2	<i>Edificación Pública y Patrimonial</i> .....	69
4.7	COBERTURA DE AGUA POTABLE RURAL Y SANEAMIENTO RURAL.....	70
4.8	INFRAESTRUCTURA PÚBLICA CONCESIONADA.....	71
<b>5</b>	<b>PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE.....</b>	<b>73</b>
5.1	ANTECEDENTES PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL PLAN BASE .....	73
5.2	CONSTRUCCIÓN DEL PLAN BASE.....	74
5.3	LISTADO DE PROYECTOS DEL PLAN BASE REGIÓN DEL MAULE .....	77
5.4	ELABORACIÓN DE LA CARTOGRAFÍA DEL PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA .....	78
<b>6</b>	<b>IMAGEN OBJETIVO DE LOS DESTINOS .....</b>	<b>79</b>
6.1	SITUACIÓN ACTUAL.....	79
6.2	VISIÓN PROPUESTA.....	83
6.3	IDENTIFICACIÓN DE DÉFICITS .....	86
<b>7</b>	<b>PARTICIPACIÓN CIUDADANA .....</b>	<b>88</b>
7.1	METODOLOGÍA PROPUESTA PARA EL DESARROLLO DE LOS TALLERES DE INICIO REGIONALES.....	88
7.1.1	<i>Definición de actores invitados</i> .....	88
7.1.2	<i>Contenido de los Talleres de Inicio</i> .....	88
7.1.3	<i>Registro de Ideas de proyectos identificados</i> .....	90
7.2	RESUMEN EJECUTIVO TALLERES CON ACTORES PÚBLICOS Y PRIVADOS: CURICÓ .....	90
7.2.1	<i>Participantes</i> .....	90
7.2.2	<i>Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región</i> .....	91
7.2.3	<i>Ideas de proyectos identificadas</i> .....	91
7.2.4	<i>Puntos críticos y oportunidades que se presentaron:</i> .....	92
7.3	RESUMEN EJECUTIVO TALLERES CON ACTORES PÚBLICOS Y PRIVADOS: LINARES.....	93
7.3.1	<i>Participantes</i> .....	93
7.3.2	<i>Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región</i> .....	94
7.3.3	<i>Ideas de proyectos identificadas</i> .....	94
7.3.4	<i>Puntos críticos y oportunidades que se presentaron</i> .....	96
7.4	RESUMEN EJECUTIVO TALLER DE VALIDACIÓN.....	97
7.4.1	<i>Participantes</i> .....	97
7.4.2	<i>Presentación propuesta de plan de infraestructura</i> .....	97
7.4.3	<i>Preguntas y observaciones</i> .....	98
<b>8</b>	<b>PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE.....</b>	<b>100</b>
8.1	ASPECTOS METODOLÓGICOS PARA LA ELABORACIÓN DE LA PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE. ....	100
8.1.1	<i>Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan</i> .....	100
8.1.2	<i>Identificación de Proyectos Nuevos</i> .....	101
8.1.3	<i>Priorización de Proyectos Nuevos</i> .....	102
8.1.4	<i>Criterios para la priorización de Unidades de Desarrollo de Atractivos</i> .....	104
8.1.5	<i>Criterios para la priorización de los proyectos al Interior de las UDA</i> .....	106

8.1.6	<i>Tipologías de Infraestructura</i> .....	111
8.1.7	<i>Estimación de Costos de Inversión</i> .....	113
8.2	LISTADO DE PROYECTOS NUEVOS: PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO .....	117
8.3	ARCHIVO EXCEL DEL PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO.....	119
<b>9</b>	<b>SINTESIS Y CARTERA PROPUESTA.</b> ....	<b>121</b>
9.1	SÍNTESIS DE LA PROPUESTA DEL PLAN REGIONAL. ....	121
9.2	PRINCIPALES ASPECTOS DE LA PROPUESTA DE PLAN DE INFRAESTRUCTURA .....	122
9.3	CARTERA DEL PLAN .....	123

## PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO

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

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

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

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

Cabe señalar que para la elaboración de esta propuesta de **PLAN REGIONAL DE INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE DE LA REGIÓN DEL MAULE**, se utilizó un método de priorización de iniciativas basado en la aplicación de una matriz multicriterio, que permitió establecer un cronograma de acciones, donde en primer lugar se priorizaron las iniciativas al interior de cada una de las zonas turísticas identificadas en la región. Las variables elegidas para efectuar la priorización, se relacionaron con los criterios de sustentabilidad, inclusión y equidad territorial; principios establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

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

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

### **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 Mundial<sup>1</sup> (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 de 7.0, 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/>

<sup>1</sup> <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 países<sup>2</sup>: 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 receptivo<sup>3</sup>.

**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<sup>4</sup>

<sup>2</sup> <http://reports.weforum.org/>

<sup>3</sup> SERNATUR, 2014. Informe Cuenta Pública.

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

La figura 1-1 muestra que el aporte del turismo ha sido siempre bajo (menor al 5%) en relación al total de Exportaciones de Bienes y Turismo del país entre los años 2004 y 2014, pero cuya importancia porcentual aumentó de forma tenue, incluso, observándose un importante crecimiento de su porcentaje entre 2010 y 2012, llegando a su *peak* el año 2012, para luego retornar bajo el 4% como aporte, disminuyendo su porcentaje hasta el año 2014. Esto habla que el sector turismo, a nivel país, tiene un grado de importancia menor que otros sectores económicos tales como la minería, el sector frutícola, vitivinícola, entre otros.

Solo el año 2013 se estimó que el turismo representó en forma directa un 3,2% tanto del PIB como del empleo.<sup>5</sup> 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%<sup>6</sup>.

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%<sup>7</sup>.

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 sitios<sup>8</sup> como lo son la Oficina Salitrera de Humberstone, el Parque Nacional Rapa Nui, 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 chinos<sup>9</sup>) 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.

---

<sup>5</sup> [www.wttc.org](http://www.wttc.org) Travel and Tourism Impact, 2014. Chile

<sup>6</sup> World Economic Forum, 2013. The travel & tourism competitiveness report 2013.

<sup>7</sup> Ministerio de Economía, Subsecretaría de Turismo, 2014. Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

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

<sup>9</sup> 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 turísticos<sup>10</sup>. Desde ese trabajo colaborativo surgió la necesidad de contar como producto una cartera de proyectos de infraestructura del Ministerio de Obras Públicas (MOP), similar a los Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 del MOP, pero en este caso desarrollado específicamente para el sector turismo en destinos priorizados, coherente además con la visión y propuesta de desarrollo regional surgida de procesos de ordenamiento territorial de los Gobiernos Regionales otros servicios públicos relacionados. Por ello y en atención a la mirada de largo plazo se agrega el horizonte 2030 al análisis.

---

<sup>10</sup> Ministerio de Economía, Subsecretaría de Turismo, 2014. Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable.

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

La Región del Maule, situada en la zona central de Chile ente los 34° 41' y 36° 33' de Latitud Sur, se extiende desde el océano Pacífico hasta el límite con Argentina; sumando una superficie de 30.296,1 km<sup>2</sup>, que representa el 4% de la superficie del territorio nacional, excluyendo el Territorio Chileno Antártico.

El área andina presenta una fuerte actividad volcánica, la que ha dado origen a una serie de lagunas cordilleranas; destacando los volcanes Nevado de Longaví (3.240 m.s.n.m.), Peteroa (4.090 m.s.n.m.), Planchón (3.977 m.s.n.m.), complejo San Pedro–Pellado (3.621 m.s.n.m.), Descabezado Grande (3.830 m.s.n.m.), Quizapú (3.788 m.s.n.m.); y las lagunas Cauquenes, Teno, La Invernada y del Maule.

Entre la precordillera y la cordillera de la costa el valle longitudinal se presenta plano con un ancho promedio de 40 km, y se ve interrumpido por numerosos ríos tributarios de sus dos sistemas hidrográficos: el río Mataquito al Norte y el río Maule al centro. Son tributarios del río Mataquito el Teno y Lontué, conformando una hoya hidrográfica de 6.200 km<sup>2</sup> y una superficie de riego de 100.000 ha. Por su parte, el río Maule es uno de los más importantes del país, con una hoya hidrográfica de 20.300 km<sup>2</sup>; siendo tributarios en su curso superior los ríos Puelche, Los Cipreses, Claro y Melado; y el río Loncomilla en el valle central. La cordillera de la costa se presenta baja, con lomajes suaves; mientras que las planicies litorales se presentan amplias, con playas extensas y la presencia de importantes campos dunarios.

A nivel Regional el estudio adquiere significancia, por cuanto se observa un territorio que presenta déficits en relación a la disponibilidad de infraestructura, baja ocupación del territorio y desarrollo económico ligado a actividades agrícolas, dificultando con ello un desarrollo sustentable de las comunidades locales. Pero, del mismo modo ofrece oportunidades de desarrollo relacionadas con la actividad turística, pues el territorio cuenta con importantes atractivos 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 cinco destinos emergentes (Iloca – Vichuquén, Constitución, Valle de Curicó, Radal Siete Tazas, Colbún) y tres potenciales (Chanco – Pelluhue, Vilches – Altos de Lircay, Achibueno); definición que revela los

desequilibrios enunciados, pero que al mismo tiempo abren una ventana donde este estudio puede realizar un aporte territorial y de planificación sustantivo para el desarrollo de un turismo sustentable en la región.

Se debe tener en cuenta que la Estrategia Regional de Desarrollo 2008-2020, ha definido el desarrollo del turismo en la región como una línea de acción que debe propiciar el mejoramiento de la infraestructura, el desarrollo de centros poblados y la conectividad.

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 30/30: Infraestructura y Agua para el Desarrollo que actualmente está llevando a cabo el Ministerio de Obras Públicas.

## 2 EL TURISMO EN LA REGIÓN

En el siguiente informe se expondrá, de manera general elementos del contexto físico-espacial como demográfico-económico y estratégico en el que se desenvuelve la actividad turística en la Región del Maule<sup>11</sup>.

### 2.1 Antecedentes generales de la Región del Maule

Los siguientes son los antecedentes generales geográficos de la Región del Maule que se desglosan en antecedentes geográficos demográficos, administrativos, conectividad, y antecedentes climáticos:

#### 2.1.1 Antecedentes geográficos

La Región del Maule (traducción en mapudungun: *mau leuvu*, “río de lluvia”); limita al Norte con la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins, al Este con Argentina, al Sur con la Región del Biobío y al Oeste con el Océano Pacífico. En esta región destacan las siguientes formas de relieve de mar a cordillera: Planicies Litorales, Cordillera de la Costa, Depresión Intermedia, Precordillera y Cordillera de Los Andes.

El clima de esta región se destaca principalmente el clima templado cálido con estación seca 4 a 5 meses. Este clima se caracteriza por lluvias intensas que se concentran en invierno, alcanzando en esta época cerca del 75% de lo caído en el año, luego en primavera y verano no alcanza a registrarse más de 40 mm mensuales.

Respecto a su hidrografía, y en relación con las aguas superficiales; se identifican cinco cuencas. Las dos principales corresponden a las cuencas del río Mataquito y la cuenca del río Maule.

El río Mataquito es de régimen mixto y sus afluentes son el río Teno y el Lontué. Tiene una hoya hidrográfica de 6.190 km<sup>2</sup> de superficie y el caudal medio es de 153 m<sup>3</sup>/s. Desemboca en el mar al sur de la laguna de Vichuquén. Sus aguas son utilizadas para el regadío de cultivos en el valle, abarcando una superficie de regadío entorno a las 100.000 hectáreas.

En tanto, el río Maule es uno de los más importantes en el país. Su hoya hidrográfica abarca una superficie de 20.300 km<sup>2</sup> y posee un caudal medio de 467 m<sup>3</sup>/s. Nace en la Cordillera de los Andes y tiene como tributarios en su curso superior a los ríos Puelche, Los Cipreses, Claro y Melado; en el Valle Longitudinal tiene como afluentes el río Loncomilla, para finalmente desembocar en el mar en Constitución con un ancho de 200 metros. Las tres cuencas restantes corresponden a cuencas costeras: Límite regional río Mataquito; Costera Mataquito Maule y Costera Maule límite Región del Biobío.

---

<sup>11</sup> Fuente: Plan de Acción Región del Maule. Sector Turismo 2014 -2018, SERNATUR

Desde el punto de vista de las aguas subterráneas, la Región del Maule se caracteriza, al igual que en superficie, por dos grandes zonas: la cuenca del río Mataquito y la cuenca del río Maule.

Para los acuíferos de la cuenca del Maule, se ha detectado que, a pesar de presentar altas demandas de agua subterráneas, presenta también montos altos de recarga y renovables anualmente.

En relación, a la cuenca del río Mataquito ésta ha estado sometida a una gran demanda, lo que ha resultado en que en los últimos años no se hayan otorgado derechos de aprovechamiento de aguas subterráneas, con el fin de prevenir el estrés hídrico de los acuíferos pertenecientes a esta cuenca.

**Cuadro 2-1**  
**Cuencas Hidrográficas, Región del Maule.**

Nombre Cuenca	Área km <sup>2</sup>	Régimen Hidrológico	Caudal Medio Anual	Principales Tributarios
Maule	20,865	nivo-pluvial	494 m <sup>3</sup> /s	Río Claro, río Puelche, río Melado, río Loncomilla, río Longaví, río Perquilauquén
Mataquito	6,357	nivo-pluvial y pluvio-nival	125 m <sup>3</sup> /s	Río Teno, río Lontué
Límite Regional Río Mataquito	638	pluvial	s/i	Estero Boqui, estero Vichuquén
Costera Mataquito Maule	1,092	pluvial	s/i	Río Huenchullami
Costera Maule- Límite Región del Biobío	1,947	pluvial	s/i	Río Pinotalca, río Recoila, río Rahue

**Fuente:** DGA, Región del Maule, 2011.

En relación a los acuíferos, en el caso de la cuenca del Maule, se ha detectado que, a pesar de presentar altas demandas de agua subterráneas, presenta también montos altos de recarga, renovables anualmente, de acuerdo a los antecedentes hidrogeológicos. El rol principal del río Maule, como única fuente de salida superficial y subterránea de la cuenca, se encuentra delimitado en forma preliminar en dos grandes sectores: Maule Norte y Maule Sur. En tanto, dado que la cuenca del Mataquito ha estado sometida a una gran demanda, en los últimos años las aguas superficiales han venido experimentando una disminución de su disponibilidad y no se han otorgado derechos de aprovechamiento de aguas subterráneas. Según señalan los antecedentes disponibles en la cuenca del río Mataquito se pueden distinguir cuatro acuíferos: río Mataquito, estero o laguna Curepto, río Teno y río Lontué.

Las amenazas naturales la exposición de los riesgos naturales que presenta la región, se derivan principalmente a los procesos geodinámicas derivados de terremotos, tsunamis, remociones en masa, inundaciones y vulcanismo.

Respecto a la vegetación de la zona se registran variaciones, especialmente en sentido Oeste-Este, es decir, de mar a cordillera. Hacia la Cordillera de la Costa domina el matorral esclerófilo (Peumo, Boldo, Quillay, Espino).

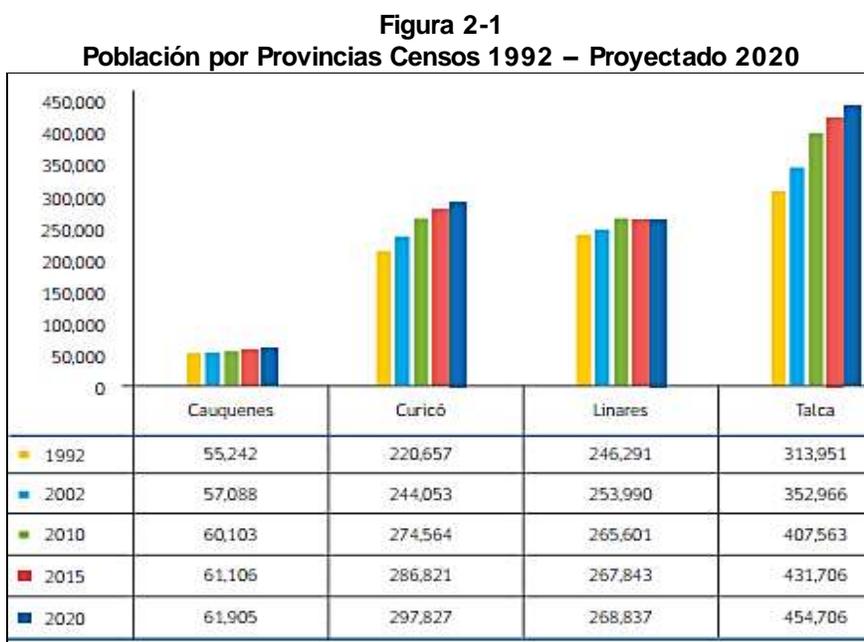
En los sectores de la precordillera de los Andes se desarrolla el Bosque Esclerófilo (Maitén, Quila, Quillay, Peumo y Boldo) que se ubica entre los 400 y 600 metros de altura. Sobre los 600 metros sobre el nivel del mar, en sectores de mayor humedad, se encuentran los bosques de Nothofagus, denominado Bosque Maulino (Roble Maulino, Canelo, Lingue, Olivillo, Coigüe).

Entre los 800 y 1000 metros se desarrolla el bosque de Nothofagus asociado con Canelo, Olivillo y Mañío y sobre los 1.200 metros, en la Cordillera de Los Andes, se ubica el bosque de Robles. En tanto, por sobre los 2.000 metros de altura se localizan Cedros o Ciprés de la Cordillera y por sobre estas especies aparece la estepa andina de arbustos bajos y gramíneas. La fauna es muy variada (9 tipos de anfibios, 20 tipos de reptiles, 210 aves, 35 tipos de mamíferos terrestres).

## 2.1.2 Antecedentes demográficos

### a) Demografía

La distribución de la población según el Censo Nacional Preliminar de Población y Vivienda 2002, la población regional es de 908.097 habitantes (452.988 hombres y 455.109 mujeres). En tanto, la tasa media de crecimiento anual para el período 2002-2012, es de 0,63 personas.



**Fuente:** Elaboración Dirección de Planeamiento (DIRPLAN) MOP, en base a Censo 1992 y 2002, INE (2010,2015 y 2020 corresponden a proyección Censo 2002)

## b) Pueblos originarios

La Región del Maule no posee poblaciones o comunidades indígenas significativas en la actualidad<sup>12</sup>

### 2.1.3 Antecedentes administrativos

La Región del Maule está dividida administrativamente en 4 provincias y 30 comunas. La superficie regional es de 30.296,1 km<sup>2</sup>, que representa el 4.0% de la superficie nacional, excluyendo el territorio Chileno Antártico. Según Censo Preliminar de Población y Vivienda 2002 la población es de 908.097 habitantes.

**Figura 2-2**  
**División Política Administrativa, Región del Maule**



Fuente: IGM, Educarchile

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

**Cuadro 2-2**  
**Población y Densidad en Provincias y Comunas del Maule.**

División Política Administrativa	Superficie Km2	Censo 2002				Índice de Masculinidad 1/	Densidad
		Población					
		Total	Hombres	Mujeres			
<b>REGIÓN</b>	<b>30.296,1</b>	<b>908.097</b>	<b>452.988</b>	<b>455.109</b>	<b>99,53</b>	<b>30,0</b>	
<b>Provincia de Curicó</b>	<b>7.280,9</b>	<b>244.053</b>	<b>122.835</b>	<b>121.218</b>	<b>101,3</b>	<b>33,5</b>	
Curicó	1.328,4	119.585	58.768	60.817	96,63	90,0	
Teno	618,4	25.596	13.298	12.298	108,13	41,4	
Romeral	1.597,1	12.707	6.596	6.111	107,94	8,0	
Molina	1.551,6	38.521	19.392	19.129	101,37	24,8	
Sagrada Familia	548,8	17.519	9.108	8.411	108,29	31,9	
Hualañé	629,0	9.741	5.059	4.682	108,05	15,5	
Licantén	273,3	6.902	3.654	3.248	112,50	25,3	
Vichuquén	425,7	4.916	2.596	2.320	111,90	11,5	
Rauco	308,6	8.566	4.364	4.202	103,86	27,8	
<b>Provincia de Talca</b>	<b>9.937,8</b>	<b>352.966</b>	<b>174.734</b>	<b>178.232</b>	<b>98,04</b>	<b>35,5</b>	
Talca	231,5	201.797	96.810	104.987	92,21	871,7	
Pelarco	331,5	7.266	3.714	3.552	104,56	21,9	
Río Claro	430,5	12.698	6.716	5.982	112,27	29,5	
San Clemente	4.503,5	37.261	18.988	18.273	103,91	8,3	
Maule	238,2	16.837	8.691	8.146	106,69	70,7	
Empedrado	564,9	4.225	2.222	2.003	110,93	7,5	
Pencahue	956,8	8.315	4.517	3.798	118,93	8,7	
Constitución	1.343,6	46.081	23.389	22.692	103,07	34,3	
Curepto	1.073,3	10.812	5.784	5.028	115,04	10,1	
San Rafael	363,5	7.674	3.903	3.771	103,50	29,1	
<b>Provincia de Linares</b>	<b>10.050,2</b>	<b>253.990</b>	<b>127.063</b>	<b>126.927</b>	<b>100,1</b>	<b>25,3</b>	
Linares	1.465,7	83.249	40.518	42.731	94,8	56,8	
Yerbas Buenas	262,1	16.134	8.380	7.754	108,1	61,6	
Colbún	2.899,9	17.619	8.943	8.676	103,1	6,1	
Longaví	1.453,8	28.161	14.649	13.512	108,4	19,4	
Parral	1.638,4	37.822	18.963	18.859	100,6	23,1	
Retiro	827,1	18.487	9.451	9.036	104,6	22,4	
Villa Alegre	189,8	14.725	7.332	7.393	99,2	77,6	
San Javier	1.313,4	37.793	18.827	18.966	99,3	28,8	
<b>Provincia de Cauquenes</b>	<b>3.027,2</b>	<b>57.088</b>	<b>28.356</b>	<b>28.732</b>	<b>98,7</b>	<b>18,9</b>	
Cauquenes	2.126,3	41.217	20.092	21.125	95,1	19,4	
Pelluhue	371,4	6.414	3.408	3.006	113,4	17,3	
Chanco	529,5	9.457	4.856	4.601	105,5	17,9	

Fuente : INE, Censo 2002

1/ Es la relación entre el número de varones por cada cien mujeres en una población

**Fuente:** Censo de Población y Vivienda 2002.

La Región del Maule limita al Norte con la Región del Libertador Bernardo O'Higgins, al este con Argentina, al sur con la Región del Biobío y al oeste con el Océano Pacífico. La Capital de la Región del Maule, Talca, fue fundada en el siglo XVII en los fértiles terrenos de la Depresión Intermedia.

La Región del Maule tiene cuatro provincias subdivididas en 30 comunas ubicadas en el corazón de la zona central de Chile. Presenta una superficie de 30.296,1 km<sup>2</sup> y una

población de 908.097 habitantes, lo que se traduce en una densidad de 29,97 habitantes por km<sup>2</sup>, donde la población urbana casi dobla a la población rural.<sup>13</sup>

Un 32,9% de la población vive aún en zonas rurales, lo que está muy por sobre la cifra del país en esta materia, la que alcanza a un 13,4%. No obstante, la mayor parte de la población regional se concentra en zonas urbanas.

En relación con el índice de Desarrollo Humano (IDH), el cual mide el logro medio de un país en cuanto a tres dimensiones básicas del desarrollo humano: una vida larga y saludable, los conocimientos y un nivel decente de vida.

Por cuanto se trata de un índice compuesto, el IDH contiene tres variables: la esperanza de vida al nacer, el logro educacional (alfabetización de adultos y la tasa bruta de matriculación primaria, secundaria y terciaria combinada) y el Producto Interno Bruto (PIB) real per cápita (PPA en dólares). El ingreso se considera en el IDH en representación de un nivel decente de vida y en reemplazo de todas las opciones humanas que no se reflejan en las otras dos dimensiones.

**Cuadro 2-3**

**Valor IDH Regional 1994-2003, Clasificación IDH y Reducción de la Distancia a la Meta Ideal.**

Región	IDH 1994	IDH 2003	Ranking regional IDH 1994	Ranking regional IDH 2003	% Reducción de la distancia a la meta ideal de IDH 1994 - 2003
Maule	0.595	0.675	13	13	19.7
País	0.659	0.725			19.3

**Fuente:** "Las Trayectorias del Desarrollo Humano en las Comunas de Chile 1994 -2003", Ministerio de Planificación y Cooperación (MIDEPLAN) - PNUD, 2005.

<sup>13</sup> Fuente: educarchile

**Cuadro 2-4**  
**Índice de Desarrollo Humano Regional (evolución 1994-2003).**

Variables y dimensiones	1994	2003
Años de vida potencial perdidos (AVPP) por mil habitantes	118,0	86,8
Alfabetismo mayores de 24 años (%)	85,8	90,0
Años de escolaridad media mayores de 24 años	7,5	7,9
Cobertura de escolaridad	63,5	74,0
Promedio ingreso per cápita por Hogar (pesos año 2003)	75.458,0	98.147,0
Personas en situación de pobreza (%)	39,5	23,1
Coefficiente de Gini	0,56	0,54
Índice dimensión salud	0,638	0,744
Índice dimensión educación	0,627	0,696
Índice dimensión ingreso	0,52	0,585
IDH Regional	0,595	0,675

**Fuente:** "Las Trayectorias del Desarrollo Humano en las Comunas de Chile". 1994-2003, MIDEPLAN-PNUD, 2005.

#### 2.1.4 Conectividad

La red vial de la región tiene un total de 6.976,47 km, cuenta con una doble calzada que está representada casi totalmente por la Ruta 5 y con una extensión de 196 km. El tránsito de bicicletas es importante considerando la realidad rural y especialmente frutícola de la región, uno de los aspectos importantes de destacar corresponde a la habilitación de infraestructura, ya sea vías con bermas anchas o definitivamente implementación de ciclovías. Al respecto, en la región existen algunos caminos o tramos de caminos donde se ha logrado generar este tipo de infraestructura, estructurándose una red de 8 ciclovías que representa el 13,6% a nivel nacional, en tanto en kilómetros la red dispone de 52,13 km que equivalen al 22,1% de la red total del país.

Con respecto al Índice de Desarrollo Regional (IDERE), éste da a conocer el nivel que se encuentran las regiones del país según seis dimensiones (Educación, Salud, Bienestar Socioeconómico, Actividad Económica, Conectividad y Seguridad); el cual trabaja con puntuación de 0 a 1. A cada región se le asignó su puntuación correspondiente, a la cual se procedió a categorizar en tres grupos:

- 1- Nivel de desarrollo relativo mayor (Alto): son las regiones que se sitúan sobre una puntuación de 0,509; abarcando un 57% de la población del país.
- 2- Nivel de desarrollo relativo intermedio (Medio): las regiones que se encuentran en un rango desde 0,451 hasta 0,509; abarcando el 30% de la población del país.
- 3- Nivel de desarrollo relativo menor (Bajo): aquellas regiones con un índice menor a 0,451; lo que corresponde a un 13% de la población nacional.

De acuerdo a lo anterior, la región del Maule ocupa el puesto número 13 (0,439), entre 15 regiones del país, lo que da cuenta de un bajo nivel relativo de desarrollo en general. Ahora bien, al enfocarse en la dimensión de conectividad ésta no mejora, ya que la región baja un puesto localizándose en el décimo cuarto lugar con una puntuación igual a 0,187, es decir ocupando la penúltima posición del índice<sup>14</sup>.

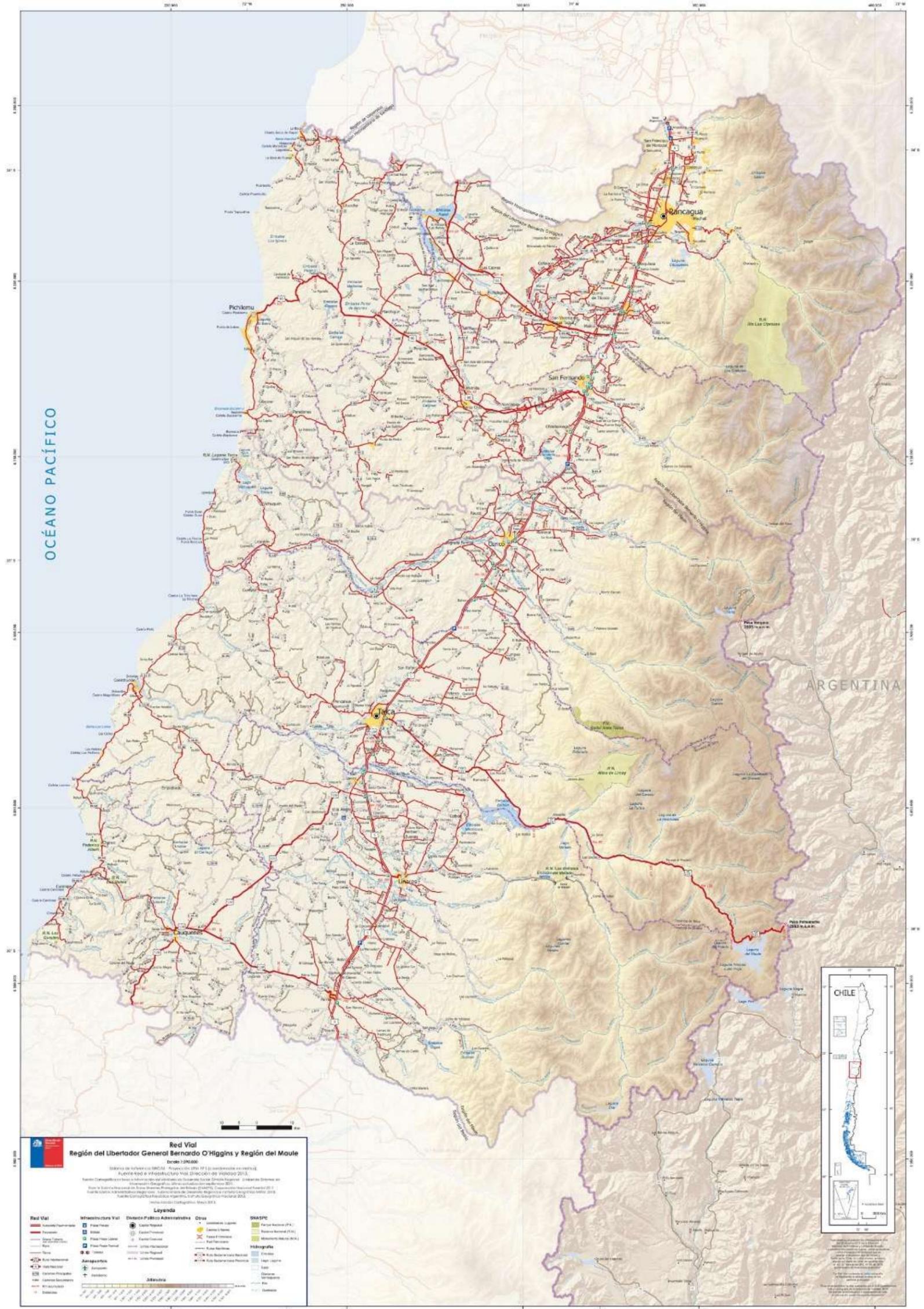
A pesar de lo anterior, la vialidad de conexión entre localidades urbanas de importancia, en la región se puede señalar que todas las capitales comunales se encuentran conectadas por caminos pavimentados, por lo que se puede afirmar que son servidas adecuadamente, en términos de infraestructura vial.

