



CHILE
AVANZA
CONTIGO

PLAN NACIONAL DE BORDES COSTEROS

DIRECCION DE OBRAS PORTUARIAS – MOP
2023-2035



Ministerio de Obras Públicas

Dirección de Obras Portuarias

Director General de Obras Públicas

Director Nacional de Obras Portuarias

Directora Nacional de Planeamiento

Elaboración y Edición

Asesoría Estratégica DOP

Lilian Ireland Astudillo

Diseño editorial e infografías

Felipe Gonzalez Mac-Conell

Fotografías

Dirección de Obras Portuarias

Agradecimientos:

Se agradece la participación de las y los profesionales de la Dirección de obras Portuarias por su colaboración y contribución a la elaboración participativa de este instrumento estratégico.

PLAN NACIONAL DE BORDES COSTEROS

DIRECCION DE OBRAS PORTUARIAS – MOP

2023-2035



CONTENIDOS

0. INTRODUCCION	5
I. PRINCIPIOS RECTORES DEL PLAN	6
1. RESILENCIA CLIMATICA	6
2. PARTICIPACION Y GOBERNANZA	7
3. SOSTENIBILIDAD	7
4. EQUIDAD TERRITORIAL	7
5. GESTION INTEGRADA	8
6. INCLUSIÓN	8
7. GESTIÓN INSTITUCIONAL OPORTUNA	8
II. GLOSARIO	9
III. ALCANCE Y CONTEXTO	10
IV. OBJETIVO GENERAL	14
V. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	14
VI. FUNDAMENTOS DEL PLAN	14
VII. IMAGEN OBJETIVO	16
VIII. COMPONENTES Y METAS	17
IX. METAS E INDICADORES	18
X. TIPO DE INFRAESTRUCTURA PARA LA ZONA COSTERA	19
10.1 TIPOLOGIAS DE INFRAESTRUCTURA	20
XI. NORMATIVAS A CONSIDERAR	23
XII. PROGRAMA DE INVERSIONES	25
XIII. RESUMEN DE INICIATIVAS Y MONTOS QUE COMPONEN EL PLAN NACIONAL DE BORDES COSTEROS	26
XIV. CRONOGRAMA Y PROGRAMA DE INVERSION INICIATIVAS DEL PLAN	28
XIV. SEGUIMIENTO DEL PLAN	35

0. INTRODUCCION

Dada la importancia de la zona costera, la economía local, el turismo y generación de empleo el Estado a través de la Dirección de Obras Portuarias (DOP) del Ministerio de Obras Públicas (MOP) incluye dentro de sus programas la intervención en la zona costera nacional.

La Dirección de Obras Portuarias tiene como misión contribuir al desarrollo socio-cultural, productivo y turístico de los territorios continentales e insulares, rurales y urbanos, a través de servicios de infraestructura de calidad en nuestras zonas costeras de mares, ríos y lagos, con una visión sostenible, participativa, equitativa, resiliente, inclusiva, siendo eficaces y eficiente, con perspectiva de género, y adaptándose a un medioambiente cada vez más dinámico.

Vinculado a su misión se destacan los objetivos estratégicos, que la rigen:

1. Entregar Servicios de Infraestructura Portuaria y Costera, Marítima, fluvial y Lacustre de calidad, de forma participativa con enfoque de género, velando por el equilibrio entre el bienestar social, el cuidado del medioambiente y el crecimiento económico, considerando los efectos del cambio climático y la reducción del riesgo de desastres, aportando al desarrollo del territorio.
2. Realizar la conservación de la infraestructura portuaria y costera, marítima, fluvial, lacustre y terrestre que construye la Dirección de Obras Portuarias, siendo eficientes y con una visión sostenible.
3. Aplicar en el quehacer institucional, planes de acción para el enfoque regionalista y consolidación del conocimiento científico, técnico necesario para el mejoramiento de la gestión, los procesos y metodologías aplicables en la entrega de productos y servicios.

Para cumplir con estos objetivos estratégicos la Dirección de Obras Portuarias tiene los siguientes programas:

- a) Programa de Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal.
- b) Programa de Infraestructura Portuaria de Conectividad.
- c) Programa de Infraestructura Portuaria de Ribera.
- d) Programa de Infraestructura de Mejoramiento de Borde Costero.
- e) Programa de Conservación de Infraestructura Portuaria y Costera.

A su vez, este Plan se respalda en la Política de la Dirección de Obras Portuarias, ya que la DOP a través del Programa de Infraestructura de Mejoramiento de Borde Costero, genera infraestructura que mitiga los impactos que la zona costera hoy enfrenta producto del cambio climático, a su vez, entrega protección a las comunidades costeras que habitan el litoral generando obras que permiten potenciar las economías locales incentivando el turismo y otras actividades económicas que se realizan en forma habitual.

I. PRINCIPIOS RECTORES DEL PLAN

El Plan Nacional de Bordes Costeros (PNBC) toma como principios rectores 6 enunciados que apuntan a contribuir a la integración del territorio y al desarrollo productivo del país de manera oportuna, confiable y con costos competitivos, a través de la provisión de servicios de infraestructura portuaria; mejorando los estándares de protección de la ciudadanía de zonas ribereñas, marítimas, fluviales y lacustres en riesgo por la acción de mareas y oleaje, a través de la provisión de servicios de infraestructura de protección de ribera.

A su vez, contribuyen al desarrollo social y de recreación, a través de la provisión de servicios de infraestructura en la zona costera, potenciando la realización de deportes náuticos y el turismo nacional e internacional, a través de la provisión e incentivando la mantención de estándares de operatividad de las obras de infraestructura construidas por la DOP, a través de aplicación de planes de conservación de obras. De lo anterior, se detallan cada uno de ellos y su implicancia específica en este Plan:

1. RESILIENCIA CLIMATICA

Los efectos del cambio climático global se han dejado sentir de manera intensa durante los últimos años con diversos eventos que han tenido consecuencias nocivas en nuestro país. Es así como hemos sido testigos de eventos extremos caracterizados principalmente por sequías en extensas áreas, lluvias intensas en cortos períodos de tiempo las que han generado a su vez remociones en masa e inundaciones importantes, además de marejadas con mayor energía y frecuencia, lo que nos obliga a revisar de manera consciente la necesidad de atender estos efectos del cambio climático, de manera oportuna, en etapas de planificación, diseño y construcción de infraestructura pública.

En el caso específico de la zona costera, los efectos del cambio climático se aprecian en la ocurrencia de marejadas de gran magnitud, las que son cada vez más recurrentes como consecuencia de los cambios en nuestro clima a nivel global, impactando de manera seria a los asentamientos costeros y a todas las actividades desarrolladas en ellos, generando pérdidas millonarias tanto en infraestructura pública como privada, además del desmedro en las actividades económicas, conectividad, poniendo en riesgo incluso la vida de las personas.

En este sentido, el rol de la Dirección de Obras Portuarias es proteger y crear espacios públicos en la zona costera que potencien la actividad turística, productiva, de conectividad y disminuyan el riesgo de desastres. El escenario actual nos obliga a pensar en estrategias e inversión en adaptación al cambio climático, es por ello que este Servicio ha desarrollado y continúa actualizando diversa documentación (Anexos, Guías, lineamientos) que tiene por objetivo incorporar la variable riesgo, cambio climático y resiliencia que permitan asegurar a las comunidades costeras un desarrollo territorial equitativo, armónico y por sobre todo seguro.

2. PARTICIPACION Y GOBERNANZA

El origen de este Plan, en primera instancia, fue parte de una coordinación interna, que involucró a todos/as los/as Directivos/as Regionales (y sus equipos), para agrupar y consolidar todas las iniciativas que por diferentes razones no han podido ser concretadas en los plazos establecidos en su oportunidad. De este trabajo interno y el análisis de las variables y externalidades que se presentaron en el camino, se definió la continuidad o definitivamente postergación, de iniciativas que hoy, junto a las nuevas necesidades, forman parte del presente Plan.

Además de lo anterior, y del ejercicio habitual de los Directores Regionales en el territorio, en donde principalmente producto de las coordinaciones con los municipios costeros, se levantaron las nuevas demandas que en concreto se consolidan para formar parte de la programación que a través de la presente herramienta de gestión, son consideradas en el futuro.

