

DESARROLLO REGIONAL

Objetivos y Prioridades de la CChC



Red Nacional

OCTUBRE, 2017

cchc
CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

ÍNDICE

	PAG.
ZONA NORTE	
Arica	4
Iquique	16
Calama	28
Antofagasta	38
ZONA CENTRO	
Copiapó	50
La Serena	56
Valparaíso	62
Rancagua	70
ZONA SUR	
Talca	76
Chillán	88
Concepción	98
Los Ángeles	108
Temuco	116
ZONA AUSTRAL	
Valdivia	122
Osorno	128
Puerto Montt	136
Coyhaique	142
Punta Arenas	148

CChC ARICA

Con una población aproximada de 245 mil habitantes, Arica y Parinacota presenta una potente oferta vinculada al turismo, agricultura y logística, ejes de desarrollo regional que se apuesta por potenciar con miras a los próximos años.

No obstante lo anterior el crecimiento local no logra despegar, esto principalmente debido a problemas de planificación regional, ya que los recursos del Estado de Chile no financian proyectos vinculados a un encadenamiento productivo, que generen desarrollo y trabajo para los habitantes de la puerta norte.

Por lo anterior, la región no logra generar incentivos ni confianzas para que el mundo privado invierta en la región. Hoy es fundamental mostrar una hoja de ruta a mediano y largo plazo; por ejemplo aprobar el Plan Regulador Comunal (PRC), tener una planificación estratégica a largo plazo y desarrollar infraestructura que respalde el desarrollo de la región.



Cuadro Resumen de Proyectos Críticos de Infraestructura para el Desarrollo definidos por la CChC de Arica

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	MM USD
BASAL	167
CONSTRUCCIÓN CENTRO DE ALTO RENDIMIENTO EN ALTURA	10
CONSTRUCCIÓN EMBALSE LIVILCAR, VALLE DE AZAPA	68
CONSTRUCCIÓN EMBALSE UMIRPA	24
PLANTA DESALINIZADORA	65
PLANTA DESALINIZADORA	65
APOYO LOGÍSTICO	3.300
CONSTRUCCIÓN MEGAPUERTO DE ARICA	3.000
MEJORAMIENTO RUTA INTERNACIONAL 11 CH A 3 VÍAS	300
SOCIAL	453
CONSTRUCCIÓN CENTRO DE LA CULTURA Y LAS ARTES DE ARICA Y PARINACOTA	20
CONSTRUCCIÓN DE PARQUE URBANO FLUVIAL RÍO SAN JOSÉ	20
NUEVA CENTRALIDAD CHINCHORRO	40
PLAN MAESTRO BORDE COSTERO ARICA "PMBC"	393
TOTAL GENERAL	3.940

NOMBRE PROYECTO

CONSTRUCCIÓN DE PARQUE URBANO FLUVIAL RÍO SAN JOSÉ

REGIÓN | XV

TIPO PROYECTO | De uso Social

MONTO EN USD | MM USD 20

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial

OBJETIVO | Mitigar y revitalizar la ciudad de una forma sostenible y que brinda una mejor imagen y calidad de vida.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | En los cerca de 4 kilómetros de extensión en su parte urbana del Río San José, se debe desarrollar un parque fluvial o inundable transversal, que permita una apertura de lo que hoy se ha transformado en una grieta de segregación en nuestra ciudad. Este debe contemplar senderos y ciclovías que permitan generar un espacio público transversal en Arica, pero también dinámicas de poblamiento y de valorización de los suelos aledaños, teniendo como objetivo mitigar el estigma de los sectores contiguos, mejorando la calidad de vida de los miles de habitantes que viven en las cercanías al lecho de Río y del paisaje urbano.

Es una forma de mitigar y revitalizar la ciudad de una forma sostenible y que brinda una mejor imagen y calidad de vida a estos sectores que no son considerados normalmente dentro de los proyecto de mejoramiento, ya que siempre se da un énfasis al borde costero. Además, genera un impulso a los espacios públicos.