En cuanto a Pasos Internacionales, la región posee dos pasos habilitados: Paso Vergara y Paso Pehuenche (paso priorizado). Esta última obra representa para la región la mayor relevancia, inversión e impacto territorial. La construcción de este emblemático paso fronterizo, responde a la necesidad de fortalecer los vínculos entre Chile y Argentina y el resto de los países del MERCOSUR. Sus 161 km se iniciaron en 1994 con la pavimentación del tramo Talca-San Clemente y ya se encuentra totalmente pavimentado. Ello ha permitido contar con paso un operativo en toda su longitud.

---

<sup>14</sup> Índice de Desarrollo Regional (IDERE) 2016. Instituto Chileno de Estudios Municipales <http://ichem.uautonoma.cl/wp-content/uploads/2016/03/IDERE-2016-INFORME-FINAL-DEFINITIVO.pdf>

Figura 2-3  
Red Vial, Región del Maule<sup>15</sup>



Fuente: Dirección de Vialidad. MOP.

<sup>15</sup> Carta caminera MOP incluye región de O'Higgins.

### 2.1.5 Antecedentes climáticos

Debido a la menor elevación que alcanzan ambas cordilleras en la Región del Maule, que no son suficientes para definir climas claramente diferentes en las zonas que ocupan, en la región se ha identificado un solo tipo climático, que corresponde al templado cálido con estación seca de 4 a 5 meses, aunque las diferencias de relieve y de latitud en la región definen diferencias apreciables en los montos anuales de agua caída y en la duración de estación seca. Clima templado cálido con estación seca de 4 a 5 meses, en esta Región, las precipitaciones son casi exclusivamente de origen frontal y más abundante en invierno.

El total de las precipitaciones entre mayo y agosto alcanza al 70% a 75% del total anual, lo que indica que en estas latitudes las precipitaciones que no son invernales alcanzan ya cierta importancia. Entre octubre y marzo ocurre la estación seca, que se prolonga por 4 hasta 6 meses, en que llueve menos de 40 mm mensuales. En el invierno se presentan intensos nevazones en la cordillera que se constituyen en importantes reservas hídricas para la temporada estival y definen el desarrollo de los sistemas fluviales de la zona. Los montos anuales de precipitación, que en la costa superan los 800 mm como en Constitución y el Cabo Carranza, disminuyen a 700 mm en Cauquenes, al lado oriental de la Cordillera de la Costa; aumentan nuevamente a 720 o 730 mm en Curicó y Talca, superan los 1.000 mm en Linares y Panimávida y los 2.500 mm en la alta cordillera.

Las temperaturas medias anuales varían entre unos 13° y 15° C, observándose algunos sectores como Talca, con temperaturas mayores a las de Santiago, en especial en verano. Los valores menores de temperatura media corresponden a la franja costera y la cordillera y los valores mayores se presentan en la depresión intermedia. La cercanía del océano y la "continentalidad" también determinan diferentes niveles de amplitud térmica. La diferencia térmica entre el mes más cálido y el más frío es de 5° a 7° C en la costa (Constitución y Punta Carranza), en cambio alcanza los 13° en Curicó y Cauquenes y 14° en Talca y Linares. También la oscilación térmica diaria es desigual: la diferencia media entre las máximas y las mínimas es inferior a 11° C en Constitución y supera los 14° C en Curicó y Talca.

En la costa predomina el clima templado mediterráneo costero, con temperaturas moderadas todo el año. En el Valle Longitudinal se da un clima templado mediterráneo cálido que cambia a un clima templado mediterráneo de altura en la precordillera hasta aproximadamente los 2.000 m, presentando un descenso en temperaturas y aumento de precipitaciones.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Fuente: dirección meteorológica de Chile

**Cuadro 2-5**  
**Parámetros climáticos promedio de Talca.**

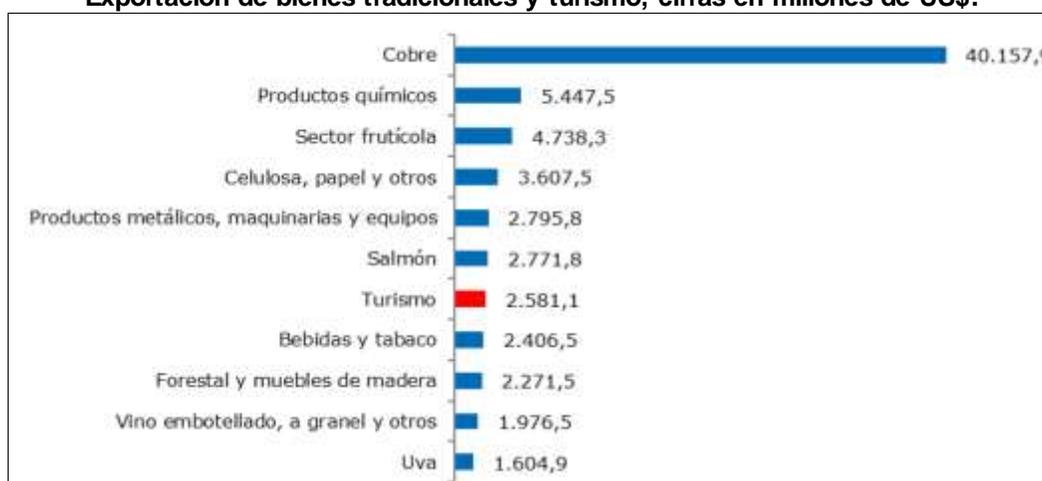
Mes	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Anual
Temperatura máxima media (°C)	30,5	29,4	26,1	21,3	15,6	12,5	12,5	14,2	17,3	21,1	24,6	29,2	<b>22,0</b>
Temperatura mínima media (°C)	13,5	12	10,4	7,4	5,6	4,8	3,4	3,8	5,6	7,5	9,7	12,7	<b>7,6</b>
Precipitación total (mm)	7,2	4,4	13,8	40,8		160,8	137,6	92,8	55	31,1	15,8	11,4	<b>689,3</b>

Fuente: CTRA, agencia estatal de meteorología.

## 2.2 Turismo

La situación de la evolución del turismo en Chile no dista mucho del contexto global. En particular, en el año 2013 la actividad turística en el país representó el 3,24% del PIB de la economía del país, alcanzando el séptimo lugar en las exportaciones de bienes tradicionales del país.

**Figura 2-4**  
**Exportación de bienes tradicionales y turismo, cifras en millones de US\$.**

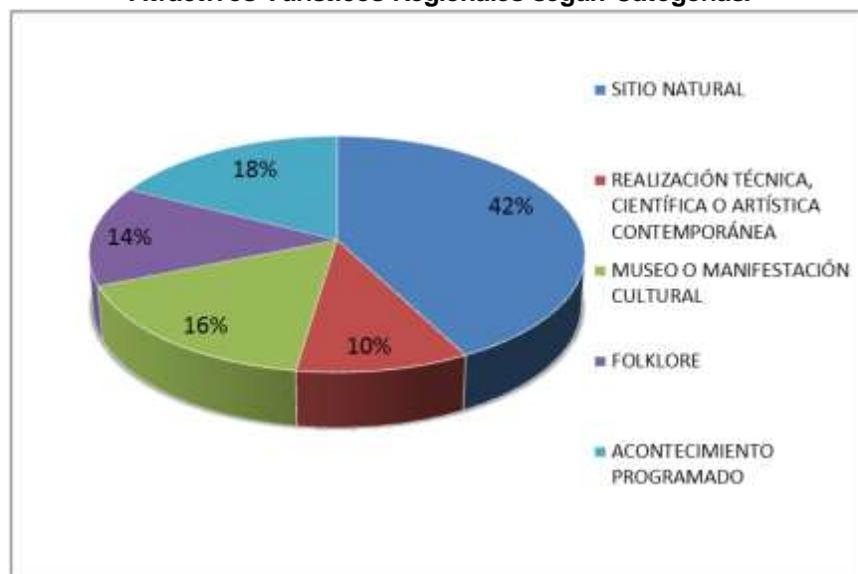


Fuente: Balanza de Pagos 2013, Banco Central de Chile.

La industria del turismo aporta de manera significativa a la generación de empleo en el país. El promedio anual de trabajadores del turismo se situó a fines de 2013 en 293.754, cifra que representa el 3,8% de los empleos directos del país, superando a industrias relevantes como la minería, que llega a un 3,3%, e incluso quintuplica los de la pesca, que representan el 0,6% del total del empleo del país. Gran parte del movimiento turístico de nuestro país se debe a las llegadas de visitantes extranjeros, que en el 2014 totalizaron 3.674.391 personas.

La Región del Maule cuenta con un total de 298 atractivos turísticos los que por categoría se distribuyen de la siguiente manera:

**Figura 2-5**  
**Atractivos Turísticos Regionales según Categorías.**



**Fuente:** Dirección Regional SERNATUR de Maule, Diciembre 2014

Como se puede observar en la figura los atractivos turísticos regionales son principalmente Sitios Naturales (42%), seguidos por Acontecimientos Programados (18%) y Manifestaciones Culturales (16%).

**Cuadro 2-6**  
**Jerarquía de los Atractivos Turísticos 2014**

Jerarquía	Total	Porcentaje
Jerarquía Local	86	29%
Jerarquía Regional	131	44%
Jerarquía Nacional	75	25%
Jerarquía Internacional	6	2%
<b>Total</b>	<b>298</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Dirección Regional SERNATUR de Maule, Diciembre 2014.

### 2.2.1 Atractivos y Destinos Turísticos de la Región del Maule

En el marco del trabajo conjunto entre la Subsecretaría de Turismo y SERNATUR sobre la estrategia de focalización territorial para el diseño e implementación de planes, programas y proyectos que beneficien a los destinos turísticos distribuidos a lo largo del país, se revisaron los antecedentes correspondientes a las Áreas Turísticas Prioritarias definidas para la región y de sus Destinos Turísticos prioritarios, delimitando su extensión e identificando su nivel de desarrollo según categorías, de esta manera los Destinos Turísticos priorizados para la Región del Maule quedaron delimitados de la siguiente forma:

Iloca – Vichuquen: Corresponde al sector Norte del eje costero de la región, abarcando las comunas de Vichuquen y Licantén, su principal potencial turístico está

dado por la gastronomía asociada a sus caletas (Boyeruca, Llico, Duao y el sector de Iloca), las actividades en torno al Lago Vichuquen, áreas naturales como la R.N. Laguna Torca y la desembocadura del río Mataquito, y zonas declaradas zonas típicas como es el Pueblo de Vichuquen.

Constitución: Principal ciudad de la costa del Maule, se caracteriza por la interacción de los habitantes con el río Maule, desde donde surgen parte de sus atractivos turísticos como el Ramal Talca–Constitución y las navegaciones fluviales. Reconocida como balneario, en su costanera se pueden apreciar además atractivos como el Santuario de la Naturaleza Rocas de Constitución, donde destaca la Piedra de la Iglesia. Otra de las zonas con potencial turístico en los alrededores de Constitución son las Dunas y Humedales de Putú, zona ideal para la práctica de *trekking*, cabalgatas y avistamientos de aves.

Chanco–Pelluhue: Corresponde al sector sur del eje costero de la Región del Maule abarcando las comunas de Chanco y Pelluhue, su identidad cultural se estructura en torno a los cursos de agua que van conformando un territorio de carácter agrícola y a su costa con variedad de caletas dedicadas a la pesca artesanal. Su principal potencial turístico es en torno a actividades de turismo aventura como *surf* y *skysurf*, la gastronomía en torno a sus caletas (Loanco, Curanipe) y actividades agrícolas como la producción de queso en Chanco. Este destino cuenta además con diversas reservas como Federico Albert, Los Ruiles y Los Queules, además de zonas típicas como el pueblo de Chanco.

Valles de Curicó: Este destino abarca parte de las comunas de Curicó, Molina, Sagrada Familia, Romeral y Rauco, su principal potencial es en torno al desarrollo del turismo enológico, cuenta con una amplia oferta de viñas abiertas al turista, y de productos desarrollados en torno a ella como la Ruta del Vino Valles de Curicó, además cuenta con diversos servicios turísticos asociados, concentrando gran parte de la oferta hotelera de la región.

Radal Siete Tazas: Es el único Parque Nacional en la Región del Maule y es el área silvestre protegida de la región con mayor cantidad de visitas anuales. Sus principales atractivos son las Siete Tazas en sí, una formación geológica con siete pozones de agua cristalina, proveniente del río Claro, el Velo de la Novia y el Salto de la Leona.

Vilches Altos de Lircay: Este destino se encuentra ubicado en la comuna de San Clemente y está compuesto por la localidad de Vilches bajo, medio y alto, y por la Reserva Nacional Altos de Lircay. Vilches concentra una gran cantidad de servicios turísticos principalmente de alojamiento y alimentación ya que es la puerta de entrada a la R.N Altos de Lircay, la que destaca por sus atractivos como El Enladrillado y el Valle del Venado, siendo un destino principalmente enfocado en actividades de turismo aventura y de naturaleza. El Lago Colbún abarca parte de las comunas de San Clemente y Colbún, este destino cuenta con una oferta de actividades en torno al lago del mismo nombre, además de contar con un desarrollo consolidado en torno al turismo de bienestar a través de los complejos termales presentes en el destino, principalmente en las localidades de Panimávida y Quinamávida. Otro elemento parte

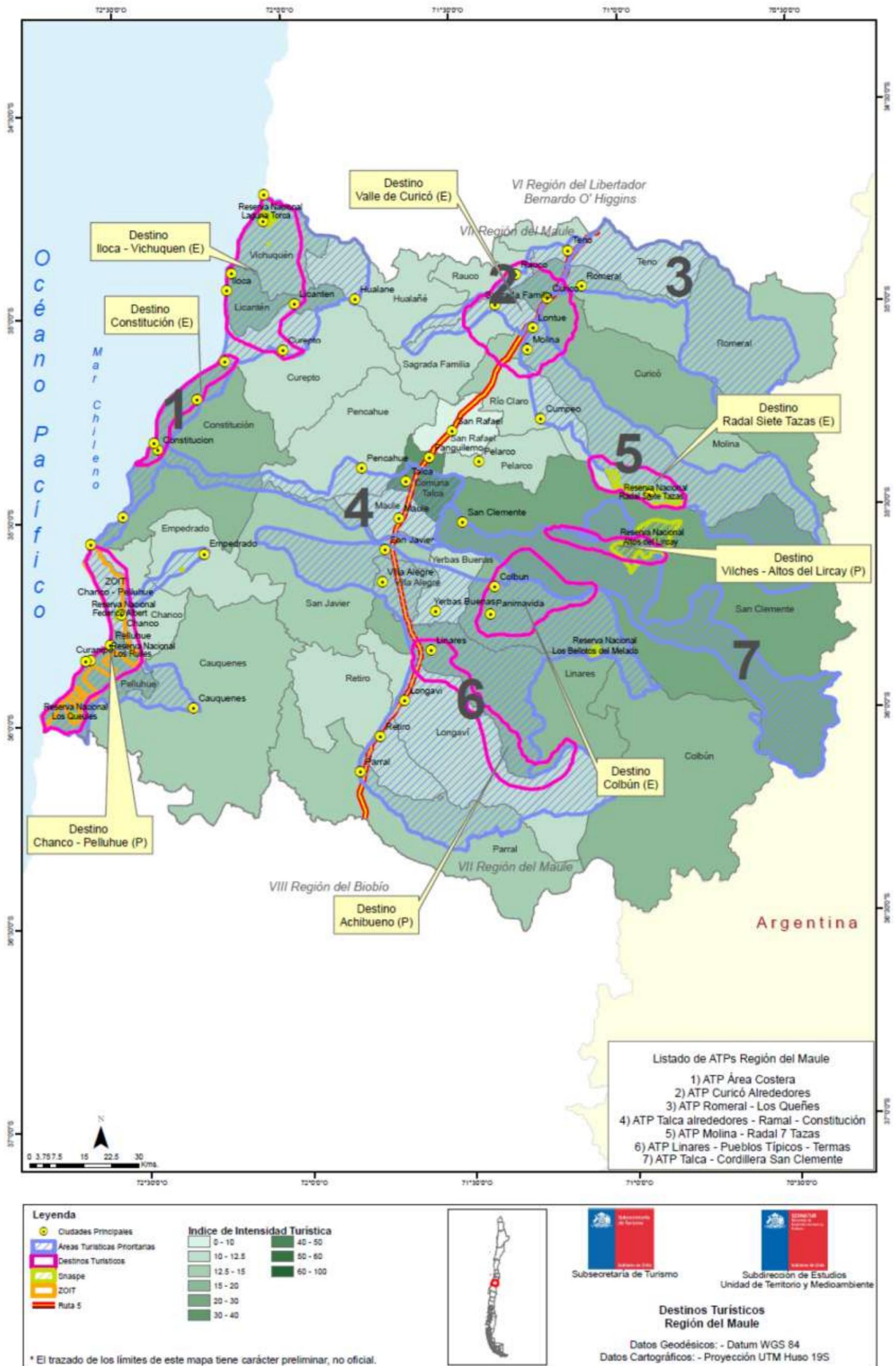
de la identidad de este destino es su artesanía única como la de crin de caballo de la localidad de Rari y en piedra toba de Quinamávida.

Linares y Cajón del Achibueno: Este destino se encuentra circunscrito a la comuna del mismo nombre, Linares es una de las tres comunas con mayor número de llegadas de la región. El potencial turístico de este destino está dado principalmente por actividades de turismo aventura y de naturaleza en sus cajones precordilleranos, principalmente en el Cajón del Achibueno donde se realizan actividades como pesca con mosca, cabalgatas y *trekking*.

### **2.3 Caracterización de los Destinos**

Como se observa en el cuadro 2-7 adjunto, los destinos turísticos de la Región del Maule han evolucionado hacia el foco de interés que muestran los turistas. Esto ha sido potenciado gracias a los territorios con vocación turística como áreas protegidas, Destinos Turísticos (emergentes y potenciales), Zonas de Interés Turístico (ZOIT) o Circuitos Turísticos establecidos en la región (Figura 2-6), donde estos territorios se están logrando desarrollar en la Precordillera - Cordillera de Los Andes y a lo largo del borde costero especialmente.

Figura 2-6  
Focos turísticos en la Región del Maule



Fuente: Subsecretaría de Turismo, 2015

**Cuadro 2-7**  
**Caracterización de los Destinos**

Destinos	Comunas	Vocación Turística	Circuitos Turísticos
Iloca-Vichuquén	Licantén-Vichuquén	Turismo de Intereses especiales (reserva, flora y fauna, pesca, actividades deportivas, artesanía) Turismo de Naturaleza, Turismo Gastronómico, Turismo Cultural, Agroturismo y Turismo de Playa	Ruta de las Caletas, Ruta Costa Maule, Ruta de Observación de Flora y Fauna (Reserva Laguna Torca y Avistamiento de aves en la Cuenca del Mataquito), Ruta del Artesano, Ruta Gastronómica campo&mar
Constitución	Constitución	Turismo de Playa, Turismo Gastronómico, Turismo Aventura (Putú) y Turismo Cultural	Ruta de las Caletas, Ruta Costa Maule, Ruta de Observación de Flora y Fauna (en Río Maule), Ruta Gastronómica campo&mar, Ramal Turístico Talca-Constitución (estaciones Cortinto, Curtiduría, González Bastías)
Chanco –Pelluhue	Chanco – Pelluhue	Agroturismo, Turismo Rural, Turismo Gastronómico y Turismo de Naturaleza	Ruta Costa Maule, Ruta de las Caletas, Ruta de Observación de Flora y Fauna (Reserva Nacional Federico Albert) Ruta Gastronómica campo&mar
Valles de Curicó	Curicó – Molina - Sagrada Familia, Romeral y Rauco	Enoturismo, Turismo de Naturaleza, Turismo Deportivo, Turismo Aventura, Agroturismo, Turismo Gastronómico y Turismo Rural	Ruta del Vino, Ruta de Senderos de Chile, Ruta de la Precordillera, Ruta de la Chicha y el Ají, Ruta Gastronómica campo&mar, Ruta de Condorito
Radal Siete Tazas	Molina	Turismo de Naturaleza y Turismo Aventura	Ruta de Observación de Flora y Fauna (Parque Nacional Radal 7 Tazas)
Vilches – Altos de Lircay	San Clemente	Turismo Ufológico, Agroturismo, Turismo de Naturaleza, Turismo Gastronómico y Turismo Aventura	Ruta de Observación de Flora y Fauna (Reserva Nacional Altos de Lircay, Los Ruiles, Los Queules) Ruta Corredor Bioceánico, Paso Pehuenche, Ruta Gastronómica campo&mar, Ruta de la Precordillera
Lago Colbún - Rari	San Clemente - Colbún	Turismo de Naturaleza, Turismo Aventura, Turismo Gastronómico, Turismo Cultural y Turismo Termal	Ruta Gastronómica campo&mar, Ruta del Artesano, Ruta de la Precordillera, Ruta de la Lana, Manos del Pehuenche.
Linares y Cajón del Achibueno	Linares	Turismo de Naturaleza, Agroturismo, Turismo Termal, Turismo Aventura,	Ruta de la Precordillera, Ruta Gastronómica campo&mar, Ruta de las Termas, Ruta de Observación de Flora y Fauna (Reserva Nacional Los Bellotos del Melado)

**Fuente:** Dirección Regional SERNATUR de Maule, diciembre 2014

**Cuadro 2-8**  
**Destinos / Programas Vacaciones 3 era Edad, familiares y Giras de Estudios**

Destinos	Vacaciones 3 era Edad	Giras de Estudio	Vacaciones Familiares	Programas Intra-regionales
Destino Iloca -Vichuquén				
Destino Valle de Curicó				x
Destino Constitución			x	
Destino Radal Siete Tazas				
Destino Vilches-Altos del Lircay				x
Destino Colbún	x			
Destino Chanco-Pelluhue				x
Destino Achibueno				

Fuente: Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014.

**Cuadro 2-9**  
**ZOIT Región del Maule.**

ZOIT	Comunas	Vocación Turística	Estado de declaratoria
<b>Chanco -Pelluhue</b>	Chanco-Pelluhue	Turismo de playa, turismo de naturaleza, turismo aventura, agroturismo	Estado Vigente, en proceso de actualización. Declarada Resolución Ex. N° 1291 04/11/2009
<b>Lago Colbún –Rari</b>	Colbún San Clemente	Turismo de Naturaleza, Turismo Aventura, Turismo Gastronómico, Turismo Cultural y Turismo Termal	Reelaboración de plan de acción para próximo pronunciamiento de Comité de Ministros

Fuente: Dirección Regional SERNATUR de Maule, diciembre 2014.

**Cuadro 2-10**  
**Caracterización de las Áreas Silvestres Protegidas del Estado (ASPE)**

ASPE	Comunas	Principales atractivos	Visitación 2013
Parque Nacional, Radal Siete Tazas y Reserva Nacional	Molina	Radal, Velo de la Novia, Siete Tazas, Parque Ingles, Senderos de trekking Valle del Indio, Los Chiquillantes, La Montañita, Sendero interpretativo Salto La Leona, El Coigüe.	42.776
Reserva Nacional Los Ruiles	Cauquenes	Su principal sendero de trekking es Los Ruiles, en sector Los Ruiles de Cauquenes.	3.413
Reserva Nacional Los Queules	Pelluhue	Preservación del queule, pitao punctata y michay rojo, especies en peligro de extinción. De fauna se destacan el pitio, el chuncho, el chingue, el quique, el pudú y el picaflor.	228
Reserva Nacional Los Bellotos del Melado	Colbún	Su principal sendero de trekking es San Sebastián - El Portezuelo, el Melado. Comienzo de embalse de Ancoa.	360
Reserva Nacional Laguna Torca	Vichuquén	Cisnes de cuello negro. Representa uno de los ambientes húmedos más importantes de la zona central del país, ya que tiene una gran densidad y diversidad de avifauna. Principales senderos de trekking: Sendero Bosques de Llico, Sendero El Pajonal.	13.291
Reserva Nacional Federico Albert	Chanco	Sus principales senderos de trekking son: El sendero de los Sentidos, El Eucalipto, Las Dunas de Federico Albert, Paseo peatonal Camino al bosque.	7.354
Reserva Nacional Altos de Lircay	San Clemente	Sus principales senderos de trekking son: Laguna del Alto, El Enladrillado, La Playa - Valle del Venado, Antomahuida, Retrincura.	10.954

**Fuente:** Elaboración propia con fuente Dirección Regional SERNATUR de Maule, Diciembre 2014.

#### **2.4 Situación de las Áreas Protegidas.**

La cuenca del río Mataquito no posee áreas silvestres protegidas pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Protegidas por el Estado (SNASPE). En tanto, en la cuenca del río Maule, las áreas bajo protección oficial pertenecientes al SNASPE son 7, las Reservas Nacionales: Los Bellotos del Melado, Radal Siete Tazas (es también Parque Nacional), Altos del Lircay, Federico Albert, Laguna Torca, Los Queules y Los Ruiles (Figura 2-6).

Además, la región posee 4 Santuarios de la Naturaleza: Alto Huemul, Laguna Torca, Constitución y Humedal de Reloca.

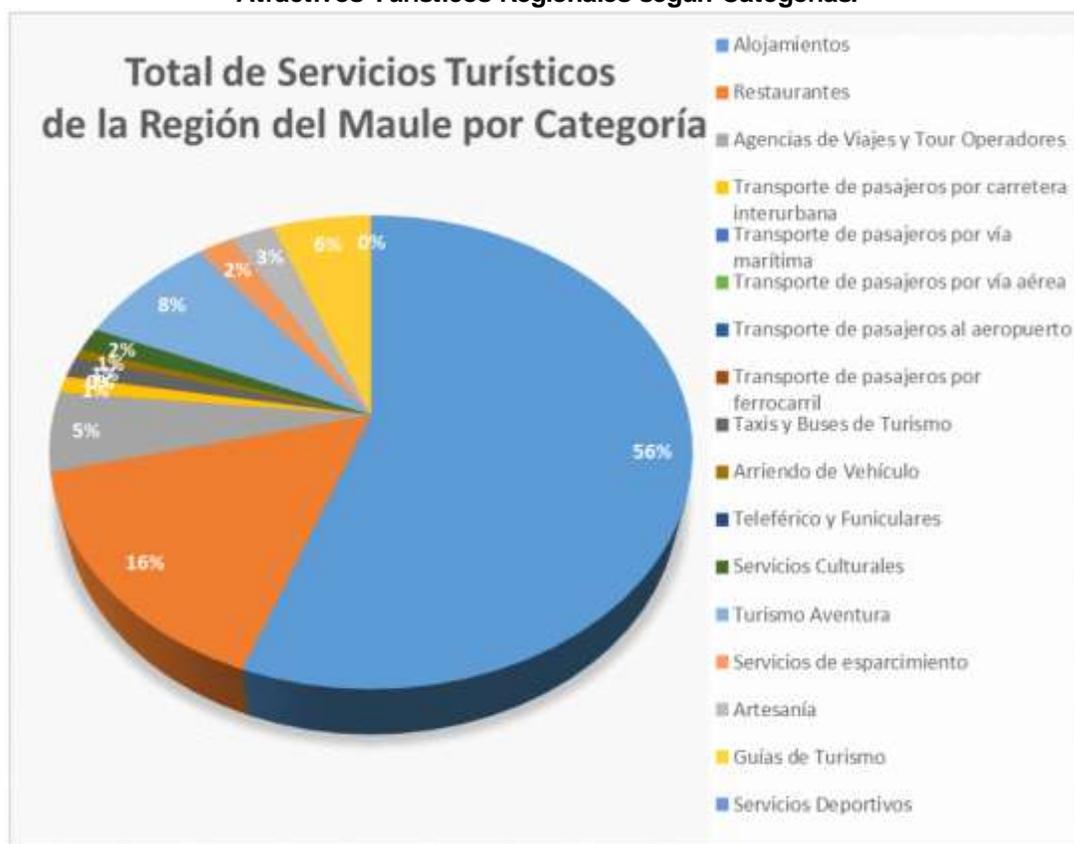
## 2.5 Áreas de Desarrollo Indígena

La Región del Maule no posee Áreas de Desarrollo Indígena (ADI) establecidas oficialmente<sup>17</sup>.

## 2.6 Caracterización económica

Hasta el mes de diciembre del 2014 se encontraban en el Registro Oficial de SERNATUR un total 624 prestadores de servicios turísticos en la Región del Maule, de éstos un 56% corresponden a servicios de alojamiento.

**Figura 2-7**  
**Atractivos Turísticos Regionales según Categorías.**



**Fuente:** Dirección Regional SERNATUR de Maule, diciembre 2014

<sup>17</sup> Áreas de Desarrollo Indígena  
<http://www.conadi.gob.cl/index.php/nuestra-institucion/areas-de-desarrollo-indigena>

## 2.6.1 Catastro de Prestadores de Servicios Turísticos en la Región del Maule

**Cuadro 2-11**  
**Prestadores de Servicios Turísticos, registrados en SERNATUR, según comunas año 2014.**

Comunas	Servicios														Total General	
	Agencias de Viaje y Touroperadores	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
Cauquenes		8				2										10
Chanco		3				1	1									5
Colbún	3	16		4	2	5		2							3	35
Constitución	1	30			1	5										37
Curepto		4				1										5
Curicó	6	20		1	1	6	1					1			3	39
Empedrado		1														1
Hualañé		3				1										4
Licantén	2	60			3	11										76
Linares	6	28	1		4	10	2	1		1					7	60
Longaví		3				1										4
Maule		1				1		1							3	6
Molina	2	14			1	1	1								1	20
Parral		9				2		1								12
Pelarco	1	3		1		1	1	1								8
Pelluhue	1	29				5		1								36
Pencahue		3				1										4
Rauco		1						1								2
Río Claro		5			1	1		1								8
Romeral	1	3			1	2									4	11
Sagrada Familia		2				3	1	1								7
San Clemente	1	30		1	3	7	1								17	60
San Javier	1	5		1	2	4	2	2		2					1	20
San Rafael		1			1											2
Talca	7	38	3	5	13	16		1		6		6			8	103
Teno	1	2			1										2	6
Vichuquén	1	20				3									2	26
Villa Alegre		2		3		2										7
Yerbas Buenas		3			2	5										10
<b>Total General</b>	<b>34</b>	<b>347</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>36</b>	<b>97</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>51</b>	<b>624</b>

Fuente: Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014.