Con la base establecida en todo el territorio, se hace necesario que el Servicio propicie las futuras instancias para que las comunidades y actores relevantes de los territorios, tengan una activa participación en los diseños y que los equipos regionales desarrollen sistemas integrados de recolección de información, daños, pérdidas, eventos de riesgo, gestión de información, soluciones técnicas y gestión, que permitan nutrir el proyecto en forma integral, esto brindará oportunidades para espacios de trabajo conjunto, tanto con los municipios como con los/as usuarios/ de dichas comunidades

3. SOSTENIBILIDAD

Reunir un enfoque sistémico, que integra las dimensiones social, cultural, económica, ambiental, territorial y normativa, que permitan un desarrollo adecuado de los servicios de infraestructura, sin comprometer el equilibrio permanente de éstas, respaldando un “desarrollo sustentable” de las comunidades a través del aporte de los servicios de infraestructura que se provean, permitiendo además, que las estructuras permitan dar respuesta hacia las comunidades, ante desastres de origen natural, antrópicos o biológico-sanitario. Resaltar que actualmente en la DOP se considera la variable de cambio climático como un elemento transversal de planificación y diseño de las iniciativas abordadas por el Servicio.

4. EQUIDAD TERRITORIAL

Facilitar la disponibilidad de infraestructura y sus servicios para su uso en todo el entorno, como la búsqueda, difusión, uso, comunicación y disfrute de todas las personas (distribución/sector), identificación de riesgos y reducción de daños que permita a estas personas paralizar las operaciones, especialmente en tiempos de crisis. Permitiendo además, la inclusión social de las personas en su diversidad territorial, natural, étnica, etaria, cultural y de género.

5. GESTION INTEGRADA

Considerar una visión nacional para la planificación y el desarrollo de servicios costeros, mares, ríos y lagos para mostrar claramente las diferencias en necesidades, sus características (tierras y aguas costeras propuestas) y ubicaciones. Además de adherirnos a los estándares internacionales, también debemos participar en proyectos de desarrollo que comprendan su entorno y a sus personas.

6. INCLUSIÓN

Considerar el desarrollo de programas que se centren en el desarrollo de las personas y sus características, los diversos grupos etarios, la cultura, pueblos originarios, las diferencias de género, las discapacidades y los inmigrantes.

7. GESTIÓN INSTITUCIONAL OPORTUNA

Considerar la ejecución de iniciativas en un marco de eficiencia y eficacia, optimizando los plazos en la planificación, diseño, ejecución y gestión presupuestaria, con el objetivo de responder de manera oportuna a las demandas y necesidades de la ciudadanía en relación a infraestructura portuaria y costera.

II. GLOSARIO

Accesibilidad: Facilitar el acceso de todas las personas a las costas y al mar, ríos y lagos, brindando accesibilidad universal que incluye acceso, circulación, uso, comunicación y disfrute, de manera de asegurar la “cadena de accesibilidad” desde la ciudad y entorno hacia el agua. Generar la conexión hacia las costas y al mar, ríos y lagos.

Accesibilidad universal: Es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible. (Ley N°20.422- 2010)

Espacio Público en la zona costera: Obras de mejoramiento costero (marítimo/fluvial y lacustre), que permiten la recuperación de espacios de uso público para actividades recreativas, turísticas, deportivas, culturales y sociales, de uso universal, seguro y gratuito para las personas, con enfoque inclusivo.

Enfoque inclusivo: Considerar a todas las personas, los diferentes grupos etarios, diversidad sexo-genérica, culturas, pueblos originarios y tribales, colectivos migrantes, capacidades físicas, sensoriales, intelectuales y comunicacionales.

Gestión del conocimiento: Enfoque de una organización para gestionar el capital intelectual o humano, de modo que facilite la recolección, el almacenamiento y el intercambio de información dentro de una organización (Greenberg y Baron, 2003).

Naves: Embarcación flotante autopropulsada, destinada a la navegación acuática en mar, ríos y lagos navegables.

Resiliencia: Refiere al diseño y ejecución de infraestructura que tenga la capacidad de resistir, absorber, adaptarse y recuperarse a los efectos de una amenaza de manera oportuna y eficaz, evitando así la construcción de vulnerabilidad en la zona costera. (Fuente: Adaptado de la Terminología UNISDR y Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres).

Servicio de infraestructura: Nombre genérico para referirse a cualquiera de los productos estratégicos que desarrolla la DOP, que considera en su definición el Activo de infraestructura (con todos sus componentes, estructuras y equipos) y el Servicio que entrega, que en conjunto son el beneficio social y/o productivo que presta a la ciudadanía.

Zona Costera: Aquella zona donde confluyen los ambientes ya sea; marítimos, fluviales y/o lacustres, con el terrestre, los cuales se influyen mutuamente.

Zona de Protección Costera: Área de tierra firme de ancho variable, de una extensión mínima de 80 metros medidos desde la línea de la playa, en la que se establecen condiciones especiales para el uso del suelo, con el objeto de asegurar el ecosistema de la zona costera y de prevenir y controlar su deterioro.(definición OGUC)

III. ALCANCE Y CONTEXTO

El presente Plan Nacional de Bordes Costeros considera un horizonte de 12 años que cubre el periodo 2023-2035, otorgando continuidad a varios Planes levantados con anterioridad, los que se detallan a continuación:

Arica y Parinacota

1. Plan de Infraestructura para el Borde Costero de Arica
2. Plan Especial de Zonas Extremas Arica y Parinacota
3. ¹ Plan Maestro de Infraestructura para el Turismo

Tarapacá

Plan Maestro de Infraestructura para el Turismo

Antofagasta

4. Plan de infraestructura para el Borde Costero de Antofagasta
Plan Maestro de Infraestructura para el Turismo

Atacama

Plan Maestro de Infraestructura para el Turismo

Coquimbo

Plan Maestro de Infraestructura para el Turismo

Valparaíso

5. Plan Especial Comuna Juan Fernández
Plan Maestro de Infraestructura para el Turismo

O'Higgins

6. Plan de Infraestructura Portuaria y Costera para la Región de OHiggins
Plan Maestro de Infraestructura para el Turismo
7. Plan Territorial de Zonas Rezagadas Secano O'Higgins

Maule

Plan Maestro de Infraestructura para el Turismo

8. Plan Territorial de Zonas Rezagadas Maule

Ñuble

Plan Maestro de Infraestructura para el Turismo

9. Plan Territorial de Zonas Rezagadas Valle del Itata Ñuble

Biobío

Plan Maestro de Infraestructura para el Turismo

La Araucanía

10. Plan Impulso Araucanía
11. Plan Maestro de Infraestructura para el Turismo
12. Plan Red Interlagos
13. Plan Territorial de Zonas Rezagadas La Araucanía Costa Araucanía

Los Ríos

14. Plan de Infraestructura Bordes Costeros, Fluvial y Lacustre. Región de Los Ríos
15. Plan de Infraestructura para el Río Bueno. Regiones de Los Ríos y Los Lagos

¹ Este Plan se replica en todas las región por lo que se contabiliza una vez.