**Cuadro 2-12**  
**Registro histórico de servicios turísticos Región del Maule.**

Tipo de Servicio	Años			
	2011	2012	2013	2014
Agencias de Viaje y Tour operadores	1	17	14	2
Alojamiento Turístico	45	173	99	21
Arriendo de Vehículo	2	1	0	1
Artesanía	1	6	7	2
Guías de Turismo	13	13	2	8
Restaurantes y Similares	6	50	28	12
Servicios Culturales	0	5	4	1
Servicios de Esparcimiento	5	6	1	1
Servicios Deportivos	0	0	0	0
Taxis y Buses de Turismo	2	2	2	3
Transporte de Pasajeros al Aeropuerto	0	0	0	0
Transporte de Pasajeros por Carretera Interurbana	2	1	0	4
Transporte de Pasajeros por Vía Aérea	0	0	0	0
Transporte de Pasajeros por Vía Marítima	0	0	0	0
Turismo Aventura	0	13	33	4
<b>Total</b>	<b>77</b>	<b>287</b>	<b>190</b>	<b>59</b>

**Fuente:** Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014

### 2.6.2 Pasajeros provenientes de programas sociales

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

**Cuadro 2-13**  
**Estadísticas de Llegadas de Programas de Turismo Social – Vacaciones Tercera Edad - Tradicional / Cupos sociales.**

Lugar de Residencia	Destinos	2010	2011	2012	2013	2014
	Destino Iloca –Vichuquen	0	0	0	0	0
	Destino Valle de Curicó	0	0	0	0	0
	Destino Constitución	0	0	0	0	0
	Destino Radal Siete Tazas	0	0	0	0	0
	Destino Vilches -Altos del Lircay	0	0	0	0	0
Todo Chile	Destino Colbún	N/A	968	1.223	816	324
	Destino Chanco –Pelluhue	0	0	0	0	0
	Destino Achibueno	0	0	0	0	0

**Fuente:** Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014

**Cuadro 2-14**  
**Estadísticas de Llegadas de Programas de Turismo Social – Gira de Estudios**

Lugar de Residencia	Destinos	2010	2011	2012	2013	2014
	Destino Iloca –Vichuquen	0	0	0	0	0
	Destino Valle de Curicó	0	0	0	0	0
	Destino Constitución	0	0	0	0	0
	Destino Radal Siete Tazas	0	0	0	0	0
	Destino Vilches -Altos del Lircay	0	0	0	0	0
	Destino Colbún	0	0	0	0	0
	Destino Chanco –Pelluhue	0	0	0	0	0
	Destino Achibueno	0	0	0	0	0

**Fuente:** Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014

Para el turismo social el único destino que presenta una demanda (que además es baja) es Colbún, que ha tenido históricamente una tradición por sus conocidas aguas, sin embargo no se observa una distribución mayor coherente con la aptitud que tiene el territorio.

**Cuadro 2-15**  
**Estadísticas de Llegadas de Programas de Turismo Social – Intrarregional.**

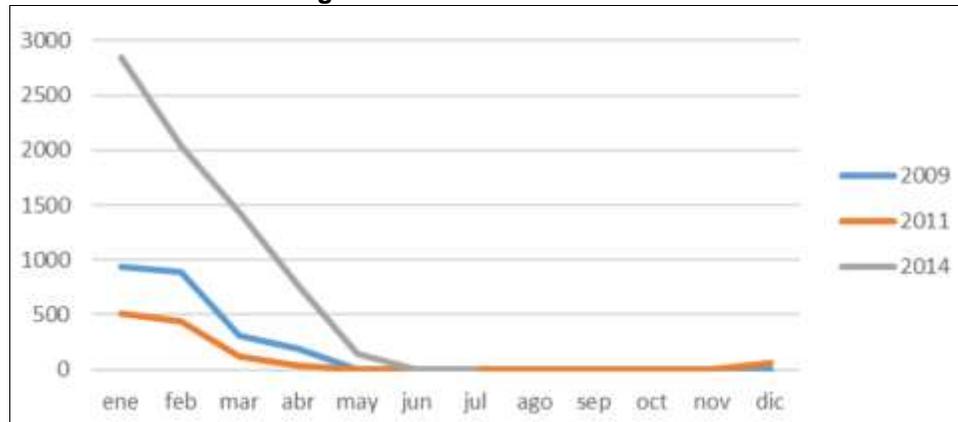
Destinos	2012	2013	2014
Destino Iloca -Vichuquen			
Destino Valle de Curicó	310	636	1120
Destino Chanco -Pelluhue			
Destino Radal Siete Tazas			
Destino Vilches -Altos del Lircay			
Destino Colbún			
Destino Constitución			
Destino Achibueno			

**Fuente:** Subdirección de Desarrollo, SERNATUR, diciembre 2014

## 2.7 Caracterización de la demanda actual

A continuación, se exponen algunas figuras que muestran las tendencias de demandas por grupo en la Región del Maule. En cuanto a la llegada de turistas extranjeros manifiesta en dos años analizados una ligera alza para los meses de enero y febrero, manifestándose una moderada estacionalidad que es consecuente con las características del turismo en la región.

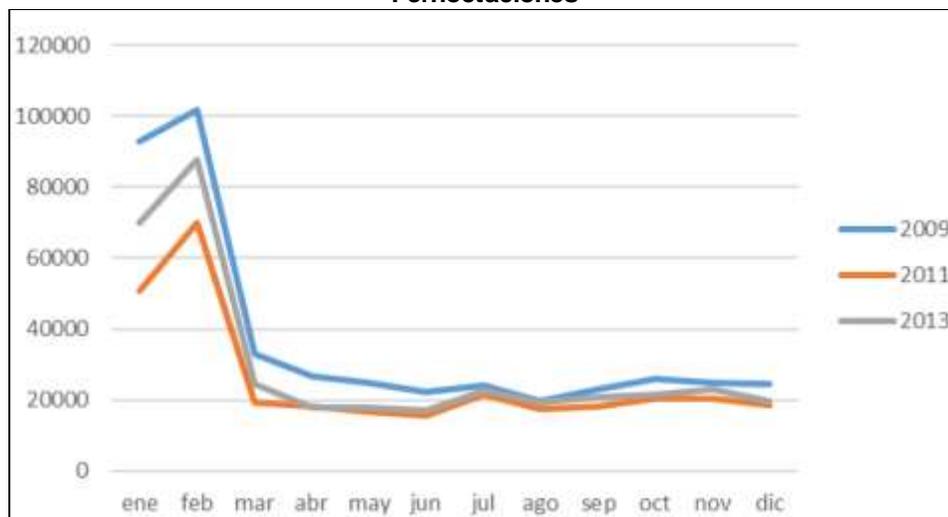
**Figura 2-8**  
**Llegadas Turistas Internacionales.**



Fuente: Aduanas

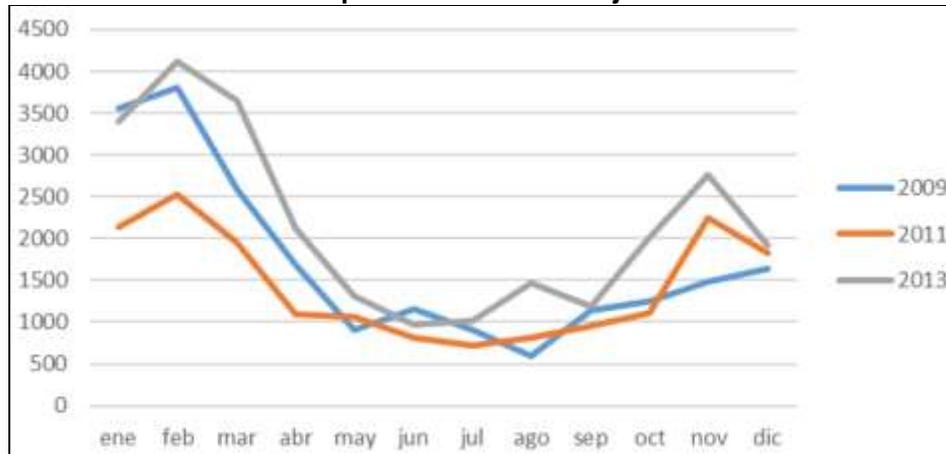
En relación a la evolución de las pernoctaciones, se muestra en las siguientes tablas, especificándose si estas son realizadas por extranjeros o nacionales:

**Figura 2-9**  
**Pernoctaciones**



Fuente: INE

**Figura 2-10**  
**Evolución pernотaciones extranjeros Maule**



Fuente: INE

En cuanto a las pernотaciones tanto nacionales como internacionales, el “*peak*” se manifiesta muy marcadamente en el mes de febrero propiamente tal, congruente con las clásicas vacaciones familiares que se desarrollan en Chile. Los destinos análogos al sol y playa en este caso serían Vichuquén y Radal 7 Tazas.

### 3 RECOPIACIÓN Y REVISIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

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

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

#### Instrumentos Regionales

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

#### Instrumentos Locales

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

#### 3.1 Instrumentos Regionales

##### 3.1.1 Estrategia Regional de Desarrollo

La actualización de la **Estrategia Regional de Desarrollo 2008-2020** es el instrumento de Planificación Regional que orienta la acción regional hasta el año 2020. 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 del Maule**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Territorio, infraestructura y medio ambiente	Turística	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Completar la pavimentación de la ruta costera regional y del arco Oriente	Ruta costera regional Ruta arco Oriente
Identidad y cultura	Turística y local	Edificación patrimonial	Espacios culturales	Regional
Identidad y cultura	Turística y local	Otros	Apoyar la recuperación de espacios y fomentar la construcción de espacios al aire libre	Regional

**Fuente:** Elaboración propia a partir de información de la Estrategia Regional de Desarrollo. Región del Maule, 2008-2020.

### 3.1.2 Política Regional de Turismo

De acuerdo a la información sistematizada, la Región del Maule no cuenta con una Política Regional de Turismo.

### 3.1.3 Plan de Acción Sector Turismo

El documento Plan de Acción Sector Turismo Región del Maule es el instrumento de planificación sectorial turística de la región. Es por ello, que durante el periodo 2014-2018, se propone como eje estructural trabajar en torno a los lineamientos planteados en el programa de Gobierno de la Presidenta de la República Michelle Bachelet, quien propone el desafío de potenciar el desarrollo turístico sustentable de las Áreas Silvestres Protegidas, como nuestro Parque Nacional Radal Siete Tazas; avanzar en el establecimiento de Zonas de Interés Turístico (ZOIT), como la actual Chanco-Pelluhue y Lago Colbún-Rari (a la espera de aprobación del Comité de Ministros); impulsar y promover la oferta turística con elementos culturales, como el ramal Talca-Constitución; facilitar el acceso a instrumentos de fomento para la inversión turística a través de proyectos locales apoyados por el Gobierno Regional con foco en fortalecer el capital humano; desarrollar y planificar sustentablemente nuestros territorios; además de promover turísticamente la región tanto dentro como fuera de Chile.

**Cuadro 3-2**  
**Infraestructura Turística Requerida según el Plan de Acción Sector Turismo.**  
**Región del Maule.**

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Diversificación experiencias	Turística	Construcción vialidad	Infraestructura pública habilitante	Parque Nacional Radal Siete Tazas
Diversificación experiencias	Turística	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Ruta K-275, Sector Las Trancas-Parque Inglés.	Parque Nacional Radal Siete Tazas
Otros	Turística	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Reposición Pav. Ruta M-50 Sector: Chanco-Constitución.	Ruta M-50 Sector: Chanco-Constitución.

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Otros	Turística	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Ruta M-80-N, Sector Tregualemu-	Ruta M-80-N, Sector Tregualemu-
Otros	Turística y local	Edificación patrimonial	Restauración Parroquia Sagrado Corazón de Jesús de Gualleco.	Gualleco
Otros	Turística	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Ruta 115 Ch, S: Puente Lo Aguirre-Limite Paso Pehuenche.	Ruta 115 Ch, S: Puente Lo Aguirre-Limite Paso Pehuenche.
Otros	Turística	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Ruta K-705, Sector Cr. Ruta K-715-Vilches Alto.	Ruta K-705, Sector Cr. Ruta K-715-Vilches Alto.
Otros	Turística y local	Otros	Mejoramiento Plaza de Armas y Entorno de Chanco.	Chanco
Otros	Turística	Otros obras portuarias	Construcción Parque Borde Fluvial Ciudad de Constitución.	Constitución
Otros	Turística y local	Edificación patrimonial	Habilitación de La Nave y Estación Talca.	Talca
Otros	Turística y local	Edificación patrimonial	Reparación Museo Regional de Talca.	Talca
Otros	Turística	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Mejoramiento Ruta J-55 Sector: La Unión - Los Queñes.	Ruta J-55 Sector: La Unión - Los Queñes.
Otros	Turística	Edificación patrimonial	Habilitación Teatro Municipal Cauquenes.	Cauquenes
Otros	Turística y local	Edificación patrimonial	Restauración y Puesta en Valor Edificio Servicios Públicos de Talca.	Talca
Otros	Turística y local	Edificación patrimonial	Restauración Iglesia San Francisco de Curicó.	Curicó
Otros	Turística y local	Edificación patrimonial	Restauración y Puesta en valor Intendencia Regional del Maule -Talca.	Talca
Otros	Turística y local	Edificación patrimonial	Reposición Teatro Municipal, Constitución.	Constitución
Otros	General	Otros	Construcción Campamentos Invernales de Vialidad Paso Pehuenche.	Paso Pehuenche
Otros	Turística	Otros obras portuarias	Mejoramiento Borde Costero Constitución, Sector Fluvial.	Constitución
Otros	Turística	Otros obras portuarias	Reposición de Infraestructura náutica de uso público.	Constitución
Otros	Turística y local	Edificación patrimonial	Reposición Centro Cívico de Constitución.	Constitución
Otros	Turística	Edificación patrimonial	Habilitación Paseo Histórico Ciro Boetto.	Iloca- Vichuquen
Otros	Turística	Otros	Conservación Sistema Señalización Informativa.	Región del Maule
Otros	Turística y	Otros	Habilitación Ramal	Ramal Talca

Línea Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
	local		Ferroviario Talca - Constitución.	Constitución

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

#### 3.1.4 Plan Regional de Ordenamiento Territorial.

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

En el caso de la Región del Maule el Plan de Ordenamiento Territorial se encuentra actualmente en elaboración. En septiembre de 2013 se inició el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica.

#### 3.1.5 Plan Regional de Desarrollo Urbano

El Plan Regional de Desarrollo Urbano (PRDU) de la Región del Maule de acuerdo al Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) se encuentra en Formulación en etapa de Revisión de Informe Ambiental, con fecha de inicio de junio del 2005. El objetivo del Plan es proveer de un marco de Referencia para orientar a largo plazo las actuaciones sectoriales públicas y privadas en el territorio de la Región del Maule, por medio de Estrategias referidas al espacio territorial, metas referenciales respecto al sistema urbano regional y normativas básicas respecto al suelo regional.

El PDRU no ofrece un programa concreto de acción, sino que efectúa un listado de los atractivos de la región que corresponden a 298 en total, siendo 125 Sitios Naturales (42%), 48 Museos y Manifestaciones culturales (16%), 42 Folklore (14%), 29 Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas (10%) y 54 Acontecimientos programados (18%). Como una fase inicial para un proyecto de desarrollo turístico futuro.

### 3.2 Instrumentos de Planificación Local

#### 3.2.1 Planes de Desarrollo Turístico Comunales

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

En la Región del Maule se encuentran vigentes dos Planes de Desarrollo Turístico Comunales. A la fecha de entrega de este avance no fue posible disponer de otros

PLADETUR en proceso de elaboración, ya que el informe no contaba con la validación final de actores locales.

El **PLADETUR Costa Maule 2013** busca posicionar al turismo como actividad económica dinamizadora y sustentable, articulando las voluntades público-privadas para optimizar el desarrollo e inversión de infraestructura, profesionalización de la base empresarial y promoción. El documento considera las comunas de Vichuquén, Licantén, Constitución, Chanco y Pelluhue.

**Cuadro 3-3**  
**Infraestructura Turística Requerida según el PLADETUR Costa Maule.**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura	Turística	Otros	Mejoramiento de la infraestructura básica de las comunas de la Costa Maule	Destino Costa Maule
Infraestructura	Turística	Otros	Centro de difusión de actividades al aire libre	Parque de mitigación de Constitución
Infraestructura	Turística	Otros	Circuito de Miradores	Destino Costa Maule
Infraestructura	Turística	Otros	Centro de interpretación Legado Campesino Costero (CILCC)	Chanco

**Fuente:** Elaboración propia a partir de información del PLADETUR Costa Maule 2013.

El **PLADETUR Destino Curicó, Valle y Cordillera 2014** se orienta a propiciar los lineamientos y ejes de intervención prioritarios en materia turística para el destino conocido como Curicó, Valle y Cordillera, que agrupa a las comunas de Curicó, Teno, Sagrada Familia, Romeral, Molina y Río Claro, en un esfuerzo por propiciar una mirada territorial en la que prime el concepto de destino, más allá de los tradicionales límites y divisiones político-administrativas que bien poco tienen importancia en lo que respecta a los movimientos de los flujos turísticos.

**Cuadro 3-4**  
**Infraestructura Turística Requerida según el PLADETUR Destino Curicó, Valle y Cordillera**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Posicionamiento del Producto Turismo enológico	Turística	Otros	Diseño, Construcción e Implementación del Centro de Visitantes e Interpretación de la Vid y el Vino	Curicó
Posicionamiento del Producto Turismo enológico	Turística	Otros	Centro de Formación Técnica de Servicios de Turismo orientado al Turismo Enológico	Curicó
Posicionamiento del Producto Turismo enológico	Turística	Otros	Puesta en Marcha Centro Regional de Degustación del Vino	Curicó Molina
Posicionamiento del Producto Turismo enológico	Turística	Otros	Diseño Proyecto Red Aulas Del Vino	Curicó Molina Sagrada Familia
Infraestructura, conectividad y servicios básicos	Turística	Otros	Ruta Turística Escénica Binacional	Romeral
Infraestructura, conectividad y servicios básicos	Turística	Otros	Plan Integral de mejoramiento turístico y recreacional del PN Radal Siete Tazas	Parque Nacional Radal Siete Tazas
Infraestructura, conectividad y servicios básicos	Turística	Otros	Anteproyecto para la Puesta en Valor y Accesibilidad de las Termas de San Pedro	Termas de San Pedro
Infraestructura, conectividad y servicios básicos	Turística	Otros	Proyecto Recuperación de Antiguas Rutas del Tren	Todo el destino
Infraestructura, conectividad y servicios básicos	Turística	Otros	Eco-Equipamiento e instalaciones PN Radal Siete Tazas	Parque Nacional Radal Siete Tazas
Desarrollo de productos	Turística	Otros	Diseño y Habilitación Museo de las Tradiciones	Sagrada Familia
Desarrollo de productos	Turística	Otros	Museo Histórico Aduana Los Queñes	Los Queñes
Desarrollo de productos	Turística	Otros	Ruta Histórica Patrimonial	Teno y Sagrada Familia
Desarrollo de productos	Turística	Otros	Ruta Familiar Condorito	Río Claro
Desarrollo de productos	Turística	Otros	Ruta de Turismo <i>outdoor</i>	Todo el destino
Desarrollo de productos	Turística	Otros	Feria Agroalimentaria de Productos Locales	Sagrada Familia y Río Claro
Ordenamiento Territorial	Turística	Otros	Plan Integral de Puesta en Valor y recuperación del Cerro Condell con Parque Urbano de Curicó	Curicó
Información y asistencia al turista	Turística	Otros	Diseño y puesta en marcha de señalética con identidad regional	Todo el destino

**Fuente:** Elaboración propia a partir de información del PLADETUR Destino Curicó, Valle y Cordillera 2014.

### 3.2.2 Planes de Desarrollo Comunal

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

En lo que respecta a la **Región del Maule**, se revisaron los PLADECO que están directamente relacionados con los destinos focalizados por la Subsecretaría y que corresponde a: Colbún, Constitución, Curepto, Curicó, Chanco, Licantén, Linares, Molina, Pelluhue, Pencahue, Río Claro, Sagrada Familia y Talca.

El **PLADECO de Colbún 2013 - 2017 aspira** a convertir a Colbún en una comuna con desarrollo agrícola y de infraestructura armónica con el medio ambiente que fomente el turismo, el rescate de la identidad cultural, la salud y la educación. La infraestructura turística identificada corresponde a la habilitación de baños para uso público, en el marco de las líneas de acción vinculadas a las áreas verdes y dirigida a las comunas de Colbún y Panimávida.

El **PLADECO de Constitución 2008- 2012** tiene como objetivo convertirse en la comuna con mayor potencia forestal industrial, turística y pesquera de la región, que permita a sus habitantes mejores opciones de vida. En el PLADECO se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura y equipamiento vinculados al turismo:

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

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Cultura	Turística y local	Otros	Construcción centro cultural	Constitución
Infraestructura	Turística y local	Otros	Mejoramiento recinto teatro	Putú
Infraestructura	Turística y local	Otros	Mejoramiento y Habilitación Parque Costanera del Mar	Constitución
Infraestructura	Turística y local	Otros	Mejoramiento Parque Cerro Mutrun	Cerro Mutrun

**Fuente:** Elaboración propia a partir del PLADECO de Constitución 2008-2012.

El **PLADECO de Curepto 2012-2016** busca potenciar el patrimonio cultural y natural, del desarrollo productivo silvoagropecuario y turístico de Curepto, con el objetivo de incrementar las opciones de trabajo para sus habitantes y atraer servicios a la comunidad. Los requerimientos de infraestructura pública vinculada al turismo se encuentran en los siguientes ejes estratégicos del PLADECO.

**Cuadro 3-6**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Curepto.**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Vialidad	Turística	Otros	Instalación señaléticas puntos turísticos	Curepto
Fomento productivo	Turística y local	Otros	Mercado para venta de productos locales	Curepto
Infraestructura	Turística y local	Otros	Diseño Centro Cultural	Curepto

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

El **PLADECO de Curicó 2015** tiene como visión convertir a Curicó en una ciudad grata para vivir y visitar, potenciando acciones en los ámbitos económicos, sociales y culturales que la transformen en una comuna turísticamente atractiva. En el PLADECO, se identifican los siguientes requerimientos vinculados a la actividad turística:

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

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo económico local	Turística y local	Otros	Disponer de infraestructura de apoyo a micro y pequeños empresarios	Curicó
Desarrollo económico local	Turística y local	Otros	Mejoramiento entorno físico para hacer más atractiva la ciudad	Curicó

**Fuente:** Elaboración propia a partir del PLADECO Curicó 2015.

El **PLADECO de Chanco 2015-2019** aspira a convertir a Chanco en el centro del desarrollo silvoagropecuario y turístico del sector seco de la Región del Maule, ya que está inserta en un patrimonio natural en equilibrio con el desarrollo económico en concordancia con la integración rural y calidad vida de sus habitantes.

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

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Sub-tipo	Nombre	Ubicación
Transporte	Turística	Otros	Habilitación Paseo Los Gigantes, Acceso Playa Monolito	Playa Monolito
Transporte	General	Otros	Prefactibilidad terminal de buses de Chanco	Chanco
Educación y cultura	Turística y local	Edificación Patrimonial	Reposición Iglesia de Chanco - Ejecución	Chanco
Educación y cultura	Turística y local	Otros	Reposición Centro Cultural Guadalupe Del Carmen - Diseño	Chanco
Desarrollo urbano	Turística	Otros	Habilitación y mantención de playas Monolito y Loanco	Playa Monolito y Loanco
Desarrollo urbano	Turística y local	Otros	Habilitación Paseo Histórico Abdón Fuentealba	Chanco

**Fuente:** Elaboración propia a partir del PLADECO Chanco 2015-2019.

En el **PLADECO de Licantén** elaborado el 2011 se identifica como requerimiento vinculado a la actividad turística el mejoramiento de infraestructura de la costanera del borde costero de Licantén. Junto con ello, se precisa el requerimiento de estacionamientos, letreros y señalización.

El **PLADECO de Linares 2014-2018** busca potenciar el turismo. Haciendo uso de las ventajas comparativas geográficas y culturales de la comuna. Para alcanzar lo anterior, las iniciativas del PLADECO se orientan a impulsar el PLADETUR, desarrollar mesas de trabajo público-privadas y favorecer el turismo rural. A continuación, se detallan las iniciativas vinculadas a infraestructura turística:

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

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Deporte	Turística y local	Otros	Construcción de Media Luna	Linares
Infraestructura	Turística	Ampliación, mejoramiento y reparación Vialidad	Arreglo de caminos Cajón embalse Ancoa y Cajón Achibueno	Tramo Embalse Ancoa-Chupallar y el tramo Embalse Ancoa-Puente Arco tramo Escuela el Llepo-El Peñasco y el tramo El Peñasco-Retén de Pejerrey.

**Fuente:** Elaboración propia a partir del PLADECO Linares 2014-2018.

El **PLADECO de Molina 2014-2018** tiene como objetivo que Molina se convierta en una comuna innovadora en el sector vitivinícola, agroindustrial y turística, mediante el trabajo conjunto entre municipio y comunidad, respetando el medio ambiente. Los requerimientos de infraestructura y equipamiento turístico identificados son los siguientes:

**Cuadro 3-10**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Molina**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Fomento al turismo	Turística	Otros	Implementación de señalización que promueva el turismo en la comuna.	Molina
Fomento al turismo	Turística y local	Otros	Diseño y ejecución del mejoramiento del Mercado comunal	Molina
Fomento al turismo	Turística y local	Otros	Diseño y mejoramiento del Terminal y Mercado Comunal	Molina
Fomento al turismo	Turística y local	Otros	Diseño y ejecución de señalética con información de calles en el Centro de Molina con identidad	Molina
Fomento al turismo	Turística	Otros	Diseño y ejecución de señalética en Radal Siete Tazas con identidad	Parque Nacional Siete Tazas
Fomento al turismo	Turística	Otros	Diseño y ejecución de Boulevard en calle Quechereguas para espacio de entretención (Café, bares, entre otros)	Molina
Fomento al turismo	Turística y local	Otros	Diseño y ejecución de un Museo Comunal Temático relacionado a la cultura e historia del Vino	Molina
Fomento al	Turística	Otros	Diseño y ejecución de servicios higiénicos y feria	Parque Nacional

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
turismo			artesanal y/o servicios Radal	Siete Tazas
Fomento al turismo	Turística	Otros	Diseño y ejecución de servicios higiénicos y feria artesanal y/o servicios Velo de la Novia	Parque Nacional Siete Tazas
Fomento al turismo	Turística	Otros	Diseño y ejecución de servicios higiénicos y feria artesanal y/o servicios Siete Tazas	Parque Nacional Siete Tazas
Fomento al turismo	Turística	Otros	Diseño y ejecución de servicios higiénicos y feria artesanal y/o servicios Parque Inglés	Parque Nacional Siete Tazas
Fomento al turismo	Turística	Otros	Diseño y ejecución de caballerizas en Parque Inglés	Parque Nacional Siete Tazas
Fomento al turismo	Turística	Otros	Diseño y ejecución de un Parador de Buses en Parque Inglés	Parque Nacional Siete Tazas
Fomento al turismo	Turística	Otros	Diseño y ejecución de una Posta de Primeros Auxilios en Parque Inglés	Parque Nacional Siete Tazas
Fomento al turismo	Turística	Otros	Diseño y ejecución de un Pueblo Artesanal en Molina	Parque Nacional Siete Tazas
Fomento al turismo	Turística	Otros	Diseño y Mejoramiento Feria de Productos Locales y Agrícola en Avenida Poniente	Parque Nacional Siete Tazas
Fomento al turismo	Turística	Agua potable rural	Diseño y ejecución de Agua Potable para inversiones en servicios turísticos en Parque Inglés, Siete Tazas, Velo de la Novia y Radal	Parque Nacional Siete Tazas

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECOC de Molina 2014-2018

El **PLADECOC de Pelluhue 2009-2012** se orienta a que la comuna se desarrolle integralmente aprovechando sus ventajas comparativas en turismo, agricultura, pesca y artesanía, que dará sustento a los habitantes para elevar su calidad de vida. A continuación, se detallan las iniciativas vinculadas a infraestructura turística:

**Cuadro 3-11**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Pelluhue**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Sin información	Turística	Otros	Dotar de señalética (vial y turística) y recipientes para basura en lugares estratégicos de la comuna.	Pelluhue
Sin información	General	Otros	Construcción anfiteatro	Pelluhue
Sin información	General	Otros	Construcción estacionamientos	Costanera Pelluhue-Curanipe
Sin información	Turística y local	Otros	Construcción sala de ventas Productos locales	Pelluhue

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECOC Pelluhue 2009-2012

El **PLADECOC de Pencahue 2014-2018** tiene como objetivo convertirse en una comuna donde el empleo, los servicios básicos y la educación son ejes centrales de su desarrollo, así también, busca potenciar actividades económicas que permitan mejorar la calidad de vida de sus habitantes. En el PLADECOC de Pencahue, se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura vinculados al turismo

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

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Desarrollo productivo	Turística y local	Otros	Proyecto de feria agrícola y artesanal	Penciahue
Turismo y cultura	Turística y local	Edificación Patrimonial	Reconstrucción capilla de la Virgen del Carmen	Batuco
Turismo y cultura	Turística y local	Edificación Patrimonial	Reconstrucción Iglesia de Corinto	Corinto
Turismo y cultura	Turística	Otros	Construcción miradores	Corinto, Curtiduría, González Bastías
Turismo y cultura	Turística	Otros	Construcción <i>camping</i> municipal	Ramal Talca Constitución
Turismo y cultura	Turística y local	Otros	Construcción Anfiteatro recreativo	Penciahue
Turismo y cultura	Turística	Otros	Construcción de senderos	Ramal Talca Constitución
Turismo y cultura	Turística y local	Otros	Construcción centro salón cultural	Penciahue
Infraestructura	Turística y local	Otros	Mejoramiento Plaza de Armas	Penciahue

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Penciahue 2014-2018

El **PLADECO de Río Claro 2012-2017** define a Río Claro como una comuna de identidad campesina, que aspira a convertirse en un territorio económico y socialmente dinámico y próspero, con calidad de vida. En el PLADECO de Penciahue, se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura vinculados al turismo:

**Cuadro 3-13**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Río Claro**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Identidad Histórico Cultural	Turística	Otros	Tematizar espacios públicos vinculados a la ruta Condorito	Cumpeo
Identidad Histórico Cultural	Turística y local	Otros	Habilitación anfiteatro	Cumpeo

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Río Claro 2012-2017

El **PLADECO de Sagrada Familia 2009-2012** aspira a convertir a la comuna en un polo turístico, específicamente turismo rural en los sectores de Villa Prat y Rincón de Mellado. A continuación, se detallan las iniciativas vinculadas a infraestructura turística:

**Cuadro 3-14**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Sagrada Familia.**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Infraestructura	Turística y local	Otros	Mejoramiento casco antiguo de Villa Prat	Villa Prat
Infraestructura	Turística y local	Otros	Mejoramiento Plaza de Armas de Villa Prat	Villa Prat

Fuente: Elaboración propia a partir del PLADECO Sagrada Familia 2009-2012.