16. Plan Maestro de Borde Fluvial Valdivia
Plan Maestro de Infraestructura para el Turismo
17. Plan Red Interlagos

Los Lagos

18. Plan de Infraestructura Mejoramiento del Borde Costero, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos
19. Plan de Infraestructura Obras Portuarias para Quellón, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos
20. Plan de infraestructura para el Borde Costero del Lago Llanquihue, Región de Los Lagos
Plan de Infraestructura para el Río Bueno. Regiones de Los Ríos y Los Lagos
21. Plan de Mejoramiento para la Integración y Conectividad 2022 - 2030
Plan Maestro de Infraestructura para el Turismo
22. Plan Territorial de Zonas Rezagadas Territorios Insulares y Aislados del mar interior de Chiloé

Aysén

23. Plan Especial de Zonas Extremas Aysén
Plan Maestro de Infraestructura para el Turismo
24. Plan Territorial de Zonas Rezagadas Provincia de los Glaciares

Magallanes y de la Antártica Chilena

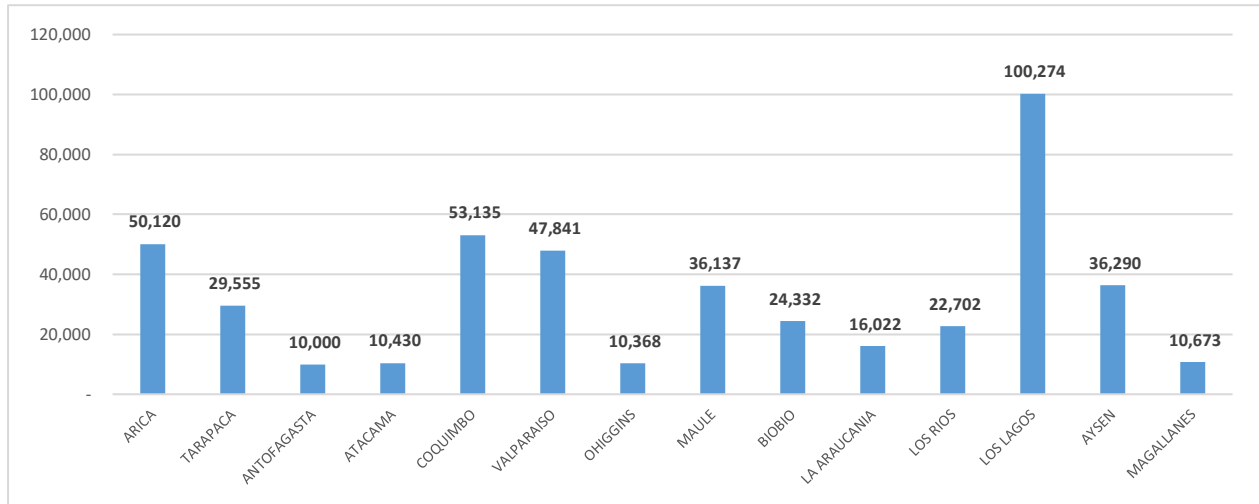
25. Plan Especial de Zonas Extremas Magallanes y ACH
Plan Maestro de Infraestructura para el Turismo

Interregional

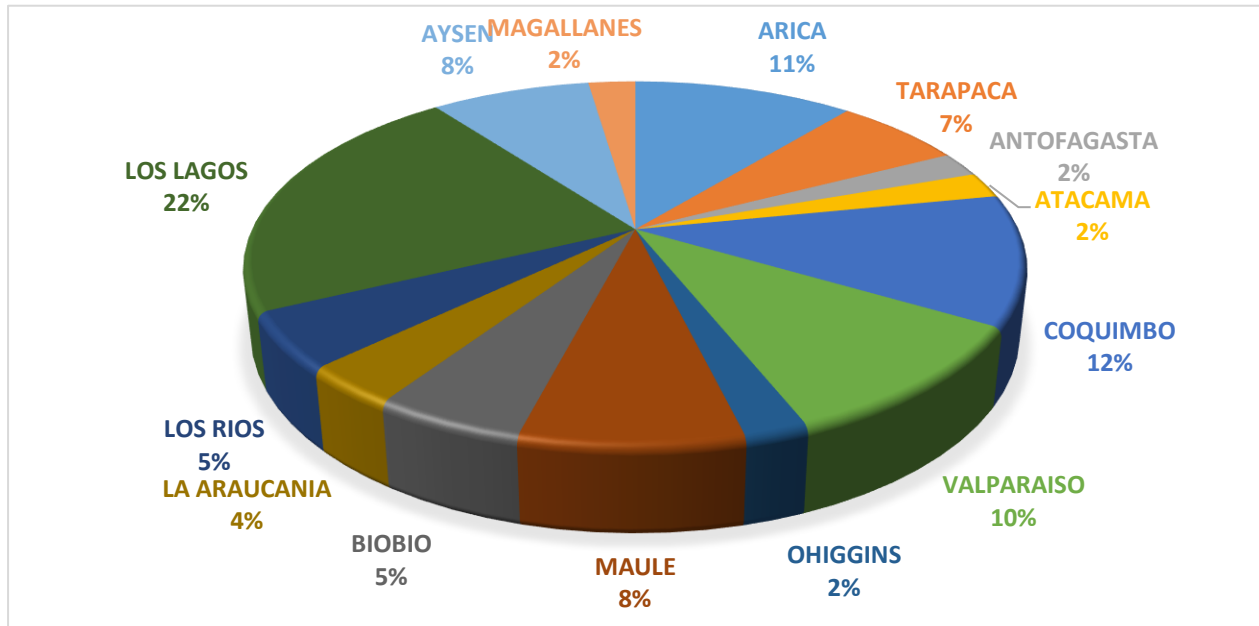
26. Plan de Infraestructura para el Río Bueno. Regiones de Los Ríos y Los Lagos

La inversión de este Plan queda distribuida como se muestra a continuación:

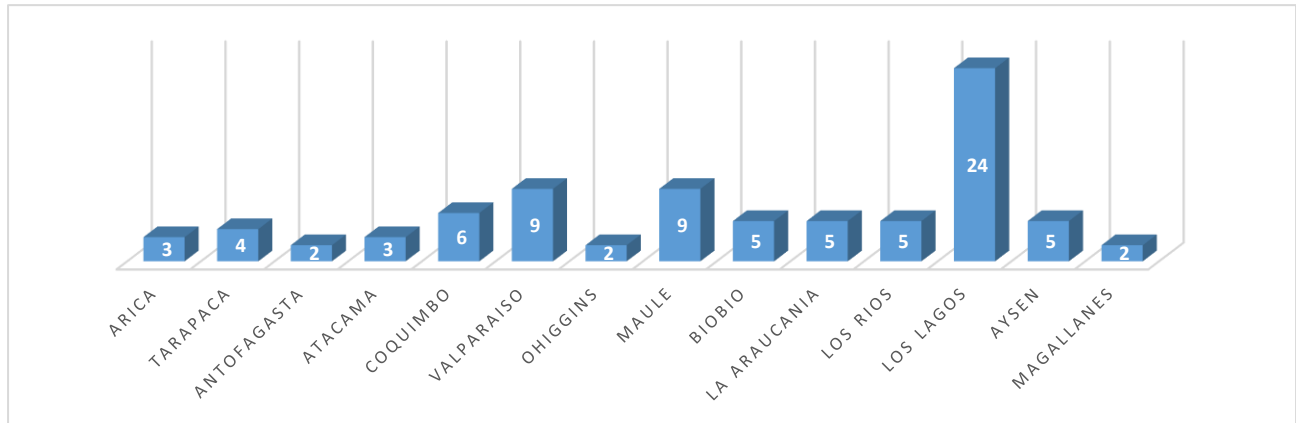
Monto de inversión por Región en MM\$



Inversión por Región en %



Iniciativas de Inversión por Región.



Para cumplir con lo anterior, la Dirección de Obras Portuarias cuenta con un ámbito de acción, que se fortalece con el mandato institucional, la misión y los objetivos estratégicos, permitiendo intervenir en la zona costera, relevado por el conocimiento, compromiso y participación de las personas funcionarias del Servicio.

IV. OBJETIVO GENERAL

Contribuir al desarrollo de la zona costera de nuestro País, promoviendo el desarrollo de espacios públicos, entregando la protección a la infraestructura y los poblados colindantes al mar o ríos, además de proporcionar la interacción social, considerando en sus diseños el cambio climático, las variables territoriales, la identidad de las comunidades, la equidad de género y el desarrollo sustentable armonizando con la protección y cuidado del medio ambiente.

V. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

El plan Nacional de Bordes Costeros, tiene cuatro objetivos específicos

1. Elaborar la planificación estratégica de la construcción de obras en el borde costero del territorio nacional, en todo el ciclo de vida de los proyectos.
2. Generar zonas de mitigación de las acciones naturales propias de la zona costera, disipando la energía de marejadas y otros eventos de mayor envergadura (tsunami).
3. Contribuir a la construcción de una zona costera integrada, inclusiva y desarrollada, mediante un proceso orientado a las necesidades de la ciudadanía, facilitando el acceso de la comunidad a espacios públicos costeros seguros.
4. Potenciar las economías locales a través de un desarrollo integral en la zona costera de manera de incentivar la generación de clúster impulsando la integración de economías públicas y privadas.

VI. FUNDAMENTOS DEL PLAN

Chile es un país que cuenta con 6.435 km de longitud y ejerce derechos exclusivos, reclamaciones de diverso grado y soberanía sobre su espacio marítimo llamado Mar chileno. La costa chilena, entendida como un espacio geográfico de transformación entre procesos marinos y terrestres, por definición una zona altamente dinámica, hoy en día se encuentra en una condición de alta fragilidad debido a las formas de ocupación y actividades económicas de alto impacto². Esta zona que concentra la mayor cantidad de población en el país en torno a áreas metropolitanas, es la que está recibiendo los drásticos efectos del cambio climático y donde se ha registrado más daño social y económico debido a desastres de origen natural en la última década.

El impacto de las marejadas,³ que son cada vez más frecuentes y más intensas, sumadas con actividades poco sustentables, por mencionar la construcción de viviendas y servicios turísticos

² De acuerdo al estudio “Determinación del riesgo de los impactos del Cambio Climático en las costas de Chile”, indica que las mayores tasas de erosión corresponden a playas de ensenada, donde se desarrollan extensos litorales arenosos asociados a antiguos campos dunares y humedales costeros. Las causas de este “retroceso” de las playas, se relaciona con una mayor recurrencia e intensidad de las marejadas y con la falta de sedimentos provenientes de cuencas andinas, sumado a elementos antrópicos relacionados con el uso del agua y actividades económicas. “La intensa urbanización de la zona costera, ha influido en procesos de degradación, con proyectos inmobiliarios, extracción de arena, rebajamiento de campos dunares y relleno de humedales, lo cual sin duda repercute en un desequilibrio del sistema costero completo, esto incluye campos dunares, playas, y desembocaduras”.

³ De acuerdo a lo señalado por “El Centro de Ciencia del Clima y la Resiliencia CR2”, en su nota “Análisis (CR)2 | Marejadas “anormales”, cada vez más frecuentes”. Tomando como base la observación satelital del oleaje, se evidencia una clara tendencia al aumento de la altura de las olas en las últimas décadas, en particular, la altura de los eventos de marejadas a nivel global. Chile no es la excepción y, utilizando modelos numéricos del

dentro de la playa, rellenos de humedales, extracción de áridos en playas y cursos fluviales, entre otros, aportan al deterioro que actualmente la zona costera está sufriendo sumado a la inestabilidad climática de cada verano, la que ya no permite que los procesos naturales de recuperación de la arena estén presente como antes.

La erosión costera hace más vulnerables a las comunidades a la acción de eventos extremos como los tsunamis, los cuales con el tiempo tendrán mayor capacidad de destrucción, aumentando el daño en infraestructura y a las personas, considerando el crecimiento urbano en torno a las zonas costeras que experimenta el país.

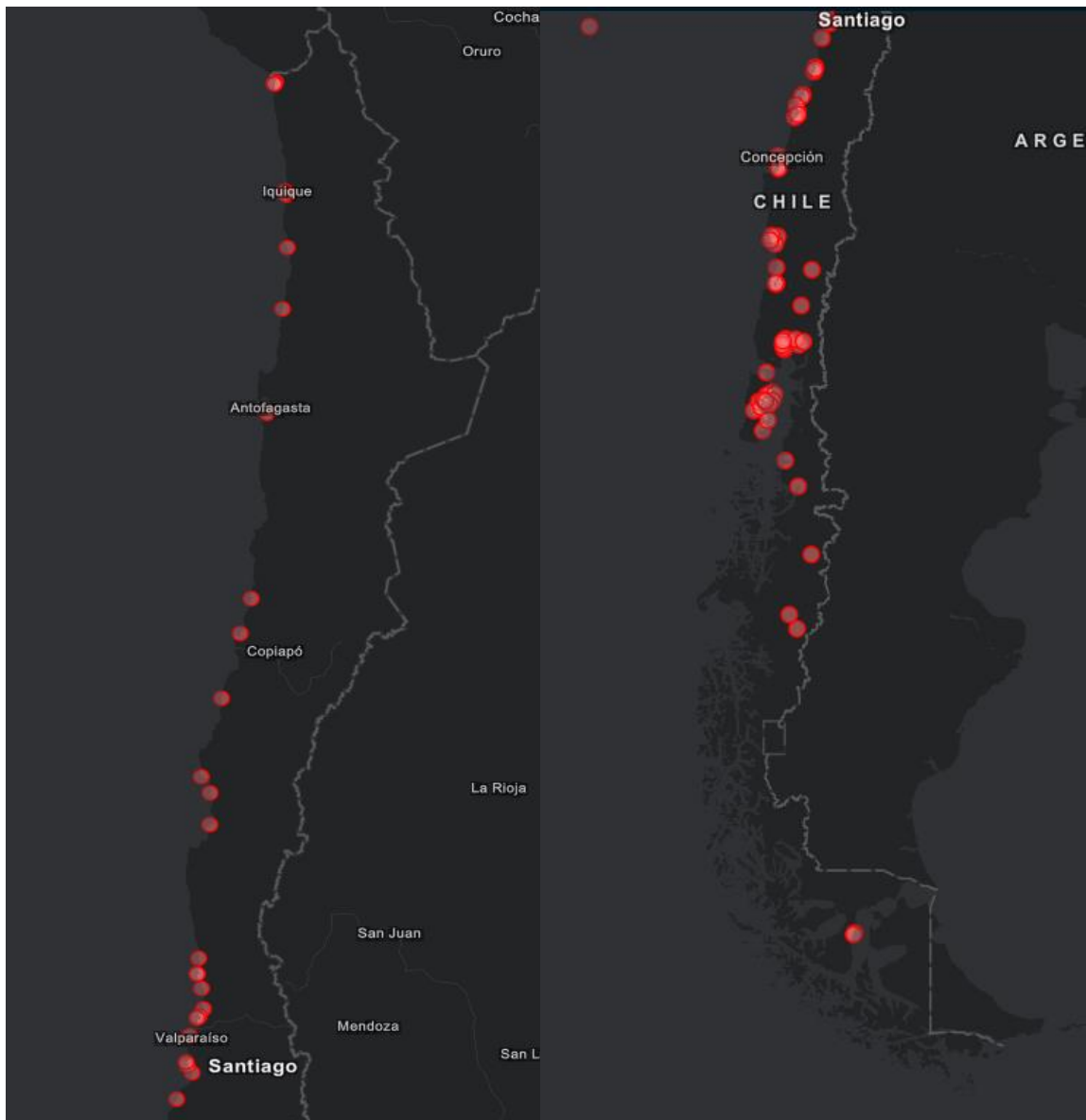
Sobre el impacto en el territorio, la DOP ha generado otros Planes⁴ que han superado los tiempos de implementación inicialmente programada; siendo los obstáculos para avanzar en la planificación inicial, los que se detallan: licitaciones de consultorías (de preinversión o inversión) fallidas, implementación de Ley de humedales urbanos y su reglamento, consultas indígenas, expropiaciones, EMPCO, por mencionar las de mayor impacto. Las necesidades que fueron levantadas anteriormente se mantienen actualmente en estos territorios, por los que el presente Plan las retoma e incorpora en el programa de inversiones, con los plazos que permitan incorporar los nuevos requerimientos señalados.

De lo anterior, la DOP levanta el PNBC fin de entregar protección a la infraestructura y personas que frecuentan la zona costera y a su vez generar los espacios para la realización de paseos inclusivos y sustentables, que den calidad de vida e igualdad de oportunidades a las personas, en donde incorpora las iniciativas que no fueron ejecutadas en los planes ya señalados.

oleaje, se ha observado una tendencia al aumento del número de marejadas por año a lo largo de toda la costa del país. Esto también se refleja en el aumento de las alertas de marejadas emitidas por la autoridad marítima y en la disminución del tiempo de operación portuaria, generando pérdidas económicas que solo en el año 2020 ascendieron a 345 millones de dólares ([CAMPORT, 2021](#)).

VII. IMAGEN OBJETIVO

La imagen objetivo del PNBC consiste en tener una visión general de lo que se pretende lograr en la zona costera. Para establecer esta Imagen Objetivo, se ha considerado el trabajo detallado en el apartado de “Participación y Gobernanza”, en donde cada Directivo/a, traspasa los requerimientos de las municipalidades para establecer la cartera por cada región.