El **PLADECO de Talca 2007-2010** aspira a convertir a la comuna de Talca en una plataforma para los servicios turísticos y agroalimentarios de la Región del Maule. A continuación, se detallan las iniciativas vinculadas a infraestructura turística.

**Cuadro 3-15**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Desarrollo Comunal de Talca.**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Cultura	Turística y local	Otros	Remodelación Plaza Cienfuegos para actividades culturales, artísticas y artesanales	Talca
Infraestructura	Turística y local	Otros	Recuperación y modernización de la Plaza de Armas	Talca
Infraestructura	Turística y local	Otros	Diseño y ejecución de parque recreativo borde río	Talca
Infraestructura	General	Otros	Terminación Mercado	Talca
Infraestructura	General	Otros	Reposición de Terminal de Buses y Centro Comercial Estación	Talca

**Fuente:** Elaboración propia a partir del PLADECO Talca 2007-2010.

### 3.2.3 Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP)

En la Región del Maule el Sistema Nacional del Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNAPE) está representado por:

- Parque Nacional Radal Siete Tazas
- Reserva Nacional Los Ruiles
- Reserva Nacional Los Queules
- Reserva Nacional Los Bellotos del Melado
- Reserva Nacional Laguna Torca
- Reserva Nacional Federico Albert
- Reserva Nacional Altos de Lircay

A continuación, se revisan los Planes de Manejo de las Áreas Silvestres Protegidas presentes en la región y que se encuentran bajo administración de la Corporación Nacional Forestal, que es la institución responsable de elaborar los instrumentos de planificación de cada ASP.

El **Parque Nacional Radal Siete Tazas** se encuentra en la provincia de Curicó, en la comuna de Molina. Fue creado como tal el 27 de marzo de 2008 y tiene una superficie de 1.009 hectáreas. Destaca por la protección de las especies de fauna como el pudú, el trichahue y el cóndor. En cuanto a flora, están presentes el raulí, roble, coigüe y maitén, entre otras especies.

En el Plan de Manejo de la Corporación Nacional Forestal (CONAF) 2008, se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura turística:

**Cuadro 3-16**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo del P.N. Radal Siete Tazas**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			Ubicación
	Tipo	Subtipo	Nombre	
Programa de Operaciones	Turística	Otros	Elaboración proyecto señalética Parque. Ejecución de proyecto de mantención y reparaciones caminos internos del parque	P.N. Radal Siete Tazas
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Elaboración y ejecución Programa Educación Ambiental	P.N. Radal Siete Tazas
Programa de Manejo de Recursos Naturales	Turística	Otros	Confección exposición de plano de zonas de uso del parque y señalética.	P.N. Radal Siete Tazas

**Fuente:** Elaboración propia a partir del Plan de Manejo del P.N. Siete Tazas, 2008

La **Reserva Nacional Los Ruiles** se crea el 13 de julio de 1982, mediante el Decreto Supremo 94 del Ministerio de Agricultura. El principal objetivo de esta unidad es dar protección a las especies arbóreas en “Peligro de extinción” como lo son el Ruil y el Pitao.

De acuerdo a la zonificación del Plan de Manejo vigente (CONAF, 2014), las zonas destinadas al uso turístico corresponden principalmente a las zonas Primitiva, de Recuperación Natural y de Uso Especial.

Los requerimientos de infraestructura identificados en el Plan de Manejo son los siguientes:

**Cuadro 3-17**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo del R.N. Los Ruiles**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			Ubicación
	Tipo	Subtipo	Nombre	
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseño e implementación de Senderos de interpretación.	R.N Los Ruiles
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseño e implementación de Senderos de Observación de Paisajes.	R.N Los Ruiles
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Centro de información ambiental y baños públicos.	R.N Los Ruiles

**Fuente:** Elaboración propia a partir del Plan de Manejo del RN Los Ruiles 2014.

La **Reserva Nacional Los Queules** se ubica en la comuna de Pelluhue y fue creada el 14 de marzo de 1995. Esta reserva se destaca por la preservación de especies con problemas de conservación como el queule, pitao y micha rojo, todas ellos en peligro de extinción. De las especies de fauna se destacan el chuncho, el chingue, el quique, el pudú y el picaflor. En lo que a flora se refiere, se encuentran también el michay, el copihue, el arrayán, el maqui, el boldo y el quillay.

Las Zonas de Uso de Manejo de Recursos permiten el desarrollo de la actividad recreativa y turística. Los requerimientos de infraestructura identificados en el Plan de Manejo son los siguientes:

**Cuadro 3-18**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la R.N. Los Queules.**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Operaciones	Turística	Otros	Instalación letrero identificativo de la unidad. Construcción infraestructuras requeridas por otros programas	R.N Los Queles
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseñar e implementar sendero de interpretación y educación ambiental, panel de interpretación ambiental, letreros necesarios para el funcionamiento del parque, programa de educación ambiental. Confección herbario con flora existente.	R.N Los Queles

**Fuente:** Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la R.N, Los Queules, 1999.

La **Reserva Nacional Los Bellotos del Melado** está ubicada en la Provincia de Linares, Comuna de Colbún. Fue creada el 20 enero de 1995, mediante el Decreto Supremo N° 18 del Ministerio de Agricultura. La unidad destaca por la protección de las especies de fauna, de las cuales las aves son las que tienen mayor representación en el área. Es uno de los cinco lugares en Chile, y el único bajo protección oficial del Estado, donde existen relictos del Belloto del Sur. En su Plan de Manejo de 2014 se identificaron los siguientes requerimientos de infraestructura y equipamiento turístico:

**Cuadro 3-19**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la R.N. Bellotos del Melado.**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Operaciones	Turística	Otros	Manejo sistema de senderos y señalética	R.N. Bellotos del Melado
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Diseño e implementación de: Programa Educación Ambiental.	R.N. Bellotos del Melado

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

La **Reserva Nacional Laguna Torca** está ubicada en la provincia de Curicó, comuna de Vichuquén. Fue creada el día 17 de octubre de 1985 por decreto N° 128, del Ministerio de Agricultura. Posee un gran valor escénico, ya que en la reserva se encuentra una gran cantidad y variedad de especies de flora y fauna. Su principal atractivo es la Laguna Torca y la presencia del cisne de cuello negro.

En su Plan de Manejo vigente (1990) se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura y equipamiento turístico:

**Cuadro 3-20**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la R.N. Laguna Torca**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Protección	Turística	Otros	Construcción e instalaciones de letreros de las actividades permitidas y prohibidas y de zonas de riesgo dentro de la reserva	R.N. Laguna Torca
Programa de obras y	Turística	Otros	Construcción e instalación de letreros, centro de Información Ambiental, casa bote, portal de acceso,	R.N. Laguna

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Mantenimiento			letrero bienvenido, asientos rústicos, Basureros y Muelle. Sendero de interpretación sobre pilotes	Torca
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Designación de área e implementación Área de merienda, Área de acampar, Sanitarios y fregadero, estacionamiento, mesones para zona de merienda Senderos de interpretación, Sendero de excursión Las Chupallas, Mirador Las Chupallas, Área de juegos infantiles. Creación herbario e insectario. Diseño e implementación programa de Educación Ambiental. Diseño de muestra a presentar en centro de información ambiental Laguna Torca	R.N. Laguna Torca

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la R.N. Laguna Torca, 1990.

La **Reserva Nacional Federico Albert** está ubicada en la Provincia de Cauquenes, comuna Chanco. Fue creada el 25 de mayo de 1981 por el Decreto N° 257 del Ministerio de Agricultura, en los terrenos donde se realizaron los primeros trabajos de contención de dunas en el país, lo que permitió recuperar dichos suelos para fines productivos y evitar que el avance de las dunas hiciera desaparecer el pueblo de Chanco.

En su Plan de Manejo se identifican los siguientes requerimientos de infraestructura turística:

**Cuadro 3-21**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la R.N. Federico Albert.**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa de Operaciones	Turística	Otros	Construcción de Señalética, Paneles informativos, Anfiteatro, sitios de Merienda, Cabina Sanitaria, Letreros. Construcción, mantención y reparación de la infraestructura del parque.	R.N. Federico Albert
Programa de Uso Público	Turística	Otros	Ampliación zona de merienda. Construcción, habilitación senderos de excursión, senderos interpretativos, paneles interpretativos, anfiteatro y Museo Forestal. Desarrollo Plan de Educación ambiental e Interpretación.	R.N. Federico Albert
Programa manejo Forestal y de Suelos	Turística	Otros	Creación y mantención <i>Arboretum</i> . Ubicación y señalización de los sitios donde se pueda producir y extraer leña y de los lugares donde se pueda instalar Colmenares u otros sistemas de obtención de productos asociados al bosque.	R.N. Federico Albert

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la R.N. Federico Albert, 1995.

La **Reserva Nacional Altos de Lircay** está ubicada en la provincia de Talca, comuna de San Clemente. Fue creada el 11 de junio de 1996. Destaca por la protección de las especies como el pudú, el puma y la loica. En lo que a flora se refiere destacan el huelo y huala, clasificadas como Vulnerables.

Los requerimientos de infraestructura y equipamiento turístico identificados en su Plan de Manejo (CONAF, 2009) son los siguientes:

**Cuadro 3-22**  
**Infraestructura requerida en el Plan de Manejo de la R.N. Altos de Lircay**

Línea de Acción Estratégica	Infraestructura Requerida			
	Tipo	Subtipo	Nombre	Ubicación
Programa operaciones	Turística	Otros	Desarrollo plan de implementación señalética y senderos	R.N Altos de Lircay
Programa Uso Público	Turística	Otros	Control y evaluación de senderos y señalética. Diseño y ejecución Programa de Educación Ambiental	R.N Altos de Lircay
Programa de Manejo de Recursos Naturales	Turística	Otros	Elaboración y exposición de plano de zonas de uso dentro del parque.	R.N Altos de Lircay

**Fuente:** Elaboración propia a partir del Plan de Manejo de la R.N. Altos de Lircay, 2009.

#### 3.2.4 Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico

La Región del Maule cuenta con dos Zonas de Interés Turístico que corresponden a la ZOIT de Chanco-Pelluhue, declarada en 2007 y la de Colbún-Rari en proceso de postulación. Ambas ZOIT fueron derogadas en 2014 y posteriormente mediante decreto 140 del 10 de marzo de 2014 se revoca la derogación de 18 ZOIT a nivel nacional. No obstante, ello, SERNATUR Regional informa que estas ZOIT serán re postuladas según el nuevo procedimiento y con ello se espera contar con Plan de Acción para cada una de ellas.

### 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 del Maule, es un instrumento de planificación elaborado por el Ministerio de Obras Públicas, que orienta las inversiones públicas en la región y que se ha desarrollado sobre una metodología de planificación estratégica, integrada y participativa, que apoya los procesos de toma de decisiones de inversión<sup>18</sup>

El principal objetivo de la región es proveer de la infraestructura que requiere para transformarse en una región rural-moderna con tradición y futuro, que integre una fuerte articulación público-privada, que apuesta a convertirse en una potencia agroalimentaria y forestal promoviendo una identidad asociada a su patrimonio histórico, natural y cultural, sobre la base del desarrollo de las iniciativas que mejoren la calidad de vida de sus territorios rurales y urbanos, que permitan incrementar su

<sup>18</sup> DIRPLAN: Plan Regional de Infraestructura y Gestión de Recursos Hídricos al 2021. Región del Maule - MOP  
[http://www.dirplan.cl/planes/regional/download/PRIGRH\\_Region\\_Maule.pdf](http://www.dirplan.cl/planes/regional/download/PRIGRH_Region_Maule.pdf)

productividad, así como su conectividad nacional e internacional, y que incentiven el manejo integral y el uso optimizado de sus recursos hídricos.

Objetivos Específicos del Plan Regional de Infraestructura y Gestión de Recursos Hídricos (PRIGRH) al 2021 Región del Maule son:

- Contribuir al Desarrollo de la Competitividad y Logística Regional. Desarrollar la infraestructura que permita establecer y posicionar al Paso Pehuenche como una incipiente plataforma de servicios internacionales asociados, mejorar el estándar.
- Desarrollo de los ejes viales y vías complementarias que permitan el acceso a los principales centros portuarios y aeroportuarios de la macro zona centro Sur (Valparaíso, O'Higgins, Biobío y Región Metropolitana), las redes viales que permiten asegurar incrementos en la competitividad regional e interregional y en las vías estructurantes de productos forestales.
- Apoyar el Desarrollo Urbano y Territorial. Mejorar la calidad de vida urbana en ciudades y borde costero a través de la dotación de obras de infraestructura; reducir el riesgo de inundaciones y remociones en masa; y recuperar el patrimonio arquitectónico.
- Mejorar la Calidad de Vida Rural. Mejorar la conectividad, a través de la implementación del programa de caminos secundarios y la recuperación de puentes menores y mejorar substancialmente el acceso al agua potable rural y saneamiento rural básico en localidades de la región.
- Apoyar al Fomento Productivo Regional. Desarrollar el sector agrícola y forestal a través del aumento de la seguridad del riego y el desarrollo y la mantención de ejes viales que permitan su conexión a mercados nacionales e internacionales; desarrollar infraestructura de caletas pesqueras; y potenciar el turismo rural y de intereses especiales.
- Contribuir al Desarrollo y Fortalecimiento de la Gestión de los Recursos Hídricos. Establecer, desarrollar y mejorar la infraestructura de la red hidrométrica; generar estudios específicos; y promover la gestión y manejo integrado de las cuencas hidrográficas.

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

Los Lineamientos del plan en el ámbito turístico son:

- Generar un “Arco Poniente”, que complemente el Oriente actualmente en desarrollo, logrando mejorar accesibilidad del secano interior y un nuevo cruce del Río Maule.
- Mejorar accesos a puertos de regiones vecinas, tanto de la Región de Valparaíso como del Biobío.
- Generar un nuevo eje de conectividad Norte-Sur que empalme con el futuro brazo poniente del Camino de la Fruta en la Región de O’Higgins.
- Seguir construyendo obras de riego, especialmente en secanos interior y costero.
- Pavimentar red secundaria para permitir agricultura de mayor valor agregado.
- Crear y mejorar accesos a destinos turísticos.
- Construir solución vial para flujos de paso: *by pass*, circunvalación, variante, entre otras.

El plan define como déficits de infraestructura en turismo:

- Implementar Rutas y Señalética Turística: referido a la implementación de los requerimientos técnicos para estructurar Rutas de Belleza Escénica, lo que ya está generando productos que mejorarán la situación demandada. Sin perjuicio de lo anterior, ya se han ejecutado o están por ejecutarse algunas acciones de señalética (Ruta Patrimonial Nirivilo-Pichaman, Ruta de Las Caletas, Rutas del Vino) y miradores (Paso Pehuenche y Ruta Costera Sur), que se inscriben en el marco del tema.
- Conectividad Aérea se identifica como déficit, el requerimiento de un aeródromo. Se busca dotar a la provincia de Linares, Panguilemo de Talca, Curicó y El Boldo de Cauquenes
- Conectividad Marítima y productiva asociada a caletas pesqueras a través de la reactualización de la clasificación de las caletas como de la priorización, se espera obtener para el período 2010-2020
  - Caletas Pesqueras Regionales.
  - Caletas Pesqueras Locales.
  - Caletas Pesqueras Emergentes Concentradas.
  - Caletas Pesqueras Emergentes. En la región se contempla la caleta de Duao.

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

De la revisión y estudio del Plan Director de Infraestructura, se consideran las oportunidades y restricciones que son apreciadas en cada región, así también la Visión del desarrollo regional que se establece. Además, se hace estudio de los proyectos de infraestructura de enfoque turístico propuestos en el Plan<sup>19</sup>

#### a) Visión del desarrollo regional del PDI Región del Maule

- La región se desarrollará sobre la base del sector económico agrícola con el objetivo estratégico de contribuir a: “Chile Potencia Agroalimentaria”.
- No habiendo restricciones significativas de agua o energía, continuará y se acelerará la transformación productiva agrícola de la región, orientada a la exportación y sustentada en innovación, tanto tecnológica como de procesos, con grados cada vez mayores de eficiencia productiva. Se consolidará así una industria alimentaria.
- Mediante un incremento de las áreas de riego, se incorporará un importante sector del secano costero y valles intermedios a un tipo de agricultura de más valor agregado (ej.: berries). Dichas áreas hasta ahora tenían como único destino la producción maderera, la que gradualmente se retirará sólo a los suelos más improductivos (cerros y laderas).
- La zona de Cauquenes tendrá un importante desarrollo agrícola y turístico costero.
- Al desarrollo anterior se sumaría en forma importante el desarrollo turístico, en una veta cultural (agroturismo, turismo histórico para estudiantes, eventos) estableciéndose sinergias importantes con la Región de O’Higgins.
- Asimismo, el turismo invernal tendrá un importante desarrollo, complementándose el termal con el de *ski* (Nevados del Longaví), integrándose en un *cluster* con el de Termas de Chillán y Antuco en la Región del Biobío.
- Talca se consolidará como centro de servicios, en especial de educación superior (hoy aloja cinco universidades con 25.000 estudiantes), constituyendo un elemento de competitividad para la investigación y desarrollo del *cluster* agrícola, y en un ámbito más general, en un polo cultural de importancia.

#### b) Lineamientos que se derivan para el PDI Región de Maule

---

<sup>19</sup> DIRPLAN: Actualización Plan Director de Infraestructura MOP. Región del Maule, 2009  
[http://www.dirplan.cl/planes/plandirector/Documents/2009/07\\_Informe\\_Final\\_Region\\_Maule.pdf](http://www.dirplan.cl/planes/plandirector/Documents/2009/07_Informe_Final_Region_Maule.pdf)

- Generar un “Arco Poniente”, que complemente el Oriente actualmente en desarrollo, logrando mejorar accesibilidad del secano interior y un nuevo cruce del Río Maule.
- Mejorar accesos a puertos, tanto de la Región de Valparaíso como del Biobío.
- Generar un nuevo eje de conectividad Norte-Sur que empalme con el futuro brazo poniente del Camino de la Fruta en la Región de O’Higgins.
- Seguir construyendo obras de riego, especialmente en secanos interior y costero.
- Pavimentar red secundaria para permitir agricultura de mayor valor agregado.
- Crear y mejorar accesos a destinos turísticos, especialmente borde costero, Parque Radal Siete Tazas y Nevados del Longaví
- Continuar con programa de protección de riberas, ríos Teno, Mataquito y Maule.
- Mejorar infraestructura para la conectividad aérea de personas y cargas.
- Fortalecimiento del turismo requiere mejoramientos viales (pavimentaciones y soluciones básicas). Entre ellos:
  - Conclusión de Ruta Costera.
  - Acceso a Radal Siete Tazas.
  - Acceso a Nevados del Longaví.
  - Conclusión del Arco Oriente para la conectividad de Panimávida y Quinamávida.
  - Paseos y costaneras en balnearios.
  - Ciclovías en circuitos turísticos.
  - Señalización de tránsito turística.
- Dar 100% de conectividad a localidades más apartadas (categorías altas y críticas).
- Construir infraestructura en caletas pesqueras definidas como tales y sobre las que exista demanda efectiva:
  - Equipamiento.
  - Conectividad a red vial básica.
  - Infraestructura sanitaria.
- Dar conectividad vial, con estándar al menos de pavimento básico, al 100% de los destinos y atractivos turísticos regionales definidos como tal por este estudio.

- Construir solución vial para flujos de paso en el 100% de los casos que este estudio haya definido (*by pass*, circunvalación, variante, entre otras).

### 3.3.3 Otros Planes MOP Validados y Vigentes

#### a) Chile 2020: Obras Públicas para el Desarrollo

El documento Chile 2020: Obras Públicas para el Desarrollo, corresponde a una sistematización de los aspectos más relevantes surgidos de diversas reuniones y talleres de trabajo realizados entre los años 2008 y 2009, tanto a nivel nacional como regional, que tuvieron la finalidad de dilucidar con diversos actores del sector público y del sector privados, vinculados con el desarrollo económico, social y político del país, acerca de la visión que se quiere tener de este para el año 2020, en forma tal de dar un sentido estratégico a las decisiones de inversión en servicios de infraestructura y a la gestión de recursos hídricos que permitan orientar la acción de futuras autoridades<sup>20</sup>.

##### i) Imagen Objetivo

En su estrategia de desarrollo regional, la región ha formulado como una región próspera y atractiva, con excelente calidad de vida para sus habitantes, con equidad, oportunidades para todos y un equilibrado desarrollo territorial y humano. Una región rural-moderna, con tradición y futuro, que apuesta a convertir a Chile en potencia alimentaria y forestal, sobre la base del conocimiento, la innovación, la colaboración, el emprendimiento y a una sostenida articulación entre lo público, lo privado y lo académico. Una región con una fuerte identidad asociada a su patrimonio natural, histórico y cultural, y donde se despliega un turismo de intereses especiales. Una región donde sus habitantes viven seguros y en armonía con su prójimo y con su entorno natural, con una elevada capacidad de gobierno y capital social, todos ellos protagonistas de su desarrollo.

##### ii) Objetivos Estratégicos

1. Alcanzar en la Región del Maule un nivel de desarrollo equitativo, que garantice la calidad de vida en las ciudades y en el campo, ofreciendo a la ciudadanía territorios correctamente planificados, amables e integrados, con adecuada conectividad, seguros y con espacios públicos e infraestructura que mejoren su habitabilidad y competitividad.

2. Desarrollar sectores productivos priorizados (bajo el concepto de alta calidad y producción limpia):

- Turismo de excelencia que permita transformar nuestros potenciales turísticos (cordillera, costa, naturaleza, turismo de intereses especiales, entre otros) en

<sup>20</sup> DIRPLAN: Región de Maule 2020 Obras Públicas para el Desarrollo.  
<http://www.dirplan.cl/planes/regionales/Documents/VII/MOP%20SEPARATA%20MAULE%2018-12.pdf>

ofertas turísticas (productos) competitivas, con toda la infraestructura de apoyo necesaria (conectividad y equipamiento, de acuerdo a los requerimientos específicos).

- Potenciar el desarrollo de los rubros agrícola, pecuario y forestal, velando por la incorporación de valor a los productos y servicios finales.
- Promover el desarrollo de sectores de impacto social como el comercio y otros no transables, potenciando las *minipymes*, la agricultura familiar campesina, la pesca artesanal, el encadenamiento productivo y el desarrollo de las economías locales.

3. Asegurar la protección del medio ambiente, preservando los ecosistemas naturales y la biodiversidad biológica.

4. Implementar un manejo integrado de cuencas hidrográficas, que permita hacer un uso sustentable del recurso hídrico y un correcto control de los cauces y aguas lluvia.

5. Alcanzar una cobertura de agua potable y saneamiento (aguas residuales y residuos sólidos), tanto para hogares como instalaciones productivas.

6. Desarrollar y potenciar el uso de fuentes energéticas renovables y sustentables (producir sistemas de incentivo al estudio y la generación de nuevas fuentes, aprovechando las ventajas comparativas de la región).

7. Desplegar iniciativas que revaloricen el patrimonio histórico, arquitectónico, artístico, cultural y ambiental, implementando un Programa de Recuperación y Puesta en Valor del Patrimonio Histórico Cultural y Natural Regional.

8. Implementar alianzas (u otros) entre el Estado, las universidades (centros de investigación e innovación) y los sectores productivos, que permitan agregar valor a la producción regional y la creación de nuevos servicios, productos y procesos.

### iii) Infraestructura para el fortalecimiento del turismo. Región del Maule

Para el desarrollo de los potenciales turísticos de esta región, que se extienden desde Norte a Sur y de cordillera a mar, se debe garantizar una buena accesibilidad a los sectores donde se ubican los atractivos de actividades turísticas de carácter deportivo (la pesca, la escalada, el *rafting*, el *surf* y, eventualmente, los deportes invernales) y de intereses especiales (como las rutas del vino o el turismo rural). Para ello es necesario:

- Consolidar el acceso a los atractivos de la cordillera, por medio de la continuación del Arco Oriente al Norte y al Sur, estableciendo una ruta precordillerana o de piedemonte, lo que unido a la propuesta de consolidación de la ruta de la costa logra realzar sus atractivos turísticos generales.

- Integrar transversalmente el territorio (ésta es una de las regiones donde es posible vincular los atractivos de cordillera y mar en un tiempo de recorrido factible de hacer en el día) por a lo menos tres o cuatro ejes cordillera - mar: paso Vergara - Curicó - Iloca - Vichuquén; paso Pehuenche - Talca - Constitución; Cordillera Linares - Cauquenes - Pelluhue; Bullileo - Parral - Cauquenes - Pelluhue, potenciando zonas y poblados de antigua data, con arquitectura y productividad típica del Valle Central.
- Consolidar, igualmente, las rutas de acceso al parque nacional Radal Siete Tazas (K-175 y K-275) y a las reservas nacionales como los Altos de Lircay y Vilches (Ruta K-705) y los Bellotos del Melado (Ruta L-39); mejorar y fortalecer las Rutas L-75 y L-535, que constituyen las vías de acceso al nevado de Longaví (con alto potencial para un centro de deportes invernales), incluyendo la construcción de una variante por Parral y al sector de La Balsa.
- Para facilitar el acceso a la comuna y lago de Vichuquén y a la laguna Torca, se debe complementar el mejoramiento de la Ruta J-810 con el de la Ruta J-830. Asimismo, se plantea el mejoramiento de la Ruta J-80 para potenciar el acceso a importantes atractivos turísticos y el desarrollo productivo de la zona.
- Para los flujos que se dirijan a localidades de la costa sur de la región (Chanco, Pelluhue, Curanipe, Chovellén y Tragualemu) se debe mejorar la Ruta 126, la Ruta 128 y la M-50.
- Para brindar una apropiada accesibilidad a otros sectores cordilleranos de la región, se requiere el mejoramiento completo de rutas tales como la J-65 y J-55 en la provincia de Curicó, y la L-455, L-45 y L-75 en la provincia de Linares. En la provincia de Talca se requiere optimizar las condiciones de transitabilidad en caminos de los sectores San Rafael, Villa Prat y Huaquén.

Toda la infraestructura vial que preste un servicio para los flujos turísticos debe incorporar elementos como pistas lentas, miradores o costaneras, señalética, estacionamientos y sectores de descanso, y la instalación de servicios complementarios, ciclovías y algunos circuitos peatonales, veredas y bermas, a fin de asegurar un alto estándar de calidad. Otra iniciativa de relevancia es la consolidación del Sendero de Chile a lo largo de la región, y la eventual construcción de nuevas rutas de este tipo, asociadas principalmente a parques o reservas nacionales.

Paralelamente, y dentro de la temática turística y de la consolidación de ejes cordillera-mar, resulta fundamental mejorar y potenciar el recorrido del ramal ferroviario Talca-Constitución, declarado monumento nacional, último tren de trocha angosta en el país, cuyo trayecto pasa por localidades de gran valor patrimonial, arquitectónico e histórico. Ello es complementario a generar conexiones y circuitos viales que involucren a determinadas localidades pertenecientes al recorrido del ramal y que hoy en día sólo cuentan como única vía de acceso a dicho ramal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Estos planes de inversión buscan:

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

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

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

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

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

#### Distintos Usos del Borde Costero

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

**Cuadro 3.23**  
**Planes Territoriales de Infraestructura 2014-2022**

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

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

#### 3.3.4 Convenios de Programación

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

Los convenios de programación son instrumentos para financiar inversión. En este sentido, la Ley 19.175, artículo 81<sup>21</sup>, 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.

<sup>21</sup> 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>

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.

El Consejo Regional (CORE) del Maule aprobó por unanimidad la suscripción de un convenio de programación entre el Gobierno Regional del Maule y el Ministerio de Obras Públicas (MOP) para la pavimentación de caminos básicos en las Provincias de Talca, Curicó, Linares y Cauquenes.

En total se acordó invertir sobre 53 mil millones de pesos entre los años 2016 y 2020, aportados en un 53% por el MOP (MM\$28.463) y 47% (MM\$25.048) por el Fondo Nacional de Desarrollo Regional. (FNDR).<sup>22</sup>

### 3.4 Conclusiones Instrumentos de Planificación Regional

La **Estrategia Regional de Desarrollo 2008-2020** de la Región del Maule tanto en su idea de fuerza e imagen objetivo, señala entre otros, puntos relacionados al turismo lo siguiente: “una fuerte identidad regional asociada a su patrimonio histórico, natural y cultural, fortaleciendo así el desarrollo del turismo de intereses especiales y posicionando al Maule en el concierto nacional y mundial”. De igual forma en los objetivos estratégicos refuerza esta intención indicando que busca “Posicionarse como una región con alta competitividad económica y productiva, a través de su conversión en potencia alimentaria y forestal de Chile y el mundo, en región de servicios y en región turística de intereses especiales”.

Los puntos que pudiesen encontrarse relacionados a infraestructura habilitante para el turismo dentro de los ejes orientadores, lineamientos Estratégicos y Estrategias corresponden a: abordar la sostenibilidad territorial, promover y fomentar la inversión en mejoramiento de los procesos productivos, infraestructura y tecnología, gestión comercial y posicionamiento internacional, impulsar el acceso (equipamiento), capacitación, uso y generación de negocios o mejoras de los actuales a través de las TIC's, completar la pavimentación de la ruta costera regional y del arco Oriente, proyectándolas como vías alternativas a la Ruta 5 Sur, que faciliten la conectividad con los puertos, que se proyecten como rutas turístico-productivas y entreguen más herramientas a los distintos asentamientos humanos para construir su propio desarrollo.