VIII. COMPONENTES Y METAS

El Ministerio de Obras Públicas, y los actuales **Ejes Estratégicos de Desarrollo**, plantea tipologías de proyectos, asociados a los diferentes Servicios MOP.

De los 5 Ejes Estratégicos actuales, las iniciativas del presente Plan se enmarcan en los que se detallan a continuación:



Eje N° 2: DESARROLLO SOCIAL,
CULTURAL Y CIENTIFICO

- Paseos en borde costeros.
- Espacios públicos



Eje N° 3: SEGURIDAD CIUDADANA Y
ANTE DESASTRES NATURALES Y
EMERGENCIAS

- Infraestructura portuaria de ribera.
- Defensas fluviales y manejo de cauces.

Paseos en Bordes Costeros y Espacios Públicos, además de entregar obras de contemplación y desarrollo urbano, se destacan obras de protección y mitigación ante eventos naturales (marejadas y tsunamis).

Infraestructura Portuaria de Ribera y Defensas Fluviales y Manejo de Cauces, obras que se emplazan (preferentemente en el sur del país) en localidades que están de cara a ríos o estuarios navegables que buscan proteger a los habitantes de dichos territorios.

IX. METAS E INDICADORES

Las metas se conciben como el enunciado de un objetivo en forma cuantitativa y/o cualitativa. El presente Plan considera Metas de Ejecución Física (cuantitativas), estableciéndose una medición en cada año desde el año “0” (cero) al año de ejecución del mismo.

En el caso de los indicadores, se ha resuelto considerar “Indicadores de Ejecución Física”.

Nombre Visor	Unidad de Medida
Metros lineales de paseos o bordes costeros por región	Metros lineales (*)
Playas construidas por región	Metros cuadrados de solaneras
Protecciones de ribera por región	Metros lineales

(*) Las obras finalizadas también podrán informar los metros cuadrados efectivamente ejecutados.



Borde costero de Valdivia, Región de Los Ríos

X. TIPO DE INFRAESTRUCTURA PARA LA ZONA COSTERA

Los Paseos costeros desarrollados por la DOP a lo largo de gran parte del litoral nacional, han sido puntos de encuentro entre la ciudad y el mar levantándose no solo como elementos de protección costera sino también transformando la manera de recorrer, habitar y contemplar el mar chileno.

La transformación de la fachada marítima urbana, los tratamientos de senderos litorales y las obras de accesibilidad universal enfocadas a alcanzar el libre acceso, tránsito y uso público del litoral, permiten hacer más agradable la vida humana en el borde costero, satisfaciendo plenamente el esperado disfrute potenciando el futuro turístico de gran parte de la costa del País.

Es importante conocer algunas de las componentes que configuran un borde costero, en la siguiente imagen se pueden diferenciar alguna de éstas.



10.1 TIPOLOGIAS DE INFRAESTRUCTURA

También se debe considerar que existen una variedad de tipologías de infraestructura de la zona costera, construidas por la DOP, las cuales se adaptan a los requerimientos climáticos y los complementos de aspectos urbanos, a fin de lograr una obra que potencie aspectos inherentes que se practican en la zona costera.

Paseos recreativos y protección costera



Costanera de Valdivia, Reg. de Los Ríos

Playas artificiales



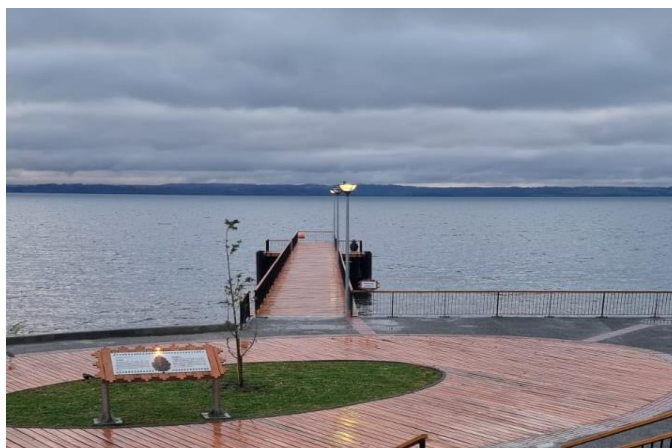
Borde Costero de Colcura, Lota, Reg. del Biobío

Mejoramiento, recuperación de playas, accesos a balnearios



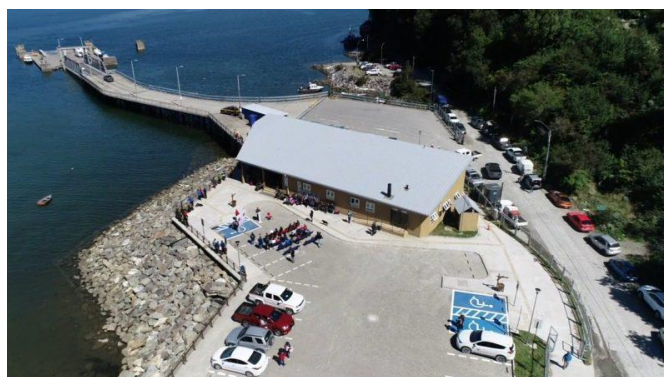
Borde Costero de Dichato, Reg. del Biobío

Miradores y muelles recreativos



Muelle del Lago Ranco, Región de Los Ríos

Apoyo a la conectividad



Terminal portuario de Puerto Cisnes, Reg. de Aysén

Intervenciones en áreas paisajísticas



Borde costero de Puerto Octay, Reg. de Los Lagos

Protección del patrimonio histórico y natural costero



Acceso a Cuevas de Anzota, Reg. De Arica y Parinacota

Caletas integradas e infraestructura turística complementaria



Costanera de Queilen, Región de Los Lagos

A través de las tipologías señaladas anteriormente, la DOP concreta la ejecución de las obras en las zonas costeras, las cuales hoy son la base de este PNBC y que permiten cumplir con el objetivo general y sus objetivos específicos planteados.

Es importante señalar que para la ejecución de las iniciativas que contempla el presente plan se hace necesario considerar normativas que afectan a la infraestructura ejecutada por la DOP.

XI. NORMATIVAS A CONSIDERAR

La aplicación de este Plan en el territorio, específicamente en la zona costera, y la integración de espacios urbanos en la proyección de las obras, consideran de forma imperativa la aplicación de normativas asociadas a las obras que se proyectan.

De lo anterior, a continuación se señalan artículos específicos aplicables a las iniciativas programadas:

Decreto 102 (10-07-2021) La Ley de Convivencia Vial (Ley 21.088)

Aprobada en marzo 2018 (salvo art. de reducción de velocidad), norma cómo vehículos motorizados y los llamados ciclos, los cuales deben moverse por las calles y ciclovías en la ciudad. Con el objetivo de equipar el espacio vial y poner en una posición de igualdad a todos los modos de transporte, además de igualar los estándares de todas las ciclovías del país en donde ciclovías ya existentes que no cumplen con el estándar deben implementar mejoras dentro de 3 años. Esta normativa se debe tener presente en las obras que pudiesen incorporar ciclovías.

OGUC – Artículo 2.2.8. – Decreto 30 (15-MAY-2023)

Excepcionalmente, en “**circulaciones peatonales ubicadas en bordes costeros**”, fluviales, lacustres, palustres y humedales, o al interior de plazas, parques y áreas verdes públicas, podrá prescindirse de la baranda, borde resistente o el antepecho mencionados en el párrafo precedente en tanto la superficie inferior producida por el desnivel corresponda a una superficie blanda tales como arena, una cubierta vegetal o vegetación arbustiva densa y en tanto el desnivel entre ambos planos no exceda los 0,30 m de altura. Asimismo, cuando el desnivel entre ambos planos se encuentre salvado por taludes cuyas pendientes no excedan el 30%.

TIPO DE CIRCULACION	ANCHO LIBRE MININO	ALTURA LIBRE MINIMA
Veredas	Ancho de la vereda, con un mínimo de 1,20 m.	2,10 m
Circulaciones Peadonales al Interior de Espacio Público	Al menos una ruta accesible cuyo ancho corresponderá al ancho de circulación, con un mínimo de 2,00 m.	
(*) Plazas, parques y áreas verdes públicas.		