Por su parte, el Plan de Acción Sector Turismo, Región del Maule, propone el desafío de potenciar el desarrollo turístico sustentable de las Áreas Silvestres Protegidas, como el Parque Nacional Radal Siete Tazas; avanzar en el establecimiento de Zonas de Interés Turístico (ZOIT), como la actual Chanco-Pelluhue y Lago Colbún-Rari (a la espera de aprobación del Comité de Ministros); impulsar y promover la oferta turística con elementos culturales, como el ramal Talca-Constitución; facilitar el acceso a instrumentos de fomento para la inversión turística a través de proyectos locales

---

<sup>22</sup> Fuente: Gobierno Regional del Maule. Mayo 2016.

apoyados por el Gobierno Regional con foco en fortalecer el capital humano; desarrollar y planificar sustentablemente nuestros territorios; además de promover turísticamente la región tanto dentro como fuera de Chile, de esta forma entre las iniciativas que propone se pueden destacar: Construcción Parque Borde Fluvial Ciudad de Constitución. Reparación Museo Regional de Talca. Mejoramiento Borde Costero Sector Fluvial y Reposición de Infraestructura náutica de uso público en Constitución, Habilitación Ramal Ferroviario Talca - Constitución.

## 4 INFRAESTRUCTURA MOP O SITUACIÓN BASE

### 4.1 Infraestructura de conectividad vial interurbana y urbana.

De acuerdo al documento Red Vial Nacional, Dimensionamiento y Características preparado por el Departamento de Gestión Vial de la Subdirección de Desarrollo de la Dirección de Vialidad, en diciembre de 2014, se presenta la siguiente información de infraestructura vial regional.

La red vial de caminos públicos del país se estructura de la manera presentada en el siguiente cuadro.

**Cuadro 4-1**  
**Red vial de caminos públicos**

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

Fuente: Dirección de Vialidad - MOP

- 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 del Maule**

Red Vial Pavimentada				Soluciones Básicas		Red Vial No Pavimentada		Total
Asfalto	Hormigón	Asf./Horm	Caminos Básicos Intermedios	Capa Protección	Granular Estabilizado	Ripio	Tierra	
1.576,51	168,11	74,65	86,95	533,29	284,29	2.708,81	1.592,62	<b>7.025,23</b>

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

La Región del Maule presenta un 27,0% de su red total pavimentada, lo que la ubica levemente 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 Protección, corresponden a una Solución Básica con aplicación de una capa asfáltica de protección, en tanto que las Carpetas Granulares Estabilizadas corresponden a una Solución Básica que se caracteriza por la aplicación de algún tipo de ligante o estabilizador del suelo que mantiene más cohesionada la matriz pétreo.

Las principales rutas pavimentadas de la Región del Maule 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 del Maule y relación con destinos turísticos**

Ruta	Total km	Destino Turístico asociado
Ruta 5	190,83	Valle de Curicó; Achibueno
Ruta K-16	43,00	Valle de Curicó; Iloca - Vichuquen
Ruta J-60	118,72	Valle de Curicó; Iloca - Vichuquen
Ruta K-60-J	80,72	Iloca - Vichuquen
Ruta J-55	24,50	Valle de Curicó
Ruta 115-CH	162,83	Colbún
Ruta K-15	76,26	Radal Siete Tazas
Ruta 128	53,71	Chanco - Pelluhue
Ruta 126	85,41	Chanco - Pelluhue
Ruta M-50	99,45	Chanco - Pelluhue
Ruta L-30-M	85,62	Constitución
Ruta K-705	11,92	Acceso a Lircay
Ruta J-810	16,00	Acceso a Vichuquen
Ruta M-80-N	25,32	Ruta Costera Sur
Ruta J-80	38,62	Iloca - Vichuquen
Ruta K-55	30,16	Vilches – Altos del Lircay
Ruta L-11	64,38	Colbún
Ruta de la precordillera	-	Valles de Curicó
Ruta L-45	27,02	Achibueno
<b>Total</b>	<b>1.207,45</b>	

**Fuente:** Elaboración propia con fuente en Red Vial Nacional, Dimensionamiento y Características. Diciembre 2014 (editado agosto 2015) y cobertura digital "Red Vial de Chile"<sup>23</sup>

- 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 Fronterizos en la Región del Maule**

Nombre	Coordenadas		Altitud. Metros sobre el nivel del mar (m.s.n.m.)	País limítrofe	Centro más cercano
	Latitud Sur	Longitud Oeste			
Paso Vergara	35° 12'	70° 31'	2.505	Argentina	Ciudad de Romeral
Paso Pehuenche	35° 58'	70° 23'	2.553	Argentina	Ciudad de San Clemente

Fuente: Dirección de Fronteras

Los dos pasos fronterizos cuentan con instalaciones de aduana, policía de investigaciones, carabineros y SAG. El más transitado de los dos es Pehuenche, con 30.089 viajeros ingresados en 2015 (29.957 salidos), el cual se mantiene en funcionamiento todo el año. En cambio, el paso fronterizo Vergara solo se encuentra en funcionamiento en la época de verano, ya que su ruta está compuesta principalmente por ripio y pavimento; mientras que la Ruta CH-115 internacional, la

<sup>23</sup> Red Vial Chile MOP Shape. Dirección de Vialidad. Observatorio de la Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico <http://sit.mop.gov.cl/observatorio/Mapa>

cual corresponde al paso fronterizo Pehuenche, se encuentra completamente pavimentada en el territorio nacional.

#### 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 del Maule no cuenta con aeródromos en la red primaria y secundaria. La cercanía con aeropuertos ubicados en la Región del Biobío (Carriel Sur) y Metropolitana (AMB) permiten a sus habitantes acceder a transporte aéreo nacional e internacional. Su infraestructura aeroportuaria se limita a la red de pequeños aeródromos, donde se identifican 42, aunque 38 son canchas de aterrizaje. La red aeroportuaria de la región se muestra a continuación:

**Cuadro 4-5**  
**Aeropuertos y Aeródromos en la Región del Maule**

Aeródromo	Ubicación	Red	Uso	Longitud de pista (m)	Altura (msnm)
General Freire	Curicó	Pequeño Aeródromo	Público	800	220
Municipal de Linares	Linares	Pequeño Aeródromo	Público	1.000	180
El Boldo	Cauquenes	Pequeño Aeródromo	Público	870	160
Panguilemo	Talca	Pequeño Aeródromo	Público	1.120	113
Alempue	Teno	Privado	Privado	565	330
Alto Cauquenes	Cauquenes	Privado	Privado	700	173
Alupenhue	Molina	Privado	Privado	600	487
Bellavista	Río Claro	Privado	Privado	650	270
Colorado	San Clemente	Privado	Privado	700	410
Copihue	Retiro	Privado	Privado	985	168
Cuatro Pantanos	Vichuquén	Privado	Privado	604	25
El Salto	Parral	Privado	Privado	600	172
El Álamo	Vichuquén	Privado	Privado	805	10
Hospital Villa Baviera	Parral	Privado	Privado	700	317
La Aguada	Pencahue	Privado	Privado	750	75
La Cascada	Molina	Pequeño Aeródromo	Público	646	550
La Montaña	Curicó	Privado	Privado	800	600
La Obra	Cumpeo	Privado	Privado	500	205

Aeródromo	Ubicación	Red	Uso	Longitud de pista (m)	Altura (msnm)
La Reforma	Pelarco	Privado	Privado	650	260
Las Alpacas	Retiro	Privado	Privado	530	168
Las Mercedes	San Javier	Privado	Privado	725	75
Las Moras	Longaví	Privado	Privado	600	156
Licancel	Licantén	Pequeño Aeródromo	Público	381	18
Lontuecito	Cumpeo	Privado	Privado	840	325
Los Cedros	Sagrada Familia	Privado	Privado	850	93
Los Lirios	Curicó	Privado	Privado	600	250
Los Maitenes	Retiro	Privado	Privado	700	164
Los Monos	Molina	Privado	Privado	720	175
Panimávida	Panimávida	Pequeño Aeródromo	Público	643	180
Piedra Negra	Pelluhue	Pequeño Aeródromo	Público	635	50
Quivolgo	Constitución	Privado	Privado	775	14
San Andrés	Retiro	Privado	Privado	500	175
San Damián	Duao	Privado	Privado	570	67
San Guillermo	Retiro	Privado	Privado	700	151
San Miguel	Romeral	Privado	Privado	500	460
Santa Bárbara	Romeral	Privado	Privado	600	430
Torca	Llico	Privado	Privado	755	20
Unifrutti	Teno	Privado	Privado	991	290
Verfrut Sur	Longaví	Privado	Privado	840	345
Viña San Pedro	Molina	Privado	Privado	820	225

Fuente: Dirección de Aeropuertos 2011 y AIP Chile

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

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

- Caletas Pesqueras Regionales

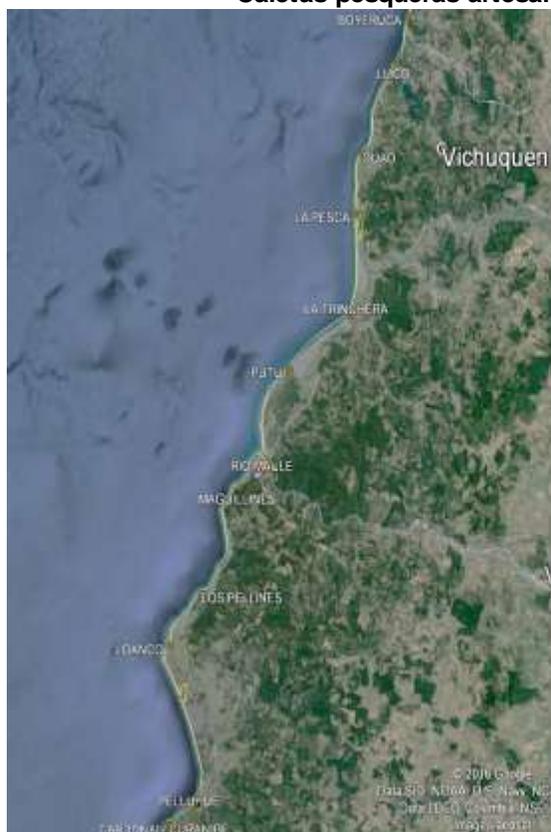
Caletas que destacan por su importancia nacional tanto por el volumen desembarcado, por la valorización de sus productos, como por la mano de obra y flota involucrada. Físicamente se encuentran en sectores urbanos y poseen una ubicación geográfica que les permite ser puntos de convergencia para embarcaciones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

- Otras caletas.

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

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

**Figura 4-1 y Cuadro 4-6**  
**Caletas pesqueras artesanales en la Región del Maule**



Caleta	Provincia	Comuna
Llico	Curicó	Vichuquén
Duao	Curicó	Licantén
La Pesca	Curicó	Licantén
La Trinchera	Talca	Curepto
Putu	Talca	Constitución
Maguillines	Talca	Constitución
Río Maule	Talca	Constitución
Los Pellines	Talca	Constitución
Loanco	Cauquenes	Chanco
Pelluhue	Cauquenes	Pelluhue
Curanipe	Cauquenes	Pelluhue
Cardonal	Cauquenes	Pelluhue

**Fuente:** Elaboración propia. Datos obtenidos de Decreto 240, Ministerio de Defensa Nacional

- Infraestructura Portuaria Industrial o Productiva

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

#### 4.4 Infraestructura de riego

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

- Embalses: constituidos por una presa que normalmente cierra un cauce natural y permite acumular agua proveniente de lluvia y/o deshielos para dotar de una mayor seguridad en el riego al sector agrícola.

- Canales: permiten captar las aguas desde un río, un embalse u otro canal, para conducir las hasta la zona de cultivos o plantaciones bajo riego. El canal es una excavación de forma trapecial, normalmente revestida en hormigón o láminas de asfalto y con una suave pendiente longitudinal, que consta de una bocatoma de hormigón armado (cuando capta aguas de un río) provista de compuertas que regulan el paso del agua, así como de compuertas desripadoras que permiten devolver al río las piedras que acarree. El canal se va dividiendo en canales secundarios y terciarios, siendo estos últimos los que entregan el agua a los predios.

#### 4.4.1 Embalses

La región cuenta con seis embalses que en total abastecen a 346.200 ha de superficie de riego. Estos se muestran a continuación.

**Cuadro 4-7**  
**Embalses Región del Maule**

Embalse	Provincia	Comuna	Cauce	Vol. (Mill/m <sup>3</sup> )	Altura Muro (m)	Año de término	Superficie de Riego (ha)	Administración	Propiedad
Ancoa	Linares	Linares	Ancoa	80	122	2012	35.600	Fiscal	Fiscal
El Planchón	Curicó	Romeral	Río Teno	73	15	1952	35.500	Privada	Fiscal
Laguna del Maule	Talca	San Clemente	Maule	1.420	40	1957	200.000	Mixta DOH/ENDESA	Fiscal
Digua	Linares	Parral	Estero Cato/ Río Longaví	220	89	1968	36.960	Privada	Fiscal
Bullileo	Linares	Parral	Río Bullileo	60	70	1948	36.000	Privada	Privada
Tutuvén	Cauquenes	Cauquenes	Tutuvén	22	32	1951	2.160	Privada	Privada

**Fuente:** Dirección de Obras Hidráulicas MOP

#### 4.4.2 Canales

En cuanto a canales, se destacan en la Región Maule Norte, Maule Sur, Melado, Pencahue, Melozal y Digua.

**Cuadro 4-8**  
**Superficie de riego (ha) en la Región del Maule**

Comuna	Censo 2007
Talca	7.580,82
Constitución	659,10
Curepto	1.777,53
Empedrado	59,40
Maule	5.260,91
Pelarco	13.193,05
Pencahue	8.784,53
Río Claro	15.406,08
San Clemente	29.166,74
San Rafael	8.545,89
Cauquenes	2.690,44

Comuna	Censo 2007
Chanco	259,30
Pelluhue	94,60
Curicó	14.445,07
Hualañé	1.858,60
Licantén	921,20
Molina	14.913,85
Rauco	3.920,92
Romeral	17.492,60
Sagrada Familia	10.924,20
Teno	19.656,80
Vichuquen	426,60
Linares	15.184,83
Colbún	12.249,50
Longaví	23.756,49
Parral	20.818,20
Retiro	15.355,43
San Javier	10.826,17
Villa Alegre	7.336,17
Yerbas Buenas	15.494,78
Total regional	90.434,05

Fuente: Censo Agrícola 2007.

#### 4.5 Infraestructura de control aluvional

Las obras de control aluvional se destinan a reducir el impacto y riesgo de riadas o avalanchas sobre centros poblados o infraestructura, y se ubican por lo general en sectores cordilleranos o de alta pendiente. Se distinguen dos tipos de obras, muros gravitacionales y cajones de viguetas de hormigón. La región no cuenta con obras de control aluvional, aunque se han identificado 27 sectores para el desarrollo de infraestructura.

Existen programas de conservación y una gran cantidad de obras de defensas fluviales.

#### 4.6 Edificación pública y patrimonial

##### 4.6.1 Patrimonio Cultural

El siguiente cuadro muestra el listado de Monumentos Nacionales en la Región del Maule

**Cuadro 4-9**  
**Monumentos Nacionales en la Región del Maule**

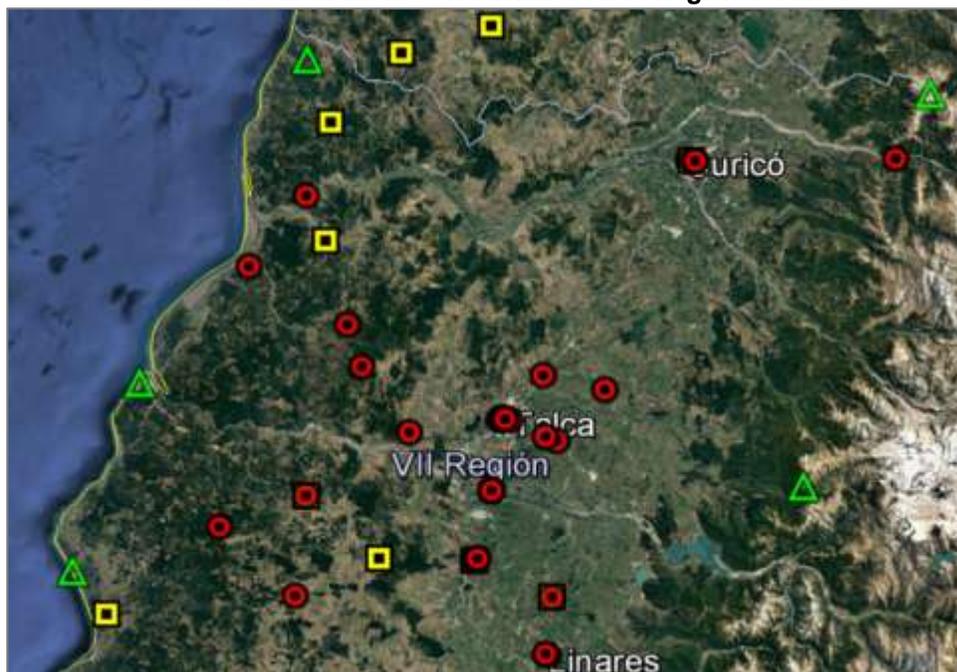
Nombre (Denominación Oficial)	Comuna	Categoría
Propiedad del Museo O'higginiano y de Bellas Artes de Talca y la propiedad colindante	Talca	Monumento Histórico
Laguna de Torca	Vichuquen	Santuario de la Naturaleza
Kiosco Cívico de la Plaza de Armas de Curicó	Curicó	Monumento Histórico
Templo Parroquial del niño Jesús de Villa Alegre	Villa Alegre	Monumento Histórico

<b>Nombre (Denominación Oficial)</b>	<b>Comuna</b>	<b>Categoría</b>
Entorno al Templo Parroquial del Niño Jesús de Villa Alegre	Villa Alegre	Zona Típica
Iglesia parroquial de Nirivilo	San Javier	Monumento Histórico
Casa ubicada en calle Juan de Dios Puga S/Nº de la localidad de Yervas Buenas	Yervas Buenas	Monumento Histórico
Radio urbano con sus límites actuales del Pueblo de Nirivilo	San Javier	Zona Típica
Ex Casa patronal de Huilquilemu	Talca	Monumento Histórico
Iglesia de San Francisco de Curicó	Curicó	Monumento Histórico
Plaza de Armas de Curicó con todos los edificios que la circundan	Curicó	Zona Típica
Colecciones de todos los museos dependientes de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos	Talca	Monumento Histórico
Colecciones de todos los museos dependientes de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos	Yervas Buenas	Monumento Histórico
Colecciones de todos los museos dependientes de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos	Linares	Monumento Histórico
Sector que rodea y adyacentes de la Plaza de Armas de Yervas Buenas	Yervas Buenas	Zona Típica
Puente sobre el río Pangue	Talca / Pelarco	Monumento Histórico
Pueblo de Vichuquen	Vichuquen	Zona Típica
Sector que indica de Curepto	Curepto	Zona Típica
Puente carretero sobre el Río Claro	Curicó / Molina	Monumento Histórico
La Capilla de Huenchullami	Curepto	Monumento Histórico
Iglesia de la comunidad Apóstol Pedro o del Buen Pastor	Talca	Monumento Histórico
Tres puentes ubicados sobre El Río Maule: Puente ferroviario	Maule / San Javier	Monumento Histórico
Parroquia Corazón de María de Linares	Linares	Monumento Histórico
Inmueble ubicado en Valentín Letelier Nº 580	Linares	Monumento Histórico
Localidad denominada Huerta de Maule	San Javier	Zona Típica
Mercado Central Municipal de Talca	Talca	Monumento Histórico
Museo Municipal y Casa de la Cultura de Villa Alegre	Villa Alegre	Monumento Histórico
Aduana de Los Queñes	Romeral	Monumento Histórico
Puente ferroviario de Perquillauquén	Parral	Monumento Histórico
Pueblo de Chanco	Chanco	Zona Típica
Edificio de la Intendencia de la Región de Maule	Talca	Monumento Histórico
Templo parroquial San José de Pelarco	Pelarco	Monumento Histórico
Sector de los hombres Ilustres del cementerio de Villa Alegre	Villa Alegre	Monumento Histórico
Santuario Nuestra Señora del Rosario de Lora	Licantén	Monumento Histórico
Escuela Presidente José Manuel Balmaceda (D-2)	Curicó	Monumento Histórico
Predio "El Morrillo"	San Clemente	Santuario de la Naturaleza
Humedal de Reloca	Chanco	Santuario de la Naturaleza
Ramal ferroviario Talca - Constitución	Talca / Maule / Pencahue / Constitución	Monumento Histórico
Buscarril del servicio ramal ferroviario Talca - Constitución, ADiT 256 – AiT 256, con acoplado marca Ferrostaal, Modelo SB-56.	Talca / Maule / Pencahue / Constitución	Monumento Histórico
Buscarril del servicio ramal Ferroviario Talca - Constitución, ADiT 255 – AiT 255, con acoplado marca Ferrostaal, Modelo SB-56.	Talca / Maule / Pencahue / Constitución	Monumento Histórico

Nombre (Denominación Oficial)	Comuna	Categoría
Buscarril del servicio ramal Ferroviario Talca - Constitución, ADiT 253 – AiT 253, con acoplado marca Ferrostaal, Modelo SB-56.	Talca / Maule / Péncahue / Constitución	Monumento Histórico
Buscarril del servicio ramal Ferroviario Talca - Constitución, ADiT 252 – AiT 252, con acoplado marca Ferrostaal, Modelo SB-56.	Talca / Maule / Péncahue / Constitución	Monumento Histórico
Las Rocas de Constitución	Constitución	Santuario de la Naturaleza
Santuario Inmaculada Concepción de Corinto	Péncahue	Monumento Histórico
Parroquia San Luis Gonzaga de Sauzal	Cauquenes	Monumento Histórico
Locomotora diésel DT-4001	Talca	Monumento Histórico
Parroquia San Ignacio de Empedrado	Empedrado	Monumento Histórico
Parroquia Sagrado Corazón de Jesús de Gualleco	Curepto	Monumento Histórico
Capilla Nuestra Señora del Carmen de Batuco	Péncahue	Monumento Histórico
Edificio de los Servicios Públicos de Talca	Talca	Monumento Histórico
Estación ferroviaria de Mercedes	Talca	Monumento Histórico
Escuelas Concentradas de Talca	Talca	Monumento Histórico
Cajón del Río Achibueno	Linares / Longaví / Colbún	Santuario de la Naturaleza

Fuente: Consejo de Monumentos Nacionales

**Figura 4-2**  
Ubicación de Monumentos Nacionales en la Región del Maule



Fuente: Elaboración propia en base a Consejo de Monumentos Nacionales. Círculos: Monumentos Históricos; Cuadrados: Zonas Típicas; Triángulos: Santuarios de la Naturaleza

#### 4.6.2 Edificación Pública y Patrimonial

Frente a los requerimientos regionales referentes a edificación pública y patrimonial, es importante definir la misión de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas en este ámbito. La Dirección de Arquitectura tiene por misión proveer y

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

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

#### 4.7 Cobertura de Agua Potable Rural y Saneamiento Rural.

##### a) Sector urbano.

De acuerdo al último Informe Anual de Coberturas Urbanas de Servicios Sanitarios de la Superintendencia de Servicios Sanitarios (SISS), para el sector urbano en la región los servicios sanitarios de producción y distribución de agua potable, abarcan un total de 228.982 clientes mientras los de recolección y disposición de aguas servidas alcanzan a los 220.382.

##### b) Sector rural

Según datos del año 2014 del MOP, en la región se contabilizan un total de 267 sistemas de APR operativos. Los APR en funcionamiento, se listan en el siguiente cuadro:

**Cuadro 4-10**  
**APR en la Región del Maule**

Provincia	Comuna	N° de localidades abastecidas	N° de Arranques	N° de Beneficiarios/as Estimados
Cauquenes	Cauquenes	4	445	1.780
	Chanco	3	409	1.636
	Pelluhue	1	593	2.372
Curico	Romeral	1	147	588
	Sagrada Familia	1	120	509
Curicó	Curicó	17	5.101	20.404
	Hualañé	4	661	2.644
	Licantén	3	852	3.408
	Molina	13	2.707	10.824

Provincia	Comuna	N° de localidades abastecidas	N° de Arranques	N° de Beneficiarios/as Estimados
	Rauco	5	1.021	4.084
	Romeral	3	1.245	4.980
	Sagrada Familia	6	3.378	13.512
	Teno	17	3.595	14.380
	Vichuquén	3	682	2.728
<b>Linares</b>	Colbún	16	4.972	19.888
	Linares	20	3.884	15.536
	Longaví	19	4.682	18.728
	Parral	7	1.139	4.544
	Retiro	15	3.580	14.320
	San Javier	11	3.035	12.140
	Villa Alegre	9	1.253	5.012
	Yerbas Buenas	12	4.089	16.356
<b>Talca</b>	Constitución	5	2.073	8.292
	Curepto	5	688	2.752
	Maule	8	2.202	8.808
	Pelarco	5	808	3.232
	Pencahue	6	1.510	6.040
	Río Claro	14	3.278	13.112
	San Clemente	26	6.134	24.432
	San Rafael	5	800	3.200
	Talca	11	2.523	10.092
<b>Total</b>		<b>275</b>	<b>67.606</b>	<b>270.333</b>

Fuente: Elaboración propia en base a base de datos APR - MOP julio 2014.

#### 4.8 Infraestructura Pública Concesionada.

A continuación, se lista la infraestructura pública concesionada en la región. Se describen solo las obras relacionadas con infraestructura asociada al turismo, como autopistas y aeropuertos, dejando al margen otro tipo de obras.

- Ruta 5, Tramo Santiago-Talca y Acceso Sur a Santiago.

El proyecto “Contrato de Concesión Internacional Ruta 5 Sur, Ruta 5, Tramo Santiago-Talca y Acceso Sur a Santiago”, comprende la ejecución de obras, conservación y explotación para una autopista cuya longitud total es de 237 km.

El tramo concesionado corresponde a una autopista de doble calzada con una velocidad de diseño de 120 km/h. Para alcanzar este estándar, se ha desarrollado obras y se ha generado convenios con el fin de brindar un óptimo beneficio a los usuarios y localidades aledañas.

Esta concesión involucra a las siguiente comunas de la Región del Maule: Teno, Curicó: Romeral, Molina y Sagrada Familia.

Dispone de 35 enlaces, 78 pasos desnivelados, 74 pasarelas peatonales, 31 puentes, 4 áreas de servicios, 3 plazas de peaje troncales y 41 laterales.

- Ruta 5 Tramo Talca – Chillán.

De acuerdo a la descripción el proyecto en Concesiones, con una extensión de 193 kilómetros, esta autopista ha generado una mayor fluidez de tránsito, para las regiones del Maule y del Biobío, otorgando una mejor seguridad para los usuarios y los habitantes de las localidades aledañas de éstas regiones.

Este tramo de la Ruta 5 Sur ha significado un beneficio directo para el transporte de carga nacional, interregional e internacional y el tránsito de vehículos livianos, así como el flujo vehicular local e interprovincial.

Estos impactos positivos favorecen a las comunas de Río Claro, San Rafael, Talca, Maule, San Javier, Villa Alegre, Linares, Longaví, Retiro y Parral, de la Región del Maule, y a las de Ñiquén, San Carlos, San Nicolás, Chillán y Chillán Viejo, en la Región del Biobío, potenciando su desarrollo, agrícola, vitivinícola, industrial, forestal, comercial, turístico, de transportes y servicios.

## **5 PLAN BASE DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE**

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

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

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

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

### **5.1 Antecedentes para la construcción del Plan Base**

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

**Figura 5-1**  
**Componentes del Territorio Prioritario de Intervención**



Fuente: Elaboración propia

## 5.2 Construcción del Plan Base

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

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

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

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

Luego de definidos los proyectos del Plan Base, se representaron en un mapa, siendo éstos georreferenciados. Ver Anexo 1.

Una vez formulados los Planes Bases, incluidos en el Informe N° 3 del estudio, son enviados a los directores regionales de Planeamiento de todas las regiones, para su validación.

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

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

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

#### Glosario de términos

- **NOMBRE DEL PROYECTO:** Nombre propio del proyecto otorgado por el MOP.
- **Código BIP:** Código único perteneciente al Banco Integrado de Proyectos.
- **FINANCIAMIENTO:** Entidad que financia el proyecto. En caso que fuese una entidad que no corresponda al MOP, se indicó "Extra MOP".
- **SERVICIO MOP:** Dirección dentro del MOP, que está a cargo del proyecto.
- **DESTINO<sup>24</sup>:** Corresponde al Destino Turístico (de los 83 priorizados por el Plan Nacional de Turismo Sustentable) relacionado con el proyecto.
- **SNASPE:** Se indica aquí el nombre del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas por el Estado (SNASPE) relacionada con el proyecto. SERNATUR ha colaborado activamente en proyectos de infraestructura habilitante y puesta en valor en conjunto con la Subsecretaría de Turismo y CONAF, como también en la incorporación de acciones de emprendimiento a las comunidades locales aledañas contribuyendo a mejorar los servicios del sector privado.
- **UNIDAD DE DESARROLLO DE ATRACTIVOS (UDA):** corresponde a una unidad de análisis, construida en base a la existencia de Atractivos Turísticos cercanos, en función de su jerarquía o concentración. Si bien esta Unidad de Desarrollo de Atractivos está asociada a un territorio, no corresponde exactamente a un polígono bien delimitado. Generalmente forman parte de alguna de las unidades focalizadas y en torno a las cuales se podría generar un

---

<sup>24</sup> Un destino turístico local es un espacio físico en el que un visitante pasa al menos una noche. Incluye productos turísticos tales como servicios de apoyo y atractivos y recursos turísticos en un radio que permite ir y volver en un día. Tiene unos límites físicos y administrativos que definen su gestión e imágenes y percepciones que determinan su competitividad en el mercado. Los destinos locales incorporan a diversos grupos, entre los que se cuenta a menudo la comunidad anfitriona, y pueden establecer lazos y redes entre sí para constituir destinos mayores. (OMT, 2002).

conjunto de proyectos, con el fin de potenciar su condición turística. Este concepto fue desarrollado por el consultor para fines exclusivos del presente estudio con el objeto de aplicar el concepto de focalización turística a la elaboración de los Planes Preliminares de Infraestructura, como se verá más adelante. Es decir, una Unidad de Desarrollo de Atractivos (UDA) es generada durante el proceso de construcción de los Planes Preliminares de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo y sólo después de su generación, es posible revisar cuáles proyectos del Plan Base están relacionados con determinadas UDAs. La determinación de esta relación entre proyectos del Plan Base y UDA's, ayudará a la priorización de esas UDA's en el Plan Preliminar, con el fin de determinar que conjuntos de proyectos se desarrollarán antes que otros.