De lo anterior señalado, se propone el término “**Circulación Peatonal Costera**”, que considera la transformación de la fachada marítima urbana, los tratamientos de senderos litorales y las obras de Accesibilidad Universal enfocadas a alcanzar el libre acceso, tránsito y uso público, permiten mejorar la calidad de vida en el borde costero.



Costanera de Los Vilos, Región de Coquimbo

XII. PROGRAMA DE INVERSIONES

El presente Plan Nacional de Bordes Costeros, se compone de 84 iniciativas a lo largo de todo el País, las que involucran varias etapas del ciclo de vida de los proyectos. En ese contexto se puede indicar que el plan generará 121 contratos, lo que en forma directa apunta a la contratación de personas para el cumplimiento de los productos previos (etapas de preinversión) hasta la construcción de las futuras obras.



Costanera de Buchupureo, Región de Ñuble

XIII. RESUMEN DE INICIATIVAS Y MONTOS QUE COMPONEN EL PLAN NACIONAL DE BORDES COSTEROS

REGIÓN	N° DE INICIATIVAS	MONTO M\$
<i>ARICA Y PARINACOTA</i>	3	50.119.621
<i>TARAPACA</i>	4	29.554.749
<i>ANTOFAGASTA</i>	2	10.000.000
<i>ATACAMA</i>	3	10.430.000
<i>COQUIMBO</i>	6	53.135.383
<i>VALPARAISO</i>	9	47.841.255
<i>O'HIGGINS</i>	2	10.367.826
<i>MAULE</i>	9	36.136.797
<i>BIOBIO</i>	5	24.331.777
<i>MAULE</i>	9	36.136.797
<i>ARAUCANIA</i>	5	16.021.869
<i>LOS RIOS</i>	5	22.701.607
<i>LOS LAGOS</i>	24	100.273.716
<i>MAGALLANES</i>	2	10.673.450
<i>AYSEN</i>	5	36.289.536
TOTAL NACIONAL	84	457.877.586



Costanera Playa Negra, Penco, Región del Biobío

XIV. CRONOGRAMA Y PROGRAMA DE INVERSION INICIATIVAS DEL PLAN

A continuación se entrega el cronograma y programa de las iniciativas que constituyen el PNBC de la Dirección de Obras Portuarias, el que considera las etapas de estudios básicos, prefactibilidad, diseño, expropiación y ejecución, respectivamente. Lo anterior, se visualizan por medio de la siguiente nomenclatura, tal como se detalla:

	Prefactibilidad
	Diseños
	Diseños internos/municipal
	Expropiación
	Ejecucion

NUM.	REGION	IDI	Plan anterior	NOMBRE INICIATIVA	FINANCIAMIENTO	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	TOTAL	
1	ARICA	40046150-0	No	(Mejoramiento Borde Costero Playa Arenillas Negras, Arica 2DA Edición	SECTORIAL	-	289.356	202.341	5.500.000	3.720.000	3.510.000							13.221.697	
2		40020225-0	No	Mejoramiento Borde Costero Sector Ex Isla de Alacrán (Etapas 3 y 4)	SECTORIAL	185.444	146.201	292.881	12.500.000	8.000.000	8.000.000								29.124.526
3		40046188-0	No	Mejoramiento Borde Costero Playa Chinchorro Etapa 1, Comuna Arica	SECTORIAL	-	1.070.000	3.000.000	3.703.398										7.773.398
4	TARAPACA	30091811-0	No	Construcción Paseo Costero El Morro, Iquique	SECTORIAL	-	Diseño Interno	500.000	4.735.000	1.910.000								7.145.000	
5		30469789-0	No	Construcción Paseo Borde Costero Sector Primeras Piedras	SECTORIAL	31.533	10	200.000	180.000	500.000	4.000.000	1.000.000						5.911.543	
6		30211072-0	No	Mejoramiento Playa de Huayquiue, Iquique	SECTORIAL	169.912	88.881	49.267	2.550.577	8.196.729									11.055.366
7		30462246-0	No	Mejoramiento Borde Costero Caleta San Marcos	DISEÑO EXTRASECTORIAL	-	8.345	500.000	3.934.495	1.000.000									5.442.840
8	ANTOFAGASTA	S/I	No	Construcción Borde Costero Sector Norte Playa El Salitre Tocopilla	SECTORIAL	-	Diseño Interno	Diseño Interno	1.500.000	3.500.000								5.000.000	
9		S/I	No	Paseo Borde Costero Llacolén-Garumas Antofagasta	SECTORIAL	-		Diseño Interno	Diseño Interno	1.500.000	3.500.000							5.000.000	
10	ATACAMA	S/I	No	Mejoramiento Borde Costero Avda. El Morro Bahía Inglesa, Caldera	SECTORIAL	-			140.000	170.000	1.200.000	1.800.000						3.310.000	
11		30437223-0	No	Mejoramiento Borde Costero Flamenco, Chañaral	SECTORIAL	-		125.000	125.000	140.000	170.000	1.200.000	1.800.000					3.560.000	
12		30247922-0	No	Mejoramiento Borde Costero Carrizal Bajo, Huasco	SECTORIAL	-		125.000	125.000	140.000	170.000	1.200.000	1.800.000					3.560.000	

NUM	REGION	IDI	Plan anterior	NOMBRE INICIATIVA	FINANCIAMIENTO	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	TOTAL		
13	COQUIMBO	S/I	No	Construcción Borde Costero Totoralillo Norte, La Higuera	SECTORIAL	-		95.110	200.000	950.000	2.850.000							4.095.110		
14		30081567-0	No	Mejoramiento Embarque-Desembarque Sector Los Corrales, La Higuera	SECTORIAL	107.606		975.000	2.925.000										4.007.606	
15		S/I	No	Construcción Borde Costero Sur Costanera Coquimbo	SECTORIAL	-			224.000	1.250.000	3.750.000								5.224.000	
16		30486471-0	No	Restauración de La Playa en Los Vilos (Etapas 1-2-3)	SECTORIAL	-		324.000	224.667	10.000	4.900.000	15.000.000	10.090.000							30.548.667
17		S/I	No	Mejoramiento Borde Costero Pichidangui, Los Vilos	SECTORIAL	-			90.000	90.000	1.500.000	3.500.000								5.180.000
18		S/I	No	Mejoramiento Muelle Turístico Pichidangui, Los Vilos	SECTORIAL	-				90.000	90.000	975.000	2.925.000							4.080.000
19	VALPARAISO	40003054-0	No	Construcción Borde Costero Playa Chica, Cartagena	SECTORIAL	-			169.912	136.161	262.476	3.298.173							3.866.722	
20		40017376-0	No	Construcción Borde Costero Maitencillo, Puchuncavi	SECTORIAL	-				169.912	136.161	262.476	3.298.173							3.866.722
21		30364023-0	No	Construcción Borde Costero Sector Las Torpederas Valparaíso	SECTORIAL	-	133.470	254.323	262.476	3.298.173	2.139.363									6.087.805
22		30291340-0	No	Construcción Borde Costero Playa Las Agatas, El Quisco	SECTORIAL	-		-	586.039	262.476	3.298.173									4.146.688
23		30099427-0	No	Construcción Paseo Costero Bahía Cumberland, Juan Fernández, (Etapas 2 Y 3)	SECTORIAL	17.488	Diseño Interno	1.042.000	1.790.972	2.990.540	3.803.603									9.644.603
24		30130683-0	No	Construcción Borde Costero Playa Hanga Roa, El Quisco	SECTORIAL	-	Diseño Interno	306.073	1.074.123	859.596	278.847									2.518.639
25		s/i	No	Construcción Borde Costero Ventanas	SECTORIAL	-		169.912	136.161	262.476	3.298.173									3.866.722
26		s/i	No	Construcción Borde Costero Pichicuy	SECTORIAL	-		169.912	136.161	262.476	3.298.173									3.866.722
27		30099436-0	No	Construcción Borde Costero Entre El Durazno - Cueva El Pirata, Quintero	SECTORIAL	543.369	10	1.617.500	4.173.763	3.641.990										9.976.632