Las siguientes definiciones corresponden a SERNATUR:

- Destino: Un destino turístico local es un espacio físico en el que un visitante pasa al menos una noche. Incluye productos turísticos tales como servicios de apoyo y atractivos y recursos turísticos en un radio que permite ir y volver en un día. Tiene unos límites físicos y administrativos que definen su gestión e imágenes y percepciones que determinan su competitividad en el mercado. Los destinos locales incorporan a diversos grupos, entre los que se cuenta a menudo la comunidad anfitriona, y pueden establecer lazos y redes entre sí para constituir destinos mayores.
- Zona de Interés Turístico (ZOIT)<sup>25</sup>: Si el proyecto se encuentra inserto dentro de una ZOIT, en esta columna se indicará el nombre de esta zona.

---

<sup>25</sup> 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 del Plan Base Región del Maule

**Cuadro 5-1**  
**Proyectos del Plan Base de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo - Región del Maule**

N° Proyecto (*)	ID GEO	NOMBRE DEL PROYECTO	Código BIP	FINACIAMIENTO	SERVICIO MOP	DESTINO	SNASPE	ZOIT	UNIDAD DE DESARROLLO TERRITORIAL	Corto Plazo		Mediano Plazo			
										2017	2018	2019	2020	2021	Más allá de 2021
10	710901	Análisis Del Borde Costero Lacustre Lago Colbún	SIN BIP	MOP	Dirección De Obras Portuarias	Colbún			Colbún	Ejecución					
18	740104	Mejoramiento De Riego Cuenca Río Achibueno (Embalse Montecillos)	30104460-0	EXTRA MOP	Dirección De Obras Hidráulicas	Achibueno			Río Achibueno						Prefactibilidad / Diseño / Ejecución
25	720201	Mejoramiento Ruta M-450 Sector Chanco - Empedrado	30063993-0	MOP	Dirección De Vialidad	Chanco - Pelluhue	AAVC Ruiles de Porvenir y El Fin	Chanco - Pelluhue	Pelluhue	Diseño		Ejecución			
26	720302	Construcción Camino Costero Sector Pueblo Hundido - Birf. Chovellen	20168746-0	MOP	Dirección De Vialidad	Chanco - Pelluhue		Chanco - Pelluhue	Pelluhue	Ejecución					
27	720301	Mejoramiento Borde Costero Curanipe Y Pelluhue	SIN BIP	EXTRA MOP	Dirección De Obras Portuarias	Chanco - Pelluhue		Chanco - Pelluhue	Pelluhue	Ejecución					
29	710205	Ampliación Explanada Caleta Pescadores Loanco	SIN BIP	MOP	Dirección De Obras Portuarias	Chanco - Pelluhue			Loanco			Ejecución			
51	730402	Mejoramiento Ruta K-16, Sector Lontué - Sagrada Familia	SIN BIP	MOP	Dirección De Vialidad	Valle de Curicó			Sin UDA	Diseño	Ejecución				
52	730501	Mejoramiento Ruta J-40 Sector: Rauco - Teno	SB3	MOP	Dirección De Vialidad	Valle de Curicó			Sin UDA	Diseño	Ejecución				
53	740106	Construcción Conexión Vial Ruta L-11 Y Ruta L-535, Incluye Puente Achibueno	SIN BIP	MOP	Dirección De Vialidad	Achibueno			Sin UDA	Ejecución					
54	710202	Construcción Evacuadores Aguas Lluvias Sistema Estero El Carbón	30103277-0	MOP	Dirección De Obras Hidráulicas	Constitución			Sin UDA	Ejecución					
55	710203	Construcción Evacuadores Aguas Lluvias Sistema El Mapochito, Las Ánimas Y Otro Sistemas Menores.	30103297-0	MOP	Dirección De Obras Hidráulicas	Constitución			Sin UDA	Ejecución					
56	710204	Construcción Junquillar	20158144-0	EXTRA MOP	Dirección De Obras Hidráulicas				Sin UDA						Diseño / Ejecución
57	730101	Construcción Evacuadores Aguas Lluvias Sistema Curicó Poniente	30044783-0	MOP	Dirección De Obras Hidráulicas	Valle de Curicó			Sin UDA	Ejecución					
58	730103	Mejoramiento Sistema Evacuación Aguas Lluvias Canal Suderivado 2 Marco 20	SIN BIP	EXTRA MOP	Dirección De Obras Hidráulicas	Valle de Curicó			Sin UDA	Diseño		Ejecución			
59	740103	Normalización Aeródromo Municipal De Linares	SIN BIP	EXTRA MOP	Dirección De Aeropuertos	Achibueno			Sin UDA	Ejecución					
60	730105	Mejoramiento Unificación De Bocatomas Río Lontué	20092993-0	EXTRA MOP	Dirección De Obras Hidráulicas	Valle de Curicó			Sin UDA						Prefactibilidad / Diseño / Ejecución
61	730401	Construcción Embalse Río Claro	SIN BIP	MOP	Dirección De Obras Hidráulicas	Valle de Curicó			Sin UDA						Prefactibilidad / Diseño / Ejecución
62	740101	Construcción Evacuadores Aguas Lluvias Sistema Drenaje Yungay Centro	20191209-0	EXTRA MOP	Dirección De Obras Hidráulicas	Achibueno			Sin UDA	Diseño / Ejecución					
63	740102	Construcción Evacuadores Aguas Lluvias Sistema Drenaje Matadero Oriente	30044766-0	MOP	Dirección De Obras Hidráulicas	Achibueno			Sin UDA	Ejecución					
64	740105	Revestimiento De Ribera Sector Huapi Etapa 3	30091718-0	MOP	Dirección De Obras Hidráulicas	Achibueno			Sin UDA		Diseño	Ejecución			
65	710206	Mejoramiento Borde Costero Constitución	SIN BIP	EXTRA MOP	Dirección De Obras Portuarias	Constitución			Sin UDA	Ejecución	Ejecución				
66	730905	Mejoramiento Borde Costero Llico, Boyeruca Lago Vichuquén	SIN BIP	EXTRA MOP	Dirección De Obras Portuarias	Iloca - Vichuquén			Sin UDA	Diseño	Ejecución				
67	730104	Normalización Aeródromo General Freire De Curicó. VII Región Del Maule		MOP	Dirección De Aeropuertos	Valle de Curicó			Sin UDA		Ejecución				
68	730301	Restauración Y Puesta En Valor Santuario Nuestra Señora Del Rosario De Lora	SIN BIP	EXTRA MOP	Dirección De Arquitectura	Iloca - Vichuquén			Sin UDA	Factibilidad 2016 / Ejecución					
69	730701	Mejoramiento Y Ampliación Sistema APR Tricao	SIN BIP	MOP	Agua Potable Rural	Valle de Curicó			Sin UDA					Ejecución	
70	730901	Mejoramiento Integral Sistema APR Llico	SIN BIP	MOP	Agua Potable Rural	Iloca - Vichuquén			Sin UDA					Ejecución	

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

#### **5.4 Elaboración de la Cartografía del Plan Base de Infraestructura**

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

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

## 6 IMAGEN OBJETIVO DE LOS DESTINOS

### 6.1 Situación actual

La estructura del sistema urbano regional del Maule se organiza en base a cuatro ciudades principales: Curicó, en la cuenca del Mataquito; Talca (su capital), Linares y Cauquenes en la gran cuenca del Maule y sus afluentes. Es un sistema urbano equilibrado, algo poco común en nuestro país,<sup>26</sup> el que normalmente tiende a la concentración. Talca, con 222 mil habitantes, representa sólo el 20% de la población regional, mientras que Curicó, con un poco más de 100 mil habitantes es el 10%, Linares, con 60 mil, el 6% y Cauquenes, con 41 mil, el 4%. Es decir, sus cuatro ciudades están en una curva de rango-tamaño continua y suman sólo el 40% de la población regional, lo que habla de una región desconcentrada.

Sin embargo, se trata de una región que ofrece poca infraestructura y servicios de calidad para el turista. Salvo Talca, que tampoco cuenta con una oferta destacada en la materia, no hay hotelería importante en ninguna de las demás ciudades de la región; tampoco suficiente gastronomía enfocada al turista.

En cuanto a vialidad, costó muchos años romper la hegemonía de la Ruta 5, que hasta hace un par de años era la única opción para cruzar el río Maule en el valle central. Ahora es posible transitar por el llamado “Arco Oriente”, ruta precordillerana por las Provincias de Curicó, Talca y Linares y que se proyecta hacia la Región del Biobío. Ello permite al turista hacer un recorrido por lugares tan interesantes como Molina, Pelarco, Cumpeo, Panimávida y Yervas Buenas sin requerir salir a la vía principal.

Por otro lado, la Ruta del Conquistador, que comunica San Javier con Cauquenes y se proyecta hacia Concepción en la Región del Biobío ofrece otra alternativa para recorrer y acceder al litoral Sur de la región. Debe reconocerse no obstante la falta de equipamiento para el turista en la ciudad de Cauquenes. Esta última tiene como posibilidad de producto turístico el cultivo de la cepa país, la cepa más antigua de uva de vino cultivada en Chile, desde tiempos de la Conquista, lo que hoy se hace siguiendo esta tradición cuatricentenaria.

La costa Sur de Maule es de una belleza paisajística natural excepcional, a la que se accede a través de la R.N. Los Ruiles. La planicie costera en este sector es ancha y su agricultura de clima marítimo es bastante excepcional, aunque sufre de carencia de agua para regadío. Los centros urbanos como Chanco y Pelluhue, de arquitectura tradicional el primero y pueblo de pescadores el segundo, fueron muy afectados por el terremoto de 2010. En consecuencia, su patrimonio construido ya no posee el atractivo que tuvo, a pesar de ingentes esfuerzos de reconstrucción.

Al Norte de la región, Constitución, ubicada en la boca del gran río Maule (que en un momento histórico constituyó la frontera Sur de la Capitanía General de Chile) alojó de tiempos inmemoriales la industria naviera de los faluchos, la que se alojaba en el

---

<sup>26</sup>Ello de acuerdo a la teoría rango-tamaño de George Zipf y teoría de lugar central de Christaller.

entonces navegable río Maule. Por sus bellezas y calidad de la playa, fue desde principios de siglo XX un balneario muy elegante para los habitantes de Talca. A ello se sumó el ramal de Ferrocarriles del Estado, el que hoy constituye el único ramal aún en operaciones para esta empresa. Lamentablemente, la construcción del fallido puerto y luego la localización de la planta de celulosa en su playa afectó mortalmente la belleza paisajística que ofrecía al turista. La industria forestal, si bien trajo empleo y desarrollo al lugar, no impidió que el centro urbano y su borde costero entraran en gradual decadencia y deterioro. En tiempos recientes, el terremoto de 2010 afectó gravemente la ribera del río.

Dos factores pueden aún ser semilla de resurgimiento de esta ciudad costera. El puente Cardenal Silva Henríquez, que reemplazó el antiguo balseo pero que le dio buena accesibilidad al borde costero Norte de la región y por otra parte la permanencia del ramal Talca-Constitución, el que ha prendido como gran producto turístico que conecta con el interior del territorio y su cultura rural tradicional.

El territorio Oriental de la región es de gran potencial para el turismo. Si bien hoy ofrece como atractivo mayor el parque Radal Siete Tazas, tiene como potencial de desarrollo varios atractivos: las viñas del Maule, entre Curicó y Linares, incluyendo la Ruta del Vino de Curicó, o La Ruta del Vino del Maule, compuesta por un conjunto de 15 viñas en Talca, Villa Alegre, San Clemente y San Javier, y viñas como Pedro Torres (que modernizó la industria vitivinícola nacional), San Pedro, Aresti, Balduzzi, Casa Donoso, todas productoras de vinos altamente competitivos con los mejores vino de Chile.

Pero por sobre lo anterior, la precordillera del Maule es de un extraordinario potencial para el turismo de naturaleza, en todas sus variantes. Sus dimensiones, multiplicidad de valles, cajones y ríos la hace muy atractiva para el senderismo, el *trekking*, el escalamiento, el ciclismo, fotografía de paisajes y los paseos de todo tipo.

Una falencia que afecta en gran medida el turismo internacional en esta zona es su distancia relativa a puertos de pasajeros y aeropuertos internacionales, los que están en las regiones de Santiago, Valparaíso y Biobío. En cierta medida, esta región es un interior, lo que le da el encanto de lo apartado, con maneras y costumbres tradicionales, pero difícil de acceder en lo que la industria denomina “*one-day experience*”.

El Paso Pehuenche, por el que esta región apostó para atraer inversión, comercio y turismo desde la Argentina y hermanar la vecina ciudad de Malargüe con Talca, ha tenido muchos tropiezos en la habilitación del camino, más que nada por el lado del vecino país. Hoy en día ninguno de los dos países ofrece en estos territorios productos turísticos de suficiente capacidad como para atraer flujos significativos.

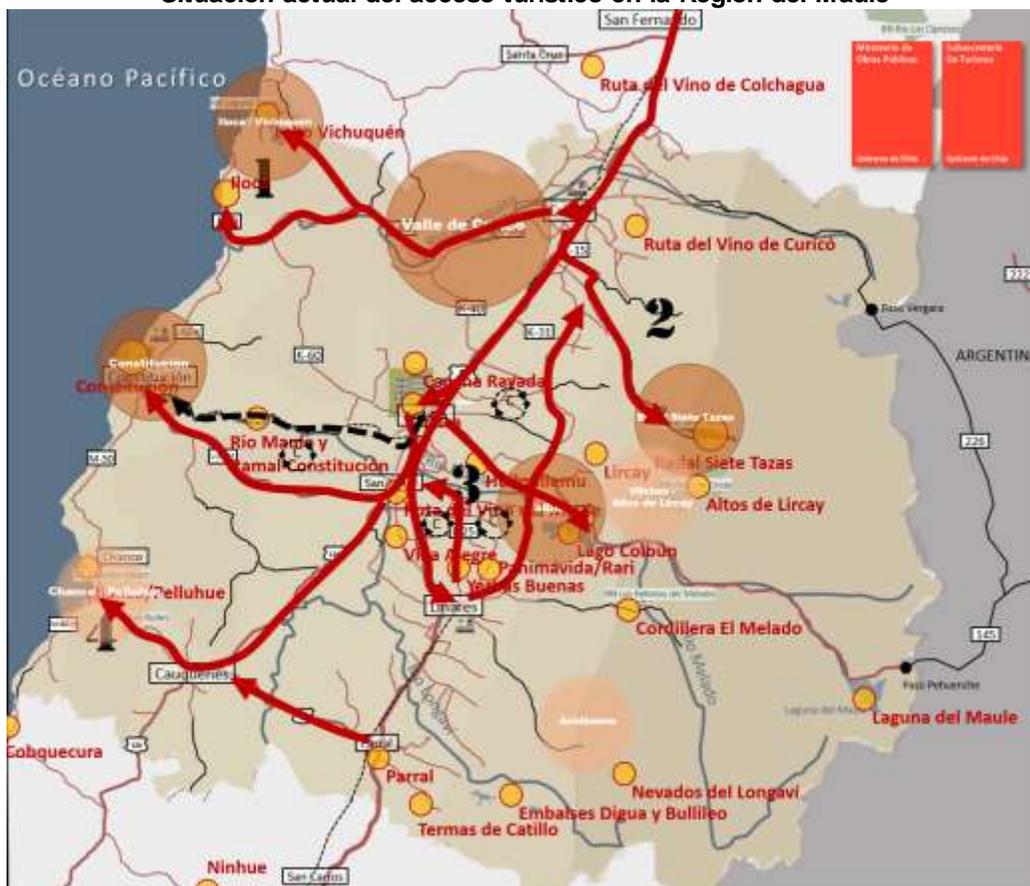
En definitiva, esta región, que no se ve a sí misma como un destino turístico sobresaliente (en comparación con sus vecinas de más al Sur), posee condiciones para el desarrollo de esta actividad a muy buen nivel, especialmente si desarrolla y potencia sus actuales atractivos y muy especialmente el turismo de montaña



color café en figura siguiente). Curiosamente ninguno en nivel de “consolidado”. De los definidos, cinco son emergentes (Iloca-Vichuquén, Constitución, Valle de Curicó, Radal Siete Tazas y Colbún) y el resto sólo potenciales (Chanco-Pelluhue, Vilches – Altos de Lircay y Achibueno). 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 tres territorios turísticos, que en gran medida operan en forma aislada desde las cuatro ciudades mencionadas al principio de este análisis. Dado que Talca es la única que ofrece alguna infraestructura y equipamiento de buen nivel para el turista nacional e internacional, los atractivos que sean de difícil acceso desde esta ciudad se ven seriamente comprometidos para atraer este tipo de flujos.

Un aspecto desventajoso para el viajero en esta región lo constituye las pocas alternativas que ofrece la estructura vial para realizar 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. Los caminos alternativos son escasos y no ofrecen niveles de comodidad y seguridad suficientes: ausencia de bermas, escasa señalética turística y con pocos servicios al turista.

**Figura 6-2**  
**Situación actual del acceso turístico en la Región del Maule**



Fuente: Elaboración propia

## 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 o con otra focalización relacionada. 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 la infraestructura para potenciar el turismo en la región, y que podría implementarse por etapas, consiste en reforzar la misma en los nodos con vocación de mantener o constituirse en nuevos centros de operación (Talca, pero más aún Curicó, Linares y Cauquenes). Más allá de lo que concierne a la inversión privada (hotelería, gastronomía, actividades turísticas), el sector público y en especial en MOP tendría recursos de inversión que pueden actuar como palancas y señales que incentivarían la inversión privada para desarrollar estos centros como atractivos turísticos de primer orden, algo que favorecería a la población local directamente, pero también indirectamente, a través de la mayor competitividad que adquiriría la industria turística y las cadenas de valor que esta desata, con impacto en el emprendimiento y el empleo.

Es posible pensar en centros cívicos, en donde la Dirección de Arquitectura tendría un papel preponderante, generando arquitectura de alto estándar para la edificación pública, concentrándola en lugares significativos de la ciudad, lo que de la mano del MINVU y del SERVIU puede lograr un buen resultado paisajístico y un acento en el carácter local en los espacios públicos y sus entornos.

Paseos y costaneras de calidad en bordes fluviales que pueden asociarse a defensas costeras por parte de la DOH, que además otorgarán seguridad frente a inundaciones, algo que los turistas siempre apreciarán. La Dirección de Vialidad puede contribuir a esta causa mediante *bypass* y circunvalaciones que evitan el paso de camiones y buses interurbanos por los centros históricos, y/o circunvalaciones que permiten mejorar el ordenamiento eficiente del tránsito local, especialmente en Curicó, Linares y Cauquenes. También, La Coordinación de Concesiones de Obras Públicas puede generar inversión privada en centros hospitalarios y rodoviarios de alto estándar, que mejoren el nivel del equipamiento de las ciudades y centros urbanos de tamaño medio.

En la accesibilidad a los atractivos, cuya responsabilidad recae en la Dirección de Vialidad y también, en cierta medida, en la Coordinación de Concesiones, debe buscarse el equilibrio entre eficiencia de recorridos y calidad turística de las vías. Esto quiere decir que exista la posibilidad de acceder con rapidez y la oportunidad que impone los breves plazos de los que normalmente dispone el viajero, pero con la opción siempre de que parte de los recorridos sea por caminos que releven la belleza paisajística, tanto por el realce y complemento del paisaje (natural y/o cultural) mediante privilegio de vistas, miradores, paradores, estacionamientos o bien por los

servicios orientados al turista que dispongan los mismos. Es el caso del acceso a Radal Siete Tazas, el que hoy ofrece un camino de acceso muy precario.

Se requiere mejorar las conexiones entre los centros urbanos, entre estos y los atractivos y entre los atractivos mismos formando un sistema de circuitos. Ello aumentaría el valor de los destinos al posibilitar distintas opciones de recorridos. Como todo sistema, un sistema de redes turísticas entre atractivos, hace que cada uno de éstos valga más que el mismo en forma aislado. La red potencia a sus componentes. Desarrollo de ejes de conexión alternativos a la Ruta 5, como fue el Arco Oriente ha sido una gran inversión para el turismo. Pero también hace falta completar y mejorar la ruta costera, de modo de conectar la Región de O'Higgins con la del Biobío y garantizar un flujo por esta zona tan poco abierta al turismo. Asimismo, dado el contexto cultural y ambiental por los que atraviesan estas rutas, que otorgan gran calidad escénica a los parajes visitados, es recomendable que las mejoras de la accesibilidad se hagan incorporando criterios técnicos propuestos para "Rutas de Belleza Escénica" y se consideren equipamientos e instalaciones (paradores, miradores, servicios en ruta, entre otros) para medios de traslados alternativos de media distancia como las bicicletas, lo que permitiría intensificar el uso turístico de esta zona, en el sentido transversal hacia el territorio equidistante de la Ruta 5 y, darle a la vez, un sentido hacia la consolidación como producto turístico a las potenciales "Rutas Patrimoniales" que prosperan en esta región.

Un viejo anhelo de la región es habilitar Los Nevados de Longaví para el *ski*, el que podría formar un circuito de *ski* con la vecina Región del Biobío y las termas de Chillán, algo que los esquiadores buscan y disfrutan y, por lo tanto, mejora la competitividad de ambos destinos en conjunto para este deporte. Estudios realizados en la década pasada por la DIRPLAN MOP de la región mostraron que las nieves del costado Sur del volcán tienen la potencialidad para alojar pistas de *ski* de nivel mundial, sin embargo, el camino para acceder a este lugar requiere de expropiaciones para lo que no ha sido posible encontrar rentabilidad social. Se recomienda revisar una vez más este proyecto, pues dinamizaría el territorio Suroriental de la región y las ciudades de Linares y Parral.

Una integración de rutas del Vino entre Colchagua y Curicó puede apoyarse a través del mejoramiento del camino que cruza la Cuesta del Peral (Ruta I-30-J), conectando a los vecinos poblados de Teno y Chépica.

En la alta cordillera, si el Estado decide en algún momento habilitar el paso Vergara, al Oriente de Curicó, ello puede dar paso a un recorrido ciclístico transcordillerano, que según especialistas tendría un enorme potencial para atraer especialistas en este deporte. (Ver línea segmentada en figura siguiente).

Mejorar estas conectividades terrestres con lo requerido por el turista en términos de transitabilidad, continuidad, servicios al viajero, señalética, desvíos estratégicos, horarios, entre otros, permitiría potenciar los destinos turísticos priorizados por la Subsecretaría de Turismo y habilitar e incorporar al menos cuatro nuevos territorios a los destinos de esta región, dos enteramente en la propia (Cordillera y borde costero

Sur) y dos interregionales (rutas de integración Mataquito – Colchagua y Parral-Pelluhue-Cobquecura-Ninhue-San Carlos).

De los 6 productos con mayor potencial competitivo de Chile, identificados en la Hoja de Ruta del Programa Estratégico Nacional de Turismo Sustentable (PENTS), sin duda que el enoturismo es el único que puede posicionar a esta región como un destino de jerarquía mundial. Para ello es fundamental entender las redes que potencian los encadenamientos locales, de tal manera de configurar un ecosistema local inteligente, capaz de generar condiciones basales que promuevan la innovación en este ámbito. Son dos los facilitadores de infraestructura necesarios para alcanzar el objetivo planteado, mejoras en las redes de accesibilidad y telecomunicaciones. Producto que debiera además diversificarse conjugado con recursos, que presentados por si solos aparecen como secundarios, como nieve, termas, bosques nativos; pero en combinación configuran una potencial oferta sofisticada y con gran fortaleza ante las fluctuaciones de la estacionalidad de la demanda.

En consecuencia, la estructuración de las redes de infraestructura debiera alcanzar un nivel de complejidad tal, que permita alcanzar una eficiente articulación de la puesta en uso turístico de los citados recursos, a partir de ofertas de alto valor agregado, que a pesar de estar atomizadas en el territorio, conformen una propuesta de comercialización integrada como producto único, que trasciende el territorio regional y, que además, opera en asociatividad con las regiones vecinas.

**Figura 6-3**  
**Situación propuesta para la Región del Maule**



Fuente: Elaboración propia

### 6.3 Identificación de déficits

Los déficits identificados para la Región del Maule, fueron las siguientes:

- Escasez de caminos de calidad para el turista impide realizar circuitos convenientes que permitan retornar al origen por rutas que accedan y otros atractivos que los visitados en la ruta de ida.
- *Bypass* para sacar tráfico de camiones en ciudades grandes e intermedias que afectan la tranquilidad y seguridad requerida para el desarrollo de las actividades turísticas. Casos de Curicó, Teno, Lontué, Molina, Linares, Cauquenes, Chanco y Pelluhue.
- Carencia del concepto de rutas escénicas en:
  - Rutas del Vino (Curicó, Talca-San Javier y Cauquenes).
  - Nueva vía Arco Oriente no tiene estándar para acoger adecuadamente al turismo: ausencia de bermas, falta de lugares para picnic, ciclovías, centros de información, baños públicos, etc.
- Dificultosa conectividad para los paseos y la exploración turística interregional
  - Rutas del vino de Colchagua y Curicó
  - Valle del Mataquito con Valle de Colchagua
  - Ruta de calidad turística de borde costero: regiones de O'Higgins (desde Ruta de la Sal), Maule y Biobío (Norte)
- Falta de adaptación de la infraestructura para dar acceso de paseantes a la precordillera y cordillera, con desvíos, rutas escénicas, paradores, baños públicos, miradores, lugares para actividades deportivas y comida campestre (picnic), refugios, senderos de *trekking*. Ruta para ciclismo amateur transcordillerano Romeral - Paso Vergara – Paso Pehuenche – San Clemente. Camino de acceso a la Laguna del Maule.
- Necesidad de generar centros cívicos renovados que den una impronta singular y de identidad a los centros históricos hoy con edificación patrimonial sin restaurar, edificación pública de regular calidad arquitectónica, sin verdaderos proyectos de paisajismo para sus espacios públicos centrales, lo que impide promuevan la identidad local: casos de Curicó, Talca, Linares, Cauquenes, Molina.
- Falta de paseos-costaneras que pueden ser parte de la construcción de defensas fluviales- en bordes de ríos en sus pasos por los centros urbanos de ciudades principales e intermedias. Casos de Talca y Cauquenes. En el caso del río Maule ello puede apuntar a hacer nuevamente navegable su primer tramo (hasta Pencahue).

- Necesidad de defensas marítimas en bordes costeros. Casos de Constitución y Pelluhue.
- Abandono de equipamiento de caletas pesqueras en la costa, que requieren hacerlas verdaderamente apropiables por los pescadores artesanales.
- Falta de algún tipo de infraestructura para el transporte aéreo para turistas de altos ingresos que permita operar vuelos en avión o helicóptero hacia y desde Santiago, tanto internacional al aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB) como nacional a Eulogio Sánchez.
- Programa de restauración incompleto de estaciones del ramal ferroviario a Constitución.
- Desvalorización, incluyendo falta de acceso adecuado, de sitios históricos relacionados con el período de la Independencia nacional: Cancha Rayada, Yervas Buenas y Lircay.
- Acceso inapropiado a la calidad turística a lugares naturales de alta demanda como PN Radal Siete Tazas y Vichuquén.
- Falta de acceso a un potencial centro de deportes invernales y *ski* en Nevados de Longaví y El Planchón.
- Falta de agua potable rural –incluyendo el uso de hospederías y restaurantes– en pequeñas localidades y lugares de interés que forman parte de circuitos turísticos: Radal, Punta de la Vega, Puente Pancho, Radal Siete Tazas, poblados en ramal ferroviario a Constitución, etc.
- Abandono de antiguas vías férreas en desuso por este medio que podrían servir de paseos para el *trekking* y/o bicicletas: ramales a San Clemente, Parral – Cauquenes, Linares – Panimávida – Colbún.

## 7 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

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

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

#### 7.1.1 Definición de actores invitados

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

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

#### 7.1.2 Contenido de los Talleres de Inicio

En la región del Maule se realizó un Taller de Inicio en Curicó y otro en Linares, cada uno con una duración aproximada de 3 horas.

El taller realizado en Curicó, fue de carácter regional y con asistencia de representantes, de distintos lugares alrededor del destino del Valle de Curicó.

El taller en Linares fue para atender la visión del destino (Linares y Cajón del Achibueno) propiamente tal y sus alrededores, 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"> <li>• Presentación de las actividades a realizar en el taller y de los asistentes.</li> <li>• Rol de la infraestructura pública en la activación sustentable de los territorios turísticos.</li> <li>• Experiencias exitosas (nacionales y/o internacionales) con características similares a la región.</li> <li>• Visión territorial preliminar para el desarrollo de la infraestructura de apoyo al turismo en la región.</li> </ul>
15:40-15:55	Explicación a los asistentes del trabajo de taller y conformación de grupos de trabajo.
15:55-16:15	Trabajo en grupos interdisciplinarios.

Hora	Actividades a desarrollar
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Cada grupo pudo proponer nuevos atractivos y rutas no presentes en el mapa.</li> <li>• El conjunto de atractivos identificados, fue ordenado en función de la importancia que le asignaron los integrantes del grupo de trabajo.</li> </ul>
16:15-16:30	Intermedio (café).
16:30-17:30	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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 6-2</li> </ul>
17:30-17:55	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentación de resultados de trabajos grupales.</li> <li>• 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.</li> </ul>
17:55-18:00	Cierre del taller.

**Cuadro 7-2**  
**Ficha de registro de propuesta de proyecto**

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

### 7.1.3 Registro de Ideas de proyectos identificados

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

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

**Cuadro 7-3**  
**Modelo tipo de identificación de proyectos**

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

## 7.2 Resumen Ejecutivo Talleres con actores Públicos y Privados: Curicó

Región del Maule / Curicó

Fecha: 25 de abril de 2016 (10:30 a 13:30 hrs)

Lugar: Salón Auditorium Gobernación de Curicó

### 7.2.1 Participantes

Hubo 47 asistentes de los cuales 21 eran mujeres y 26 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- 14 Comunidad y sector privado      29,8%
- 33 Servicios públicos                      70,2%

### 7.2.2 Reconocimiento de principales atractivos y destinos turísticos de la región

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

- Ruta del vino
- Vichuquen
- Radal 7 Tazas
- Cuenca del Mataquito
- Sector de Los Queñes
- Ruta costera Norte
- Zona del valle de Curicó (desarrollo vitivinícola y Ruta de La Fruta)
- Ruta ciclística binacional, (Paso Vergara, Pehuenche)
- Ruta de los Volcanes
- Cuenca y Valle del Maule
- Duao e Iloca
- Ruta Pehuenche

### 7.2.3 Ideas de proyectos identificadas

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

**Cuadro 7-4**  
**Ideas de proyectos taller Curicó**

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				Otros apoyos
		MOP		Turismo		
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Mejoramiento acceso a lago Vichuquen por Hualañé	1				
2	Mejoramiento borde costero Playa Paula, Lago Vichuquen	1				
3	Mejoramiento y habilitación ruta entre Lago Vichuquen y Lipimávida	1				
4	Habilitar conexión entre Lago Vichuquen y Ruta de la Sal	1				
5	Construcción sendero ciclístico con descansos entre Romeral y Paso Vergara	1				1
6	Habilitación de refugio en sector el Planchón	1				1
7	Ensanchamiento y mejoramiento de camino de acceso al Planchón	1				
8	Pavimentación acceso a Radal 7 Tazas, desde Agua Fría hasta Parque Inglés	1				1
9	Habilitación de APR en Radal, Punta de la Vega y Puente Pancho	1				
10	Habilitación de placa de servicio en Radal 7 Tazas y Parque Inglés	1				1

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
11	Habilitación ruta escénica Pehuenche, desde paso Pehuenche hasta San Clemente	1			1	
12	Habilitación de senderos interpretativo Saltos de Agua	1			1	
13	Habilitación camino, sólo de acercamiento de vehículos a Laguna del Maule.	1			1	1
14	Habilitación refugio en Valle los Cóndores y del Águila	1			1	1
15	Habilitación ruta escénica Río Maule	1			1	
16	Habilitación APR y alcantarillado en comunidades del ramal Talca Constitución	1				
17	Habilitar la navegabilidad del Río Maule entre Constitución y Péncahue,	1			1	1
18	Habilitación agua potable rural en Rada 7 Tazas y Parque Inglés	1				
19	Habilitación de servicios higiénicos sector de Los Queñes,	1				1
20	Mejoramiento señalética turística, Paso Vergara	1			1	1
21	Habilitación senderos de <i>trekking</i> y ciclovías entre Los Queñes, Paso Planchón y Paso Vergara	1				1
22	Habilitación de baños públicos en San Pedro	1				
23	Habilitación de rutas verdes en Ramal Mataquito	1			1	1
24	Construcción de senderos de <i>tracking</i> , ciclovías y miradores en Cordillera de Curicó	1				

#### 7.2.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron:

##### Puntos críticos detectados:

- Existen muchos sectores que no tienen disponibilidad de agua potable.
- Carencia de servicios sanitarios en sectores rurales.
- La señalética de la región no permite direccionar a los turistas a todos los atractivos de la zona.
- El paso fronterizo de Los Queñes y Paso Vergara, tienen carencia de servicios sanitarios.
- Sectores turísticos como los Baños de San Pedro no cuentan con servicios aptos para la atención de los turistas.
- Muchas vías de la región tienen distintos nombres aún en Google Maps, lo que hace que los turistas se pierdan y no logren llegar a destinos.

- El borde costero de la región requiere mejorar su equipamiento a fin de poder ponerlo al acceso de los potenciales visitantes.
- Actualmente en Vichuquén y Llico, están recibiendo las descargas de alcantarillado.
- Se requiere resolver los problemas de los residuos sólidos de la región.
- Se requiere efectuar mantención de los caminos de la región y mejorar la accesibilidad a los volcanes.
- El habitante maulino no tiene relación con la nieve a pesar de tener muchos atractivos de esta naturaleza.

#### Oportunidades

- Disponibilidad de recursos naturales en la región, de distinta orden; lagos, ríos, mar, cordillera nieve, los que tratados sustentablemente pueden permitir el desarrollo de variados sectores de la región.
- Existencia de un programa que pueden apoyar la complementación de las inversiones en infraestructura y de esta manera potenciar su impacto en el territorio y sus agentes económicos.
- Existencia de infraestructura ferroviaria, que puede ponerse en valor para el desarrollo de nuevas experiencias de desarrollo turístico y que cruzan toda la región
- La alta ruralidad de la región, visto como una oportunidad, permite encontrar en la región variadas manifestaciones de artesanía, tradiciones orales, folklore, comidas típicas, entre otros. En general, la esencia de la cultura campesina puede ser puesta a disposición de las experiencias turísticas.

### **7.3 Resumen Ejecutivo Talleres con actores Públicos y Privados: Linares**

Región del Maule / Linares

Fecha: 27 de abril de 2016 (10:30 - 13:30 hrs.)

Lugar: Auditorio Gobernación de Linares

#### 7.3.1 Participantes

Hubo 34 asistentes de los cuales 19 eran mujeres y 15 hombres. En cuanto al porcentaje de asistentes según tipo de participantes presentes, estos se observan de la siguiente manera.

- 5 Comunidad y sector privado 26,5%
- 29 Servicio público 73,5%

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

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

- Nevado de Longaví
- Cajón y río Achibueno
- Ríos de la región
- Costa Sur del Maule
- Termas y montañas
- Constitución, Pelluhue y Curanipe
- Paisajes precordilleranos
- Viñedos y cultivos agrícolas destacados (frutillas, arándanos, entre otros)
- Caletas costeras
- Productos gastronómicos de la región

### 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 Linares**

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
1	Habilitación APR en Achibueno	1				
2	Habilitación camino acceso y puente por la ladera Sur del Nevado de Longaví	1				1
3	Habilitación de mirador turístico en la junta de los ríos Bullileo y Longaví	1				
4	Pavimentación antiguo camino de conexión Curanipe con Pelluhue	1				
5	Habilitación de servicios, miradores y paradores en camino hacia Achibueno	1				
6	Habilitación turística de la ruta Los Conquistadores (señalética, miradores y servicios)	1			1	1
7	Mejoramiento de la información y señalética en acceso Norte y Sur de Linares	1				
8	Habilitación de museo y Ruta Nerudiana en Linares	1			1	1
9	Recuperación aeródromo Maule Sur	1				
10	Habilitación señalética de entrada a Maule Sur	1			1	
11	Construcción Parque comunal en Cauquenes	1				1
12	Mejoramiento señalética turística en Cauquenes	1			1	
13	Mejoramiento acceso Hotel Euro Charles					1

N°	Iniciativas propuestas	Tipo de iniciativas				
		MOP		Turismo		Otros apoyos
		Proyectos	Estudios	Proyectos	Estudios	
	(practica alumnos turismo)					
14	Habilitación accesos a Nevado de Longaví	1				1
15	Mejoramiento de camino L-600 y del Puente Villaseca	1				
16	Mejoramiento de la conectividad y señalética de la ruta vitivinícola entre Cauquenes y Empedrado	1			1	
17	Mejoramiento de acceso y señalética en Santuario de la Naturaleza Cajón del Achibueno	1				1
18	Mejoramiento de señales en Ruta M-50 Empedrado	1			1	
19	Mejoramiento ruta precordillerana, Bullileo, Parral, La Balsa	1				
20	Mejoramiento servicios básicos (APR y saneamiento) en costa Sur de la región) Pelluhue, Chanco y Constitución	1				
21	Mejoramiento señalética, miradores y servicios para turistas.	1			1	
22	Ampliación APR en Chanco	1				
23	Saneamiento básico en Chanco	1				
24	Habilitación APR y saneamiento en 5 localidades de Cajón Achibueno	1				
25	Mejoramiento Ruta L-355 ribera Sur del Lago Colbún	1				
26	Recuperación Puente La Arboleda	1				
27	Mejoramiento ruta que une Molina con Linares	1				
28	Mejoramiento de ruta que une Pichaman con Constitución	1				
29	Mejoramiento ruta entre San Javier y Constitución	1				
30	Habilitación ruta turística en costa de Cauquenes	1				
31	Pavimentación ruta precordillerana desde San Javier al Sur	1				
32	Construcción aeropuerto Regional del Maule	1				
33	Mejoramiento señalética turística de la región	1			1	
34	Habilitación de ciclovías en costa, valle y precordillera del Maule	1				1
35	Habilitación de senderos y ciclovías en cajón de Achibueno	1			1	1

#### 7.3.4 Puntos críticos y oportunidades que se presentaron

##### Puntos críticos detectados:

- La región presenta numerosas localidades de gran valor escénico y potencial turístico, pero que no cuentan con los servicios básicos, agua y alcantarillado, necesarios para desarrollar la actividad turística.
- Hacia los sectores rurales, se encuentra una conectividad deficitaria.
- La señalética informativa de naturaleza turística, no sería adecuada, ni en cantidad ni en claridad de la información.
- Contando con numerosos atractivos naturales, no hay disponibilidad de senderos y ciclovías que permitan a los turistas desarrollar actividades de intereses especiales.
- Ante el aumento de la demanda turística presentada en el verano de 2016, surge la preocupación por la falta de cuidado del medio ambiente, o que se hace difícil pensar en el desarrollo de un turismo sustentable, de no aplicar medidas que mitiguen esta situación.
- Desde el punto de vista de la gestión interna;
  - o Para la aprobación de proyectos por parte del Ministerio de Desarrollo Social (MIDESO), se hace necesario que se flexibilicen los análisis de proyectos, sobre todo cuando estos aún no presentan la demanda por ser iniciativas que buscan potenciar destinos emergentes.
  - o Para un mejor aprovechamiento sustentable de los recursos del territorio se requiere mayor coordinación y comunicación entre Servicios Públicos (CONAF, MOP, SERNATUR).

##### Oportunidades

- Se destacan áreas de desarrollo para el turismo de naturaleza, termal, enológico y patrimonial.
- La Región del Maule es reconocida internacionalmente por poseer ecosistemas únicos en el mundo, los que pueden ser aprovechados en favor de un turismo sustentable.
- Disponibilidad en el territorio de atractivos turísticos de gran importancia y potencialidad, como nevados, ríos, paisajes precordilleranos.
- Presencia en los gobiernos comunales de profesionales jóvenes que buscan desarrollar innovación con sustentabilidad del territorio.

- Conciencia en grupos activos en la comunidad por desarrollar un turismo sustentable y respetuoso del patrimonio y de la pertinencia territorial.
- Posibilidad de desarrollar circuitos y redes entre las distintas localidades rurales de la región todas ellas con algún tipo de atractivo que se pueda poner en valor para favorecer la actividad turística.

#### **7.4 Resumen Ejecutivo Taller de Validación**

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

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

Fecha: 11 de noviembre de 2016 (9:30 a 12:30 horas)

Lugar: Salón Auditorium Caja Compensación Los Héroes de Talca

##### **7.4.1 Participantes**

Asistieron 14 personas, de las cuales eran 12 hombres y 2 mujeres. Respecto de su procedencia, correspondían a 10 funcionarios del sector público y 4 del sector privado. A continuación se muestran los porcentajes:

- |                                |        |
|--------------------------------|--------|
| ○ 4 Comunidad y sector privado | 28,6 % |
| ○ 10 Servicios públicos        | 71,4 % |

##### **7.4.2 Presentación propuesta de plan de infraestructura**

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

#### 7.4.3 Preguntas y observaciones

1. Se solicita que se deje establecido en el estudio la necesidad de que los trabajos de APR vayan acompañados de saneamiento básico. De no ser así, no se logra el impacto esperado.
2. Se indica que las últimas informaciones de la CNR, serían que no se construirán nuevos embalses y en su reemplazo se ha propuesto la creación de 7 tranques, lo que afectarán positivamente la región desde el punto de vista de la producción agrícola, y el turismo.
3. Dado lo anterior, el proyecto del embalse Río Claro, que se encuentra dentro del PRIGRH del Maule, no sería ejecutado y quedaría solo a nivel de idea.
4. Se indica que el sector del Parque Inglés y Radal 7 Tazas, requieren urgente intervención, para proveerlo de servicios.
5. Los presentes señalan que el Parque Inglés requiere urgente instalación de servicios de agua y saneamiento básicos.
6. SEREMI de Economía indica que el sector del Parque Inglés y otros sectores de la región, que son de propiedad de Bienes Nacionales, estaría licitando a través del proyecto “Invierte Turismo”.
7. UGAT señala que, teniendo la región atractivos especiales a nivel mundial, requiere un trabajo cultural, de manera que se protejan y cuiden los recursos naturales.
8. Es necesario detonar proyectos que permitan desarrollar la cultura. Por ejemplo, la necesidad de recuperar el Río Claro, de manera de educar a la comunidad y demostrar que es posible mejorar.
9. Se señala que, en el caso de Río Claro, existen 38 hectáreas de Bienes Nacionales y que podrían destinarse a un parque para la ciudad. Se sugiere incorporar esto en el estudio y presentarlo como un proyecto de borde río a cargo de la Dirección de Obras Portuarias y que además considere un centro de interpretación. Los consultores analizarán la propuesta.
10. Considerar la incorporación de normativa que permita ir revisando las normativas de construcción.
11. Representante de Cámara de Comercio de Vilches extraña proyecto asociado al Arco Oriente. Por ejemplo, en el sector de la Placeta se requiere un mirador o centro de interpretación.
12. Se solicita considerar un proyecto asociado al Puente Maule, que incorpore el rescate de la historia.

13. Se indica que Yervas Buenas y Villa Alegre, deben considerarse para el desarrollo de rutas escénicas. Así es posible rescatar la belleza de las rutas.
14. Ciénagas del Name, se indica como otro lugar a rescatar y poner en valor que no ha sido mencionado en el Plan Preliminar.
15. Se solicita considerar que para Curepto, no sólo se considere el proyecto "Recuperación Inspectoría de Vialidad de Curepto", sino que también se incorpore a estas intervenciones, la iglesia del pueblo, que se encuentra en proceso de restauración.
16. Se solicita que el MOP, en todos sus proyectos que se relacionan con rutas de belleza natural, se considere escénicas o proyectos asociados, dando valor a la ruta.
17. Se indica que la Municipalidad de San Clemente y Colbún, están trabajando por declarar el sector de la Laguna, como ZOIT. Dentro de las acciones, se está solicitando a la empresa Colbún que puedan garantizar un nivel de agua en el verano, de manera de poder desarrollar iniciativas que puedan mantenerse para el turismo. Dado lo anterior el proyecto de estudio sería factible si se dan estas condiciones.
18. Se indica que la laguna del Maule, es un sector muy peligroso para desarrollar proyectos de deportes náuticos. Se solicita que se considere un sector de servicios.
19. Se indica que el río Achibueno es el único río de color turquesa por lo que debe desarrollarse accesos y hacer gestión para una mejor conducta de parte de los usuarios.
20. Se indica que los proyectos de mejoramiento de aeródromos de Linares y Curicó, estarían siendo afectados porque se han rodeado de casas y otras infraestructuras. Es necesario considerar a mediano plazo, mejorar el aeródromo e Curanipe.
21. Se propone considerar el proyecto de mejoramiento de camino hacia Altos de Lircay, que genera el camino de los dinosaurios.
22. Se informa que el proyecto de conexión entre Vilches y Radal Siete Tazas, se iniciará su ejecución en el año 2017.

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

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

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

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

#### **8.1.1 Antecedentes para la construcción de la Propuesta de Plan**

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

materializó a través de la realización de los Talleres de Validación. En ellos, se presentó la cartera de proyectos, a través de representaciones cartográficas, en donde se pudo localizar cada uno de éstos en el territorio de la región. Los participantes a estos talleres pudieron hacer las observaciones a la cartera de proyectos presentada, lo que permitió posteriormente ajustar la propuesta de plan.

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

### 8.1.2 Identificación de Proyectos Nuevos

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

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

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

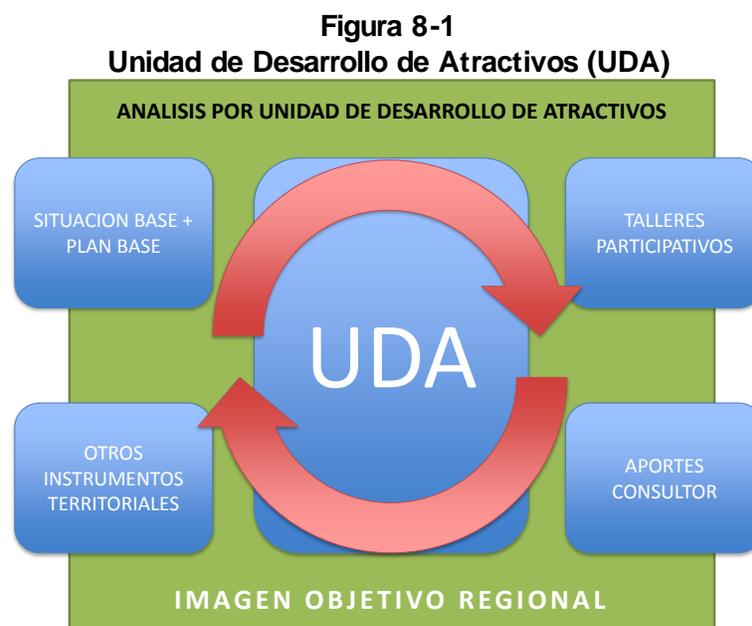
Cabe señalar que estas unidades no corresponden a unidades físicas con superficies encerradas por un polígono, con límites bien definidos, sino a una unidad conceptual de apoyo al análisis territorial, que en definitiva alberga a un conjunto de proyectos de diferentes tipologías.

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

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

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

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



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

### 8.1.3 Priorización de Proyectos Nuevos

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

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

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

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

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

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

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

- **Sustentabilidad.**
  - a) Área Protegida perteneciente al SNASPE<sup>27</sup>: 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) ZOIT<sup>28</sup>: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Inclusión y equidad.**
  - a) ADI<sup>29</sup>: si la UDA está relacionada con una ADI, tiene puntaje 1; si no, 0.
  - b) Territorio Rezagado: si la UDA está relacionada con un Territorio Rezagado ubicado en las comunas de las regiones de Coquimbo (Provincia Limarí-Choapa), Maule (Provincia de Cauquenes y la Comuna de Empedrado), Bío-Bío (Provincia de Arauco y Valle del Itata) y Los Ríos (Provincia del Ranco), tiene puntaje 1; si no, 0.
- **Complementariedad entre planes y programas.**
  - a) Programa Estratégico Regional de Turismo (PERT): si la UDA está relacionada con una zona de aplicación de un Programa Estratégico Regional de Turismo (PERT), tiene puntaje 1; si no, 0.
  - b) Plan Base: si existen proyectos del Plan Base asociados a la UDA, tiene puntaje 1; si no, 0.

<sup>27</sup> 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.

<sup>28</sup> 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).

<sup>29</sup> 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		$\Sigma$ Ponderadores (siempre = 1)
	SNASPE	Tipo Destino	ZOIT	ADI	Territorio Rezagado	Programa Estratégico Regional Turístico	Proyectos Plan Base Asociados a UDA	
Ponderador	0,15	0,2	0,15	0,1	0,1	0,1	0,2	1

UDA	Valores Posibles							Puntaje UDA	Periodo
Playa Paula	0	1	0	0	0	0	0	0,20	3
Costa Curicó	0	1	0	0	0	0	0	0,20	3
Paso Vergara	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Río Maule costa	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Parque Inglés	1	1	0	0	0	0	0	0,35	2
San Javier	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Loanco	0	1	1	0	1	0	1	0,65	1
Colbún	0	1	0	0	0	0	1	0,40	2
Pelluhue	0	1	1	0	1	0	1	0,65	1
Paso Pehuenche	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Río Achibueno	0	1	0	0	0	0	1	0,40	2
Parral	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3
Nevados Longaví	0	0	0	0	0	0	0	0,00	3

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

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

Período 1: año 1 al año 5

Período 2: año 6 al año 9

Período 3: año 10 al año 13

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

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

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

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

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

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

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

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

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Playa Paula	Costanera Recreativa Playa Paula, Lago Vichuquen	0,15	0	0,2	0	0,2	0,15	0,70	3
Costa Curicó	Mejoramiento Ruta Escénica Ruta J-60 Lipimávida	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	3
Paso Vergara	Mejoramiento Instalaciones Aduana Paso Vergara y Termas San Pedro, con Centro de Acogida al Visitante	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0	0,70	3
Paso Vergara	Mejoramiento Ruta Escénica Ruta J-585. Acceso al Planchón	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Paso Vergara	Construcción Mirador interpretativo y refugio sector el Planchón	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0	0,70	3
Río Maule costa	Construcción APR, Curtiduría	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Río Maule costa	Construcción APR, Toconey	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Río Maule costa	Construcción APR, Tanhuao	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Río Maule costa	Construcción APR, Linares de Perales	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Río Maule costa	Construcción APR, Pichaman	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Río Maule costa	Construcción APR, Forel	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Río Maule costa	Construcción APR, Maquehua	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Río Maule costa	Construcción APR, González Bastías	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Río Maule costa	Habilitación del río Maule Navegable, Linares de Perales a Constitución	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	3
Parque Inglés	Construcción APR Parque Inglés, Radal Siete Tazas.	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Parque Inglés	Construcción Senderos de Interpretación, Mirador Colgante y Unidad de Recepción de Visitantes	0,15	0	0,2	0,15	0	0	0,50	2
Parque Inglés	Mejoramiento Ruta Escénica Asfaltada, hasta Parque Inglés	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
San Javier	Estudios de factibilidad Aeropuerto Nacional para el Maule	0	0	0,2	0	0	0	0,20	3
Loanco	Construcción APR y solución sanitaria, Loanco	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	1
Colbún	Mejoramiento Ruta Escénica mixta, asfaltada, ribera sur embalse Colbún	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Pelluhue	Mejoramiento Ruta Escénica Turística Ruta M-902 Pelluhue-Curanipe.	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	1
Pelluhue	Construcción APR y solución sanitaria, Pelluhue	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	1
Paso Pehuenche	Construcción de sendero interpretativo a saltos de agua, Ruta Paso Pehuenche	0,15	0	0,2	0,15	0,2	0	0,70	3
Paso Pehuenche	Construcción Mirador interpretativo y refugio sector Los Cóndores y Lo Aguirre	0,15	0	0,2	0,15	0	0	0,50	3
Paso Pehuenche	Mejoramiento Ruta Escénica acceso Laguna del Maule	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Paso Pehuenche	Construcción Mirador interpretativo Laguna del Maule	0,15	0	0,2	0	0	0	0,35	3
Paso Pehuenche	Embarcadero turístico recreativo, Laguna del Maule.	0	0	0,2	0	0,2	0,15	0,55	3
Río Achibueno	Mejoramiento Ruta Escénica Ruta L-45, Río Achibueno.	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Río Achibueno	Construcción APR y solución sanitaria, cinco localidades, cajón del río Achibueno	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	2
Parral	Construcción Museo de Neruda en Parral.	0	0,15	0,2	0,15	0,2	0	0,70	3
Nevados Longaví	Mejoramiento y construcción Ruta Escénica Nevados del Longaví	0	0	0,2	0	0,2	0	0,40	3
Nevados Longaví	Construcción centro de servicios al turista y mirador interpretativo, en La Balsa junta de los ríos Longaví y Bullileo	0,15	0	0,2	0,15	0	0	0,50	3
Pelluhue	Mejoramiento del borde costero playa monolito, comuna de chanco	0,15	0	0	0	0,2	0,15	0,50	1
Conector	Construcción Mirador interpretativo. Ingreso al Valle de Curicó en Peaje Teno	0	0	0,2	0,15	0	0	0,35	2
Conector	Construcción Mirador interpretativo. Ingreso al Valle de Parral	0	0	0,2	0,15	0	0	0,35	2
Conector	Mejoramiento Ruta Escénica, Ruta J55	0	0	0,2	0	0,2	0	0,4	2
Conector	Construcción senda no motorizada, Vía verde, Ramal Curicó - Licantén	0,15	0	0,2	0	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento Ruta Escénica Mixta, Hualañé - Lago Vichuquen	0	0	0,2	0	0,2	0	0,4	2

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

UDA	Nombre del Proyecto	Valores Posibles						Puntaje Proyecto	Periodo UDA
Conector	Mejoramiento Ruta Escénica Turística, Ruta J-80/J-956 /J-850	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento Ruta Escénica, Ruta del Vino	0	0	0,2	0	0,2	0	0,4	2
Conector	Mejoramiento Ruta Escénica Ruta L-75 Parral Bullileo	0	0	0,2	0	0,2	0	0,4	2
Conector	Mejoramiento Ruta Escénica Ruta costera de Constitución al sur	0	0	0,2	0	0,2	0	0,4	2
Conector	Mejoramiento Ruta Escénica mixta, Molina - Linares (por Colbún)	0	0	0,2	0,15	0,2	0	0,55	2
Conector	Mejoramiento Ruta Escénica turística, Constitución - Pichaman.	0	0	0,2	0	0,2	0	0,4	2

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

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

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

Período 1: año 1 – año 5

Período 2: año 6 – año 9

Período 3: año 10 – año 13

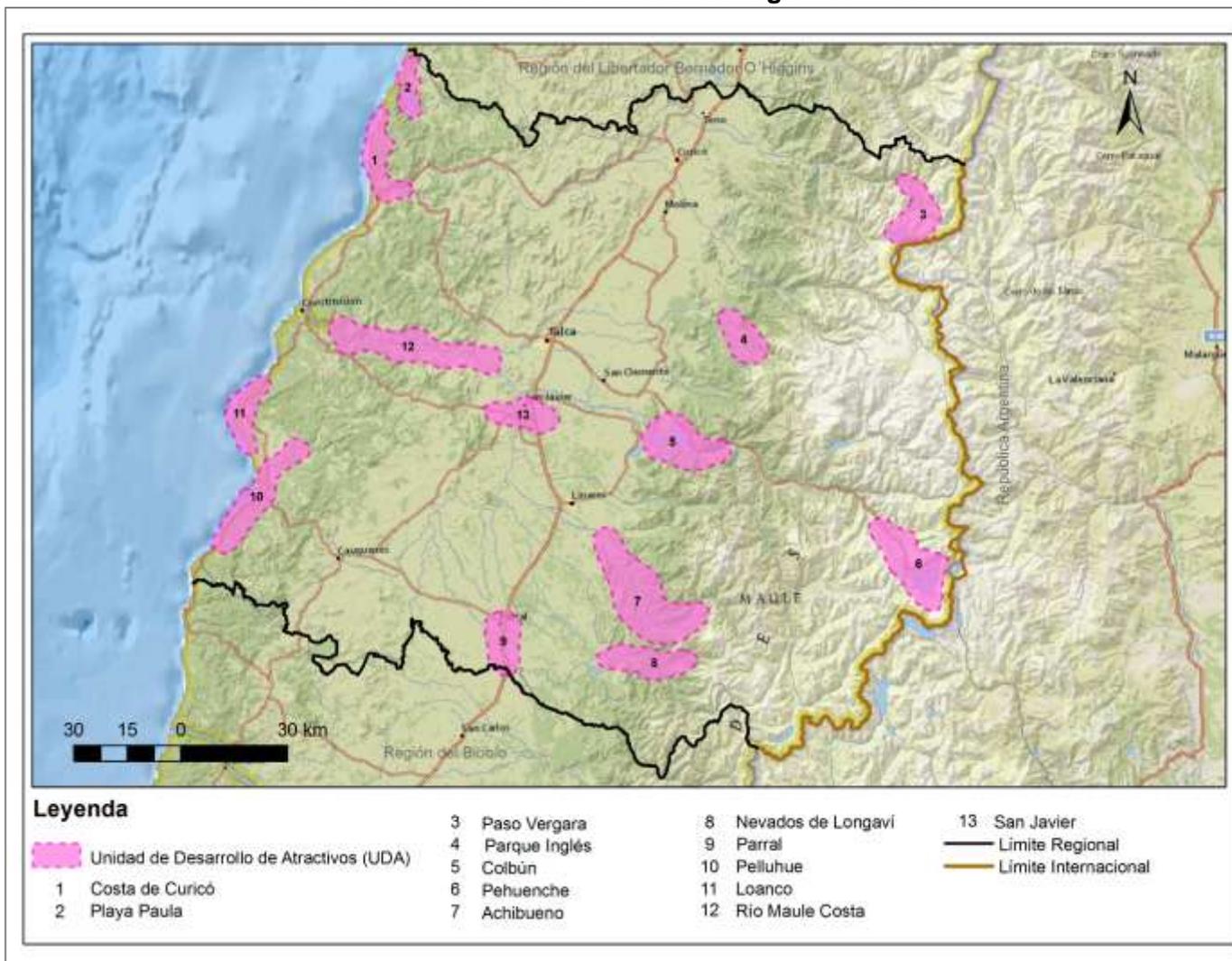
Considerando lo anterior, aquellos proyectos que obtengan un puntaje entre 0,21 y 1,00 serán desarrollados al inicio del período que les corresponde.

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

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

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

**Figura 8-2**  
**Unidad de Desarrollo de Atractivos Región del Maule.**



Fuente: Elaboración propia.

### 8.1.6 Tipologías de Infraestructura

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

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

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

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

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
1	Agua Potable Rural	MOP	Se asocia a proyectos de construcción y ampliación de sistemas de agua potable que atienden localidades o sectores rurales. En particular, su definición de construcción o ampliación obedece a la situación actual y demanda esperada.
2	Aguas Lluvias	MOP	Reúne acciones desarrolladas principalmente sobre áreas urbanas, destinadas a la formulación de estudios y obras necesarias para la evacuación de aguas lluvias. Tipología no relacionada directamente con la actividad turística.
3	Borde Costero	MOP	Obra pública que reúne acciones en el borde costero marítimo, lacustre y/o fluvial, cuya relación está asociada a caletas y su mejoramiento al concepto de Caleta Turística o bien está referida a la puesta en valor del borde costero marítimo y/o lacustre, a través de la construcción de costaneras, sean estas recreativas o turísticas.
4	Ciclovia - 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

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
			función de conectar uno o más destinos turísticos o UDAS.
6	Edificación Pública	<b>MOP / NO MOP</b>	Edificación ocupada por organismos públicos, con presencia en el espacio urbano.
7	Infraestructura Cultural	<b>MOP / NO MOP</b>	Edificación (construcción y/o restauración) de carácter público, destinada a albergar, principalmente a museos o centros de difusión de la cultura y las artes. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
8	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	<b>NO MOP</b>	<p>Obra pública destinada:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ofrecer información y servicios al turista, tales como centros de interpretación, paneles informativos y centros de información turística.</li> <li>• ofrecer servicios al turista, mediante instalaciones de apoyo para el desarrollo de actividades en el lugar (zonas de descanso, wi-fi, baños, entre otros).</li> </ul> <p>Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.</p>
9	Infraestructura de Transporte Aéreo	<b>MOP</b>	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	<b>NO MOP</b>	Obra pública que considera aquellos elementos necesarios para la operación de buses interurbanos, rurales y atención de pasajeros. Generalmente el MOP asume el rol de Unidad Técnica de estos proyectos, a través de la Dirección de Arquitectura.
11	Infraestructura Fluvial	<b>MOP</b>	Obra pública destinada a la construcción de defensas fluviales y riberas fluviales.
12	Paso Fronterizo	<b>NO MOP</b>	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	<b>MOP / NO MOP</b>	Obra pública destinada a rescatar todas aquellas acciones a ejecutarse sobre inmuebles o áreas de valor patrimonial. De

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

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

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

#### 8.1.7 Estimación de Costos de Inversión

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

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

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

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

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

**Cuadro 8-4**  
**Costos unitarios de proyectos de inversión**

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

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

Fuente: Elaboración propia

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

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

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

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

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

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 de plan de infraestructura, y con el fin de no sobredimensionar los valores de inversión, se aplicará el valor de Mejoramiento a todos los casos de Rutas Escénica.