NUM	REGION	IDI	Plan anterior	NOMBRE INICIATIVA	FINANCIAMIENTO	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	TOTAL	
28	OHIGGINS	30404227-0	Plan de Infraestructura Portuaria y Costera para la Región de OHiggins	Mejoramiento Borde Costero sector La Boca de Rapel	SECTORIAL	50.819	9.284	1.500.000	2.500.000	1.279.678	631.488							5.971.269	
29		30370352-0	Plan de Infraestructura Portuaria y Costera para la Región de OHiggins	Construcción Borde Costero Segunda Etapa Bucalemu	SECTORIAL	-		1.000.000	2.500.000	896.557								4.396.557	
30	LA ARAUCANIA	30482320-0	No	Mejoramiento Borde Fluvial Sector Cendyr Náutico de Carahue	SECTORIAL	-	1.000.999	1.707.223										2.708.222	
31		30486624-0	No	Construcción embarcadero turístico Tranapunte Carahue	SECTORIAL	-		10	111.347	1.002.123								1.113.480	
32		30486627-0	No	Mejoramiento Borde Costero Puerto Domínguez Iago Budi, Saavedra	SECTORIAL	-		250.000	169.912	136.161	262.476	3.298.173						4.116.722	
33		S/I	No	Mejoramiento Borde Costero Puerto Saavedra IV ETAPA	SECTORIAL	-			250.000	169.912	136.161	262.476	3.298.173						4.116.722
34		30083732-0	No	Mejoramiento Playas De Lican Ray, Lago Calafquen - Villarrica	SECTORIAL	-		50.000	50.000	169.912	136.161	262.476	3.298.173						3.966.722
35		30370472-0	No	Mejoramiento Borde Costero Desembocadura Norte - Hualpen - Boca Norte Biobio	SECTORIAL	-			503.846	169.912	136.161	1.035.000	3.464.990						5.309.909
36	BIOBIO	30370476-0	No	Mejoramiento Borde Costero Maule, Coronel - Sector Maule	SECTORIAL	-		169.912	136.161	262.476	3.298.173							3.866.722	
37		30485816-0	No	Mejoramiento Borde Costero Schwager, Coronel	SECTORIAL	-	1.677.757	2.042.000	1.099.909									4.819.666	
38		30486089-0	No	Mejoramiento Borde costero Playa Blanca, Coronel-Lota	SECTORIAL	-	10	290.708	91.214	3.298.173	1.300.000	1.000.000						5.980.105	
39		30486100-0	No	Mejoramiento Borde Costero Colcura, Lota	SECTORIAL	3.413.609	941.765												4.355.374
40		40015295-0	No	Mejoramiento Borde Costero Llico	SECTORIAL	-	1.000.979	2.885.768	1.500.000									5.386.747	
41		30091092-0	Plan de Infraestructura para el Borde Costero Región del Maule	Mejoramiento Borde Costero Boyeruca	SECTORIAL	-					400.000	3.000.000	1.600.000					5.000.000	
42		30450225-0	No	Mejoramiento Borde Costero Monolito	SECTORIAL	-							400.000					400.000	
43		30091091-0	Plan de Infraestructura para el Borde Costero Región del Maule	Mejoramiento Borde Costero Maritimo Constitucion	SECTORIAL	-					2.000.000	6.000.000	4.000.000					12.000.000	

NUM	REGION	IDI	Plan anterior	NOMBRE INICIATIVA	FINANCIAMIENTO	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	TOTAL
44		30080986-0	Plan de Infraestructura para el Borde Costero Región del Maule	Mejoramiento Borde Costero Pelluhue	SECTORIAL	-			500.000	3.000.000	1.500.000							5.000.000
45		30080986-0	Plan de Infraestructura para el Borde Costero Región del Maule	Mejoramiento Borde Costero Pelluhue Tramo 2 (Mariscadero)	SECTORIAL	-		150.000	400.000	50	400.000	1.500.000						2.450.050
46	MAULE	S/I	No	Mejoramiento Borde Costero Puerto Maguillines	SECTORIAL	-		convenio /Municipalidad	convenio /Municipalidad	200.000	2.000.000	1.000.000						3.200.000
47		S/I	No	Mejoramiento Borde Costero Loanco Etapa 2	SECTORIAL	-						50.000	150.000	150.000	150.000			500.000
48		S/I	No	Mejoramiento Borde Costero Chovellen	SECTORIAL	-					50.000	150.000	500.000	1.500.000				2.200.000
49		40059291-0	No	Construcción Borde Fluvial sector Gruta Lourdes - Da Bove	SECTORIAL	-		102.024	102.024	102.024	1.035.000	3.464.990	167.771					4.973.833
50		40059292-0	No	Mejoramiento Costanera de Valdivia Tramo 5	SECTORIAL	-	102.024	102.024	102.024	1.035.000	3.464.990	167.771						4.973.833
51	LOS RIOS	40059293-0	No	Habilitación Borde Fluvial Las Marías	SECTORIAL	-	102.024	102.024	102.024	1.035.000	3.464.990	167.771						4.973.833
52		40059294-0	No	Borde Costero Playa Mehuín	SECTORIAL	-		169.912	136.161	262.476	3.298.173							3.866.722
53		40025410-0	Plan de Infraestructura Bordes Costeros, Fluvial y Lacustre. Región de Los Ríos	Construcción Infraestructura Turística Lago Ranco.	SECTORIAL	3.908.025	5.362											3.913.386
54		30377025-0	Plan de infraestructura para el Borde Costero del Lago Llanquihue, Región de Los Lagos	Mejoramiento Borde Costero Urbano Puerto Varas	SECTORIAL	-	Diseño Municipal	421.000	3.668.000	4.348.000								8.437.000
55	LOS LAGOS	30377072-0	Plan de infraestructura para el Borde Costero del Lago Llanquihue, Región de Los Lagos	Mejoramiento Borde Costero Ensenada	SECTORIAL	-			Diseño Interno	650.000	900.000	450.000						2.000.000
56		30377073-0	Plan de infraestructura para el Borde Costero del Lago Llanquihue, Región de Los Lagos	Mejoramiento Borde Costero Sector Iansa. Llanquihue	SECTORIAL	-	150.000	1.849.200	4.200.467									6.199.667
57		30371777-0	Plan de infraestructura para el Borde Costero del Lago Llanquihue, Región de Los Lagos	Mejoramiento De Borde Costero Etapa 2 Sector Los Bajos Frutillar	SECTORIAL	-		Diseño Interno	1.035.000	1.000.000								2.035.000
58		30377079-0	Plan de infraestructura para el Borde Costero del Lago Llanquihue, Región de Los Lagos	Mejoramiento Borde Costero Las Cascadas, Puerto Octay	SECTORIAL	-				Diseño Interno	1.035.000	3.464.990	167.771					4.667.761
59		30377082-0	Plan de infraestructura para el Borde Costero del Lago Llanquihue, Región de Los Lagos	Construcción Borde Costero En Lago Todos Los Santos Puerto Varas	SECTORIAL	-								Diseño Interno	1.035.000	3.464.990	167.771	4.667.761
60		30377028-0	Plan de infraestructura para el Borde Costero del Lago Llanquihue, Región de Los Lagos	Mejoramiento Playa Totoral Llanquihue	SECTORIAL	-					Diseño Interno	1.035.000	3.464.990	167.771				4.667.761

NUM	REGION	IDI	Plan anterior	NOMBRE INICIATIVA	FINANC	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	TOTAL	
61	LOS LAGOS	40032524-0	Plan de Infraestructura Mejoramiento del Borde Costero, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos	Construcción Borde Costero Sector Ichuac. Puqueldon	SECTORIAL	2.577.382	1.616.036											4.193.418	
62		30352373-0	Plan de Infraestructura Mejoramiento del Borde Costero, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos	Mejoramiento Costanera de Queilen	SECTORIAL	3.883.068	1.920.461												5.803.529
63		30354128-0	Plan de Infraestructura Mejoramiento del Borde Costero, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos	Construcción Borde Costero Achao Comuna De Quinchao Etapa 2	SECTORIAL	3.344.044	1.515.556												4.859.600
64		30352328-0	Plan de Infraestructura Mejoramiento del Borde Costero, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos	Mejoramiento Borde Costero de Quellón	SECTORIAL	-		1.035.000	3.899.990	1.338.368									6.273.358
65		30352525-0	Plan de Infraestructura Mejoramiento del Borde Costero, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos	Construcción Borde Costero Huillinco, Chonchi	SECTORIAL	-		103.500	414.000	1.914.750									2.432.250
66		30339423-0	Plan de Infraestructura Mejoramiento del Borde Costero, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos	Construcción Borde Costero Localidad Ten Ten, Comuna De Castro	SECTORIAL	-		262.476	3.298.173	2.393.150									5.953.799
67		30352426-0	Plan de Infraestructura Mejoramiento del Borde Costero, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos	Construcción Borde Costero Chacao Ancud	SECTORIAL	-	Diseño Interno	262.476	1.347.950	1.376.600									2.987.026
68		30352572-0	Plan de Infraestructura Mejoramiento del Borde Costero, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos	Construcción Borde Costero Quicavi, Comuna De Quemchi	SECTORIAL	-			Diseño Interno	430.476	3.361.173								3.791.649
69		30352526-0	Plan de Infraestructura Mejoramiento del Borde Costero, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos	Construcción Borde Costero Puqueldon	SECTORIAL	-				Diseño Interno	577.586	3.672.417							4.250.003
70		30352379-0	Plan de Infraestructura Mejoramiento del Borde Costero, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos	Construcción Borde Costero San Juan, Dalcahue	SECTORIAL	-				Diseño Interno	362.726	3.298.173							3.660.899
71		30339074-0	Plan de Infraestructura Mejoramiento del Borde Costero, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos	Construcción Borde Costero Mechuque Comuna De Quemchi	SECTORIAL	-					Diseño Interno	262.476	3.298.173						3.560.649
72		30339272-0	Plan de Infraestructura Mejoramiento del Borde Costero, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos	Construcción Borde Costero Isla Quenac	SECTORIAL	-						Diseño Interno	262.476	3.298.173					3.560.649
73		30352576-0	Plan de Infraestructura Mejoramiento del Borde Costero, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos	Construcción Borde Costero Villa Quinchao	SECTORIAL	-						Diseño Interno	262.476	3.298.173					3.560.649
74		30339475-0	Plan de Infraestructura Mejoramiento del Borde Costero, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos	Construcción Borde Costero Queilen La Puntilla	SECTORIAL	-							Diseño Interno	262.476	3.298.173				3.560.649
75		30371694-0	Plan de infraestructura para el Borde Costero del Lago Llanquihue, Región de Los Lagos	Construcción Muelle Los Alemanes Y Borde Costero Sector Norte Frutillar	SECTORIAL	-							Diseño Interno	262.476	3.298.173				3.560.649
76		40068568-0	No	Construcción Borde Costero Curco de Velez Etapa 3	SECTORIAL	-				20.000	70.000	1.000.000	1.499.990						2.589.990

NUM	REGION	IDI	Plan anterior	NOMBRE INICIATIVA	FINANCIAMIENTO	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	TOTAL	
77	LOS LAGOS	40050403-0	No	Mejoramiento Borde Costero Chullec, Curaco de Velez	SECTORIAL	-					100.000	1.500.000	1.400.000					3.000.000	
78	MAGALLANES	S/I	No	Recuperación muelles históricos del borde costero de Punta Arenas (muelle Loreto y Blanchard)	SECTORIAL	-		155.317	331.408	150.000	150.000	1.500.000	1.500.000					3.786.725	
79		S/I	No	Mejoramiento borde costero sector muelle Ex Chiperá, Punta Arenas	SECTORIAL	-		155.317	331.408	200.000	200.000	2.500.000	3.500.000					6.886.725	
80	AYSEN	30130906-0	No	Construcción Borde Costero Puyuhuapi	SECTORIAL	-		200.000	3.500.000	3.724.231								7.424.231	
81		30136601-0	No	Mejoramiento Borde Lacustre Puerto Bertrand	SECTORIAL	-				200.000	3.500.000	3.724.231						7.424.231	
82		30064914-0	No	Mejoramiento Borde Costero En Lago Elizalde Coyhaique	SECTORIAL	-	15.000	1.500.000	3.500.000	2.402.000									7.417.000
83		40019943-0	No	Mejoramiento Borde Marítimo Raul Marin Balmaceda Cisnes	SECTORIAL	-	225.000	225.000	143.894	5.001.180	1.752.000								7.347.074
84		40021571-0	No	Construcción Infraestructura Lacustre Lago Esmeralda Región De Aysén	SECTORIAL	-			225.000	400.000	1.500.000	2.800.000	1.752.000						6.677.000

XIV. SEGUIMIENTO DEL PLAN

Como se indicó anteriormente, el PNBC busca contribuir al desarrollo de la zona costera de nuestro País, orientando las inversiones a impulsar el desarrollo de espacios públicos costeros, que contribuya a la protección de la infraestructura y, por sobre todo, a las comunidades que los habitan. Todo esto, teniendo presente en las iniciativas el cambio climático, las variables territoriales, la identidad de las comunidades, la equidad de género y el desarrollo sustentable asociado a la defensa y cuidado del medio ambiente.

La gobernanza establecida para la aplicación del PNBC, dada la significancia de su inversión, complejidad técnica e impacto social ha sido definida como una Herramienta de Gestión Estratégica de la Dirección de Obras Portuarias, por lo que se hace necesario adecuar la instancia formal de seguimiento y control. Esto será plasmado a través de un Directorio para dicho Plan además, de un Jefe de Plan.

De lo anterior, ambas instancias estarán encargadas de asesoras y/o proponer las medidas a adoptar en todas sus etapas, generando las instancias de información sobre el desarrollo e implementación de las mismas. Es por esto, que en su función de la supervisión del avance del PNBC, desde la gestación hasta el término, para lo cual se deberá generar las siguientes actividades, orientadas hacia el Jefe/a del Servicio:

- a. Analizar y proponer medidas de monitoreo del alcance, programación, riesgos e hitos del plan a través del Jefe/a del Plan.
- b. Establecer los equipos de trabajo para el logro de los objetivos planteados.
- c. Proponer cambios de alcance, programación, presupuestos, pazos y plan de acción o respuesta de riesgos Plan.
- d. El jefe/a del Plan deberá elaborar, presentar informes de Avance del Plan en forma semestral. Sin embargo, se podrán definir sesiones adicionales cuando la situación lo amerite.
- e. Evaluar riesgos y avances del Plan para sugerir, la aprobación de las propuestas de acciones preventivas o correctivas.
- f. En forma anual corresponde realizar a un informe periódico de seguimiento y contempla el control de la ejecución física de proyectos, además del control financiero. La evaluación del logro de los objetivos considera una evaluación cualitativa respecto del impacto que va alcanzando el Plan, a objeto de establecer las recomendaciones que correspondan. Este informe va acompañado de una presentación a los municipios que tienen obras comprometidas en el presente Plan.

El Directorio del Plan estará conformado por el/la directora/a Nacional de Obras Portuarias o su Representante, el/la Jefe/a División de Proyectos o su representante, el/la Jefe/a División de Construcciones, el/la Jefe/a Departamento de Planificación o su representante, los/las Directores/as Regionales o su representante, los/as profesionales de cada región que sean

nombrados jefes de planes. Cabe señalar, que el Directorio del Plan será presidido por el/la directora/a Nacional de Obras Portuarias o su representante.

Cabe señalar, que el Directorio del Plan deberá contar con un Secretario/a Ejecutivo/a quien será responsable de levantar la información para posteriormente se realice la elaboración de acta.

Este Directorio, será responsable de ir transmitiendo la información a los/as usuarios/as externos, tales como los municipios, a fin de relevar la participación e interacción con éstos, reforzando la retroalimentación permanente de las iniciativas levantadas en conjunto.

Finalmente, este Plan se vincula con la Política de la Dirección de Obras Portuarias, dando los lineamientos para concretar uno de los productos estratégicos relevantes que forman parte de este Servicio, entregando así las bases para configurar un sendero de obras, que se extiende por un periodo de tiempo acotado, esperando que las 84 iniciativas puedan verse concretadas, y así ir fortaleciendo la zona costera proyectando desarrollo socioeconómico a lo largo de nuestro País.





Ministerio de
Obras
Públicas

Gobierno de Chile