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

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

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

N° Proyecto (*)	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	Costo de Inversión M\$	5 años					5 años					4 años			
						Corto Plazo					Mediano Plazo					Largo plazo			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1	Costa Curicó	Mejoramiento Ruta Escénica Ruta J-60 Lipimávida	Taller	Vialidad	2.257.840											P	D	E	
2	Playa Paula	Costanera Recreativa Playa Paula, Lago Vichuquen	Consultor	Obras Portuarias	13.020											D	E		
3	Paso Vergara	Mejoramiento Instalaciones Aduana Paso Vergara y Termas San Pedro, con Centro de Acogida al Visitante	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	8.400.000											D	E	E	
4	Paso Vergara	Mejoramiento Ruta Escénica Ruta J-585. Acceso al Planchón	Taller	Vialidad	1.081.492											P	D	E	
5	Paso Vergara	Construcción Mirador interpretativo y refugio sector el Planchón	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317											D	E		
6	Parque Inglés	Construcción APR Parque Inglés, Radal Siete Tazas.	Taller	Obras Hidráulicas	380.000						D	E							
7	Parque Inglés	Construcción Senderos de Interpretación, Mirador Colgante y Unidad de Recepción de Visitantes	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	118.268						D	E							
8	Parque Inglés	Mejoramiento Ruta Escénica Asfaltada, hasta Parque Inglés	Consultor	Vialidad	1.529.720						P	D	E						
9	Colbún	Mejoramiento Ruta Escénica mixta, asfaltada, ribera sur embalse Colbún	Taller	Vialidad	2.140.272						P	D	E						
11	Paso Pehuenche	Construcción de sendero interpretativo a saltos de agua, Ruta Paso Pehuenche	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	12.951											D	E		
12	Paso Pehuenche	Construcción Mirador interpretativo y refugio sector Los Cóndores y Lo Aguirre	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317											D	E		
13	Paso Pehuenche	Mejoramiento Ruta Escénica acceso Laguna Del Maule	Consultor	Vialidad	33.400											P	D	E	
14	Paso Pehuenche	Construcción Mirador interpretativo Laguna del Maule	Consultor	Obras Portuarias	105.317											D	E		
15	Paso Pehuenche	Embarcadero turístico recreativo, Laguna del Maule.	Taller	Obras Portuarias	200.000											P	D	E	
16	Río Achibueno	Mejoramiento Ruta Escénica Ruta L-45, Río Achibueno.	Consultor	Vialidad	3.032.052						P	D	E						
17	Río Achibueno	Construcción APR y solución sanitaria, cinco localidades, cajón del río Achibueno	Taller	Obras Hidráulicas	380.000						D	E							
19	Nevados Longaví	Mejoramiento y construcción Ruta Escénica Nevados del Longaví	Consultor	Vialidad	2.291.908											P	D	E	
20	Nevados Longaví	Construcción centro de servicios al turista y mirador interpretativo, en La Balsa junta de los Ríos Longaví y Bullileo	Consultor	No MOP (UT Arquitectura)	105.317											D	E		
21	Parral	Construcción Museo de Neruda en Parral.	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	210.000											P	D	E	
22	Pelluhue	Mejoramiento Ruta Escénica Turística Ruta M-902 Pelluhue-Curanipe.	Taller	Vialidad	424.180		P	D	E										
23	Pelluhue	Construcción APR y solución sanitaria, Pelluhue	Taller	Obras Hidráulicas	380.000		D	E											
24	Pelluhue	Mejoramiento del borde costero Playa Monolito, comuna de Chanco	Taller	Obras Portuarias	130.200	D	E												
28	Loanco	Construcción APR y solución sanitaria, Loanco	Taller	Obras Hidráulicas	380.000		D	E											
30	Río Maule Costa	Construcción APR, Curtiduría	Taller	Obras Hidráulicas	380.000											D	E		
31	Río Maule Costa	Construcción APR, Toconey	Taller	Obras Hidráulicas	380.000											D	E		

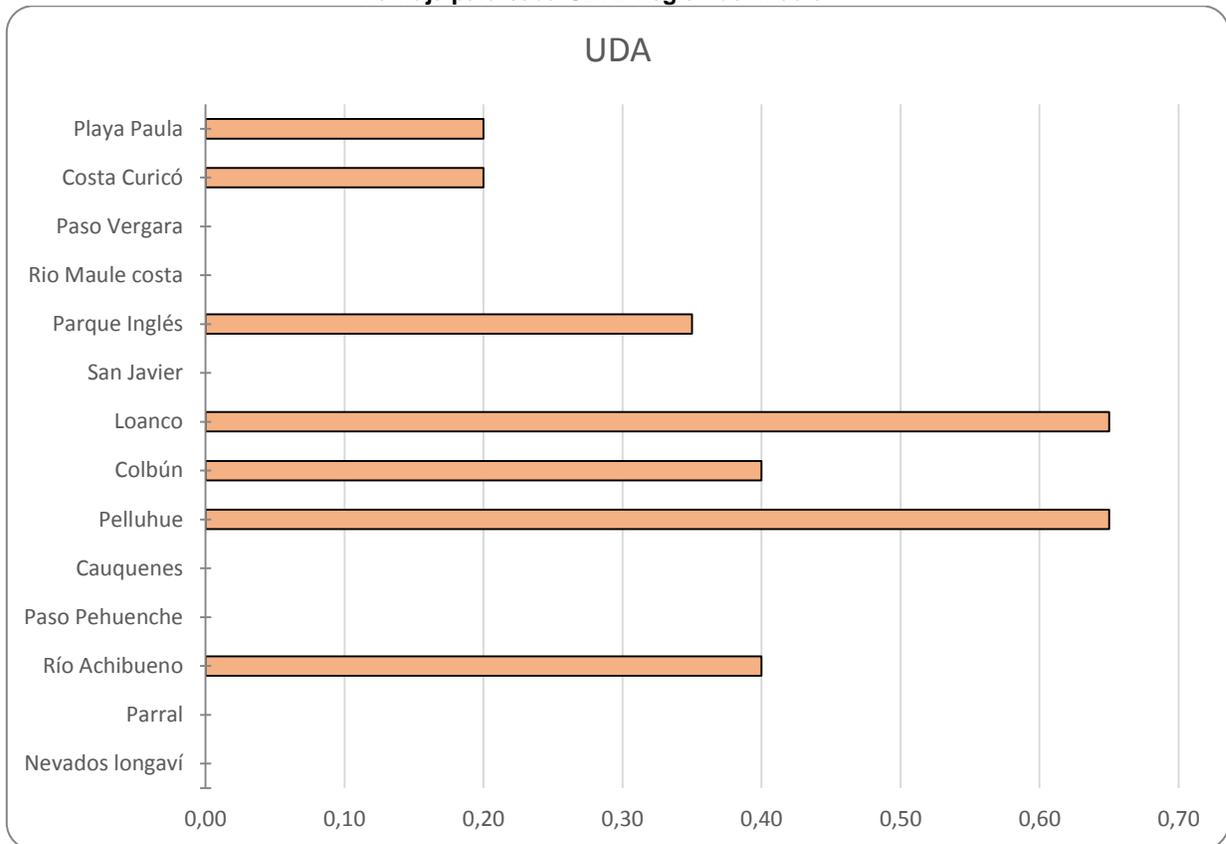
N° Proyecto (*)	UDA	Nombre Proyecto	Origen	Ámbito del MOP	Costo de Inversión	5 años					5 años					4 años			
						Corto Plazo					Mediano Plazo					Largo plazo			
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
32	Río Maule Costa	Construcción APR, Tanhuao	Taller	Obras Hidráulicas	380.000											D	E		
33	Río Maule costa	Construcción APR, Linares de Perales	Taller	Obras Hidráulicas	380.000											D	E		
34	Río Maule costa	Construcción APR, Pichaman	Taller	Obras Hidráulicas	380.000											D	E		
35	Río Maule costa	Construcción APR, Forel	Taller	Obras Hidráulicas	380.000											D	E		
36	Río Maule costa	Construcción APR, Maquehua	Taller	Obras Hidráulicas	380.000											D	E		
37	Río Maule costa	Construcción APR, González Bastías	Taller	Obras Hidráulicas	380.000											D	E		
38	Río Maule costa	Habilitación del río Maule Navegable, Linares de Perales a Constitución	Taller	Obras Portuarias	2.000.000											P	D	E	E
39	San Javier	Estudios de factibilidad Aeropuerto Nacional para el Maule	Taller	Aeropuertos	300.000													D	E
40	Conector	Mejoramiento Ruta Escénica Turística, Ruta J80/J956 /J850	Taller	Vialidad	10.519.664						P	D	E						
41	Conector	Mejoramiento Ruta Escénica, Ruta del Vino	Consultor	Vialidad	18.804.200						P	D	E	E					
42	Conector	Mejoramiento Ruta Escénica Ruta L-75 Parral Bullileo	Taller	Vialidad	4.000.652						P	D	E						
43	Conector	Construcción Mirador interpretativo. Ingreso al Valle de Parral	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
44	Conector	Mejoramiento Ruta Escénica, Ruta J-55	Taller	Vialidad	5.166.312						P	D	E						
45	Conector	Mejoramiento Ruta Escénica Mixta, Hualañé - Lago Vichuquen	Consultor	Vialidad	2.738.132						P	D	E						
46	Conector	Mejoramiento Ruta Escénica Ruta costera de Constitución al sur	Taller	Vialidad	3.991.300						P	D	E						
47	Conector	Construcción Mirador interpretativo. Ingreso al Valle de Curicó en Peaje Teno	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	105.317						D	E							
48	Conector	Construcción senda no motorizada, Vía verde, Ramal Curicó - Licantén	Taller	No MOP (UT Arquitectura)	1.087.735						P	D	E	E					
49	Conector	Mejoramiento Ruta Escénica turística, Constitución - Pichaman.	Taller	Vialidad	394.120						P	D	E						
50	Conector	Mejoramiento Ruta Escénica mixta, Molina - Linares (por Colbún)	Taller	Vialidad	7.123.552						P	D	E	E					
Costo Total de la Inversión					83.192.872														
Inversión con financiamiento externo					10.355.539														
Inversión directa MOP					72.837.333														

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

P Prefactibilidad
 D Diseño
 E Ejecución

Los puntajes asignados para las UDA se muestran en la siguiente figura:

**Figura 8-3**  
**Puntaje para cada UDA. Región del Maule**



Fuente: Elaboración propia

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

La entrega del Informe Final del estudio va acompañada de un archivo digital con un libro Excel que contiene la Propuesta de Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo. Este libro contiene las siguientes hojas:

a) Cuadro PP

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

b) UDA

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

c) Sensibilización

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

d) Gráficos (Cronograma)

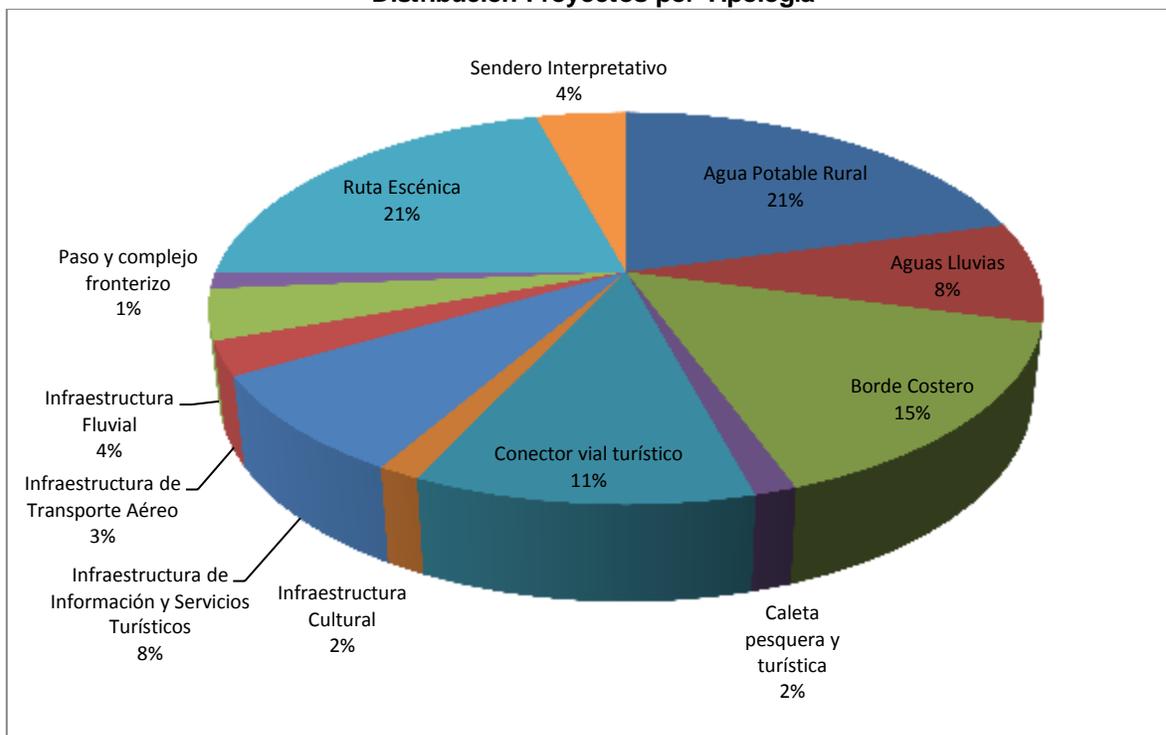
Al finalizar el proceso de priorización y sensibilización se procede a graficar cada proyecto en el periodo correspondiente (corto, mediano y largo plazo) y su priorización en el interior de la UDA con su puntaje de proyecto. Es importante mencionar que cuando un proyecto tiene un puntaje menor o igual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

## 9 SINTESIS Y CARTERA PROPUESTA.

### 9.1 Síntesis de la Propuesta del Plan Regional.

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

**Figura 9-1**  
**Distribución Proyectos por Tipología**



Fuente: elaboración propia

Del gráfico anterior, es posible observar que la concentración de proyectos se presenta en 2 tipologías, Ruta Escénica y APR, con 21% respectivamente, seguidas de Borde Costero.

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

	kilómetros
Ruta Escénica	1.070
Ciclovía - Ciclorruta	0
Sendero Interpretativo	84

## 9.2 Principales Aspectos de la Propuesta de Plan de Infraestructura

El territorio de intervención tiene como foco los destinos turísticos priorizados y sus atractivos, como la zona precordillerana o cordillerana de la región, como Parque Inglés, Paso Vergara, Colbún o Paso Pehuenche; otras en el valle, como Playa Paula en Vichuquen, San Javier o Parral y algunas en la zona costera, como Costa Curicó o Río Maule Costa. La cartera de proyectos queda reflejada en la distribución que presenta el siguiente cuadro:

**Cuadro 9-1**  
**Distribución de Proyectos por Destinos Priorizados**

DESTINO TURISTICO	ATRACTIVO	N° de iniciativas
<b>Achibueno</b>	Nevados Longaví	2
	Parral	1
	Río Achibueno	7
<b>Chanco - Pelluhue</b>	Loanco	3
	Pelluhue	6
<b>Colbún</b>	Colbún	2
	Conector	1
	Paso Pehuenche	5
<b>Constitución</b>	Conector	1
	Río Maule Costa	9
	Constitución	5
<b>Iloca - Vichuquen</b>	Conector	1
	Costa de Curicó	1
	Playa Paula	3
	Iloca Duao	1
	Duao Iloca	1
<b>Otro Destino</b>	Conector	5
	San Javier	1
<b>Radal Siete Tazas</b>	Parque Inglés	3
	Todos	1
<b>Todos los Destinos</b>	Todos	1
<b>Valle de Curicó</b>	Paso Vergara	3
	Valle de Curicó	6
<b>Valle de Curicó - Colbún - Achibueno</b>	Conector	1
<b>Valle de Curicó - Iloca - Vichuquen</b>	Conector	1
<b>Vilches - Altos de Lircay</b>	Otro	1
<b>Total general</b>		<b>72</b>

Fuente: Elaboración propia

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

**Cuadro 9-2**  
**Distribución de Proyectos por Ámbito MOP**

UNIDAD TECNICA MOP	N° de iniciativas
Aeropuertos	2
Agua Potable Rural	15
Arquitectura	10
Obras Hidráulicas	9
Obras Portuarias	13
Vialidad	23
<b>Total general</b>	<b>72</b>

Fuente: Elaboración propia

La región del Maule se ha enfocado en ofrecer cuatro grandes experiencias turísticas: enoturismo, naturaleza, gastronomía típica y turismo cultural, lo cual es posible encontrar en la gran variedad de atractivos turísticos que presenta, tales como Radal Siete Tazas, Balneario de Los Queñes, Los Altos de Vilches, Laguna del Maule, Paso Pehuenche, Constitución, Lago Vichuquen y Termas de Panimávida, entre otros.

Destaca por su valor el proyecto conector denominado Mejoramiento a Ruta Escénica del Vino.

Se propone el desarrollo de 72 proyectos, 29 de los cuales provienen del plan base y 43 son nuevas iniciativas. En términos del costo total de la inversión se llega a la suma de M\$248.648.239, 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 67% 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		1.416.637	8.938.902	10.355.539
Sectorial	165.756.541	61.213.182	11.322.977	238.292.700
<b>Total</b>	<b>165.756.541</b>	<b>62.629.819</b>	<b>20.261.880</b>	<b>248.648.239</b>

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	Etapas	Destino Turístico	Financiamiento	Plazo
Cauquenes	Chanco	Ampliación Explanada Caleta Pescadores Loanco	Caleta pesquera y turística	Ejecución	Chanco - Pelluhue	Sectorial	Corto
		Construcción APR y solución sanitaria, Loanco	Agua Potable Rural	Diseño y Ejecución	Chanco - Pelluhue	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Borde Costero Loanco Chanco	Borde Costero	Ejecución	Chanco - Pelluhue	Sectorial	Corto
		Mejoramiento del borde costero playa monolito, comuna de chanco	Borde Costero	Diseño y Ejecución	Chanco - Pelluhue	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Ruta M-450 Sector Chanco - Empedrado	Conector vial turístico	Diseño y Ejecución	Chanco - Pelluhue	Sectorial	Corto
	Pelluhue	Construcción APR y solución sanitaria, Pelluhue	Agua Potable Rural	Diseño y Ejecución	Chanco - Pelluhue	Sectorial	Mediano
		Construcción Camino Costero Sector Pueblo Hundido - Bif. Chovellen	Conector vial turístico	Diseño y Ejecución	Chanco - Pelluhue	Sectorial	Corto
		Mejoramiento a Ruta Escénica Turística Ruta M-80-N, Pelluhue-Curanipe	Ruta Escénica	Diseño y Ejecución	Chanco - Pelluhue	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Borde Costero Curanipe Y Pelluhue	Borde Costero	Diseño y Ejecución	Chanco - Pelluhue	Sectorial	Corto
		Construcción Evacuadores Aguas Lluvias Sistema Curicó Poniente	Aguas Lluvias	Ejecución	Valle de Curicó	Sectorial	Mediano
Curicó	Curicó	Construcción Mirador interpretativo. Ingreso al Valle de Curicó en Peaje Teno	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Diseño y Ejecución	Otro Destino	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento Sistema Evacuación Aguas Lluvias Canal Suderivado 2 Marco 20	Aguas Lluvias	Diseño y Ejecución	Valle de Curicó	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Unificación De Bocatomas Río Lontué	Infraestructura Fluvial	Prefactibilidad	Valle de Curicó	Sectorial	Mediano
		Construcción senda no motorizada , Vía verde, Ramal Curicó - Licantén	Sendero Interpretativo	Prefactibilidad	Valle de Curicó - Iloca - Vichuquen	Extrasectorial	Mediano
		MEJORAMIENTO BORDE COSTERO DUAO - ILOCA -	Borde Costero	Ejecución	Iloca - Vichuquen	Sectorial	Corto
	Molina	MEJORAMIENTO RUTA K-275, SECTOR LAS TRANCAS-PARQUE INGLES	Conector vial turístico	Ejecución	Radal Siete Tazas	Sectorial	Corto
		Construcción Mirador interpretativo y refugio sector el Planchón	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Diseño y Ejecución	Valle de Curicó	Extrasectorial	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta J-55, Romeral - Paso Vergara	Ruta Escénica	Diseño y Ejecución	Otro Destino	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta J-585. Acceso a El Planchón	Ruta Escénica	Diseño y Ejecución	Valle de Curicó	Sectorial	Largo
		Mejoramiento Instalaciones Aduana Paso Vergara y Termas San Pedro, con Centro de Acogida al Visitante	Paso y complejo fronterizo	Diseño y Ejecución	Valle de Curicó	Extrasectorial	Largo
Sagrada Familia	Mejoramiento Ruta K-16, Sector Lontué - Sagrada Familia	Conector vial turístico	Diseño y Ejecución	Valle de Curicó	Sectorial	Corto	
	Mejoramiento y Ampliación Sistema APR Tricao	Agua Potable Rural	Ejecución	Valle de Curicó	Sectorial	Corto	
	Mejoramiento Rutas J-40 y J-448, Sector: Teno - Rauco	Conector vial turístico	Diseño y Ejecución	Valle de Curicó	Sectorial	Corto	
	Construcción de Costanera Recreativa Playa Paula, Lago Vichuquen	Borde Costero	Diseño y Ejecución	Iloca - Vichuquen	Sectorial	Largo	
	Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta Ruta Hualañé - Lago Vichuquen -Llico (Hualañé - La Higuera - Ruta J-806-Llico)	Ruta Escénica	Diseño y Ejecución	Iloca - Vichuquen	Sectorial	Mediano	

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Etapa	Destino Turístico	Financiamiento	Plazo
Curicó		Mejoramiento Borde Costero Llico, Boyeruca Lago Vichuquen	Borde Costero	Diseño y Ejecución	Iloca - Vichuquen	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Integral Sistema APR Llico	Agua Potable Rural	Ejecución	Iloca - Vichuquen	Sectorial	Corto
	Licanten Vichuquen	Mejoramiento Camino Costero Norte, S: Boyeruca-Cr. Ruta J-60	Conector vial turístico	Ejecución	Iloca - Vichuquen	Sectorial	Corto
Interprovincial	Intercomunal	Construcción Proyectos Nuevos 2018 Agua Potable Rural VII Región	Agua Potable Rural	Ejecución	Todos los Destinos	Sectorial	Corto
Linares	Colbún	Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta, asfaltada, Ruta L-355, ribera sur embalse Colbún	Ruta Escénica	Diseño y Ejecución	Colbún	Sectorial	Mediano
	Linares	Construcción APR y solución sanitaria, cinco localidades, cajón del río Achibueno	Agua Potable Rural	Diseño y Ejecución	Achibueno	Sectorial	Mediano
		Construcción Evacuadores Aguas Lluvias Sistema Drenaje Yungay Centro	Aguas Lluvias	Diseño y Ejecución	Achibueno	Sectorial	Mediano
		Construcción Evacuadores Aguas Lluvias Sistema Drenaje Matadero Oriente	Aguas Lluvias	Ejecución	Achibueno	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento De Riego Cuenca Río Achibueno (Embalse Montecillos)	Infraestructura Fluvial	Prefactibilidad	Achibueno	Sectorial	Mediano
		Normalización Aeródromo Municipal de Linares	Infraestructura de Transporte Aéreo	Ejecución	Achibueno	Sectorial	Mediano
	Longaví	Construcción Conexión Vial Ruta L-11 Y Ruta L-535, Incluye Puente Achibueno	Conector vial turístico	Diseño y Ejecución	Achibueno	Sectorial	Corto
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta L-45, desde cruce Ruta L-429 a Km 56 app	Ruta Escénica	Diseño y Ejecución	Achibueno	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento y construcción Ruta Escénica hacia Nevados del Longaví (L-745, L-733 y su continuación al Nevado)	Ruta Escénica	Prefactibilidad	Achibueno	Sectorial	Largo
	Parral	Construcción centro de servicios al turista y mirador interpretativo, en La Balsa junta de los Ríos Longaví y Bullileo	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Prefactibilidad	Achibueno	Extrasectorial	Largo
		Construcción Mirador interpretativo. Ingreso al Valle de Parral	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Diseño y Ejecución	Otro Destino	Extrasectorial	Mediano
		Construcción Museo de Neruda en Parral.	Infraestructura Cultural	Prefactibilidad	Achibueno	Extrasectorial	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta L-75, Parral - Bullileo	Ruta Escénica	Diseño y Ejecución	Otro Destino	Sectorial	Mediano
	Villa Alegre	Construcción de Aeropuerto Nacional para el Maule	Infraestructura de Transporte Aéreo	Prefactibilidad	Otro Destino	Sectorial	Largo
Talca	Constitución	Construcción /Habilitación costanera del río Maule Navegable, Linares de Perales a Constitución	Borde Costero	Prefactibilidad	Constitución	Sectorial	Largo
		Construcción APR, Forel	Agua Potable Rural	Diseño y Ejecución	Constitución	Sectorial	Largo
		Construcción APR, Maquehua	Agua Potable Rural	Diseño y Ejecución	Constitución	Sectorial	Largo
Talca	Constitución	Construcción APR, Pichaman	Agua Potable Rural	Diseño y Ejecución	Constitución	Sectorial	Largo
		Construcción Evacuadores Aguas Lluvias Sistema Estero El Carbón	Aguas Lluvias	Ejecución	Constitución	Sectorial	Corto

Provincia	Comuna	Nombre de la Iniciativa	Tipología	Etapas	Destino Turístico	Financiamiento	Plazo
		Construcción Evacuadores Aguas Lluvias Sistema El Mapochito, Las ánimas Y Otro Sistemas Menores.	Aguas Lluvias	Ejecución	Constitución	Sectorial	Corto
		Construcción Sistema de Riego Embalse Junquillar	Infraestructura Fluvial	Diseño y Ejecución	Constitución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta Costera, Constitución - límite regional	Ruta Escénica	Diseño y Ejecución	Constitución	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento Borde Costero Constitución	Borde Costero	Ejecución	Constitución	Sectorial	Corto
		MEJORAMIENTO BORDE COSTERO SECTOR FLUVIAL CONSTITUCION	Borde Costero	Ejecución	Constitución	Sectorial	Corto
	Curepto	Mejoramiento a Ruta Escénica Ruta J-60, Loria - Guapi - Iloca - Lipimávida	Ruta Escénica	Diseño y Ejecución	Iloca - Vichuquen	Sectorial	Largo
	Empedrado	Mejoramiento a Ruta Escénica, Ruta del Vino, L-600/L-700/128/126/M-600/M-40/ (Retiro a Empedrado)	Ruta Escénica	Diseño y Ejecución	Otro Destino	Sectorial	Mediano
	Maule	Construcción APR, Linares de Perales	Agua Potable Rural	Diseño y Ejecución	Constitución	Sectorial	Largo
	Pencahue	Construcción APR, Curtiduría	Agua Potable Rural	Diseño y Ejecución	Constitución	Sectorial	Largo
		Construcción APR, González Bastías	Agua Potable Rural	Diseño y Ejecución	Constitución	Sectorial	Largo
		Construcción APR, Tanhuao	Agua Potable Rural	Diseño y Ejecución	Constitución	Sectorial	Largo
		Construcción APR, Toconey	Agua Potable Rural	Diseño y Ejecución	Constitución	Sectorial	Largo
	Río Claro	Construcción APR Parque Inglés, Radal Siete Tazas.	Agua Potable Rural	Diseño y Ejecución	Radal Siete Tazas	Sectorial	Mediano
		Construcción Senderos de Interpretación, Mirador Colgante y Unidad de Recepción de Visitantes	Sendero Interpretativo	Prefactibilidad	Radal Siete Tazas	Extrasectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Asfaltada Ruta K-275, hasta Parque Inglés	Ruta Escénica	Diseño y Ejecución	Radal Siete Tazas	Sectorial	Mediano
	San Clemente	Construcción de Embarcadero turístico recreativo, Laguna del Maule.	Borde Costero	Prefactibilidad	Colbún	Sectorial	Largo
		Construcción de Mirador interpretativo Laguna del Maule	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Diseño y Ejecución	Colbún	Sectorial	Largo
		Construcción de sendero interpretativo a saltos de agua, Ruta Paso Pehuenche	Sendero Interpretativo	Diseño y Ejecución	Colbún	Extrasectorial	Largo
		Construcción Mirador interpretativo y refugio sector Los Cóndores y Lo Aguirre	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Diseño y Ejecución	Colbún	Extrasectorial	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica acceso Laguna del Maule	Ruta Escénica	Diseño y Ejecución	Colbún	Sectorial	Largo
		Mejoramiento a Ruta Escénica Mixta Ruta Precordillerana, Molina - Linares (por Colbún)	Ruta Escénica	Diseño y Ejecución	Valle de Curicó, Colbún - Achibueno	Sectorial	Mediano
		Mejoramiento a Ruta Escénica Turística, Rutas J-80/J-956 /J-850	Ruta Escénica	Diseño y Ejecución	Colbún	Sectorial	Mediano
Talca	San Clemente	Mejoramiento Del Borde Costero Lacustre Lago Colbún	Borde Costero	Ejecución	Colbún	Sectorial	Corto
		MEJORAMIENTO RUTA K-705, SECTOR CRUCE RUTA K-715-VILCHES ALTO	Conector vial turístico	Ejecución	Vilches - Altos de Lircay	Sectorial	Corto



INECON S.A.