NOMBRE PROYECTO

CONSTRUCCIÓN CENTRO DE ALTO RENDIMIENTO EN ALTURA

REGIÓN | XV

TIPO PROYECTO | Basal

MONTO EN USD | MM USD 10

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial

OBJETIVO | Desarrollar infraestructura en zonas extremas, que permitan a los deportistas nacionales y extranjeros prepararse en condiciones en altura.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Los países desarrollados que han logrado establecer nuevas formas de afrontar el alto rendimiento, han evolucionado en la formación de profesionales multidisciplinares, en infraestructura de apoyo al desarrollo del alto rendimiento. España dio un gran paso con el complejo Sierra Nevada; también Ecuador, Colombia y México. Un Centro en Altura en la Provincia de Paríacota no es solo un polo de desarrollo nacional, sino que internacional, transformando a Chile en un país centro de las ciencias de apoyo al desarrollo de los más avanzados sistemas de entrenamiento, como una forma de contribuir a la moderna y actualizada planificación, dosificación, análisis del rendimiento deportivo, tanto desde los aspectos de carácter físicos, técnicos y funcionales.



NOMBRE PROYECTO

PLAN MAESTRO BORDE COSTERO ARICA “PMBC”

REGIÓN | XV

TIPO PROYECTO | De uso Social

MONTO EN USD | MM USD 393

INICIATIVA | MOP

ESTADO | Desarrollo

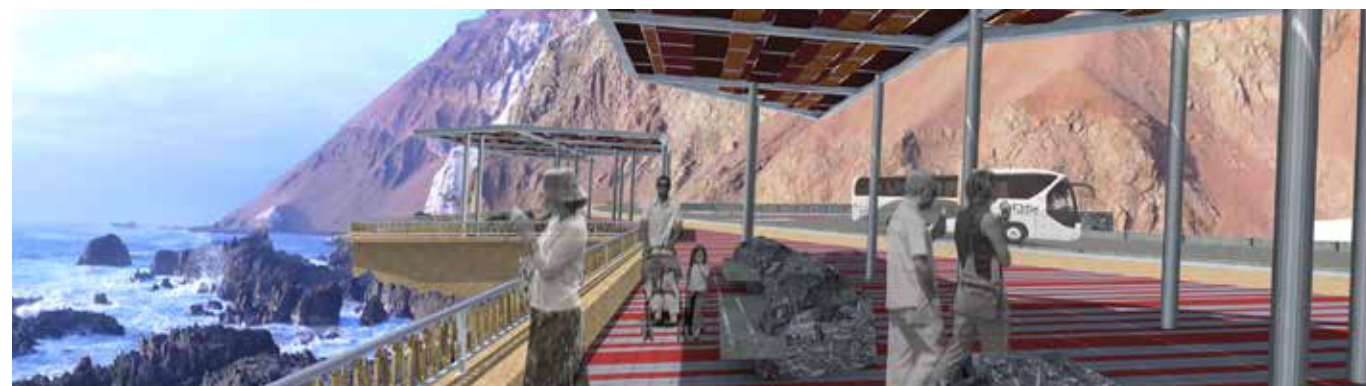
TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial

OBJETIVO | Potenciar y mejorar los usos del borde costero de la región de Arica y Parinacota, en base a las estrategias y normativas vigentes y proyectadas.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El Estudio PMBC de Arica, desarrollado por la Dirección de Obras Portuarias, determinó una cartera de proyectos en obras de infraestructura pública en el corto, mediano y largo plazo para potenciar y mejorar los usos del borde costero de la región. El costo total del Plan se estima en USD 393 millones en un horizonte de 30 años. Esta cifra incluye inversión pública y privada (86,9% inversión pública y 13,1% privada). Actualmente, a través del Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas se acogieron siete iniciativas del PMBC, cuya inversión aproximada es de USD 93 millones, y la construcción de 6,5 kilómetros de infraestructura desde Playa Chinchorro hasta Cuevas de Anzota.

Las obras de Anzota y Playa Brava ya se encuentran entregadas, pero uno de los principales problemas es la mantención de estos espacios públicos; a ello, se suma la falta de un plan de gestión.

Dentro de la propuesta del Estudio de Modificación del Plan Regulador de Arica, se solicita dejar un perímetro de mitigación de 55mts, el cual la Cámara Arica se opone por la falta de gestión de mantención de la IMA, ya que este perímetro no indica claramente cómo se realizará la mitigación, además las condiciones climáticas dificultan el desarrollo de áreas verdes



NOMBRE PROYECTO

MEJORAMIENTO RUTA INTERNACIONAL 11 CH A 3 VÍAS

REGIÓN | XV

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 300

INICIATIVA | MOP

ESTADO | Desarrollo

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial

OBJETIVO | Mejorar la conectividad regional con estándares internacionales.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | La expansión del intercambio entre América y Asia a través del Pacífico Sur nos exige una vinculación más eficaz con Brasil, Argentina, Uruguay, Bolivia y Paraguay: por lo anterior es fundamental ejecutar obras que mejorarán la conectividad regional con un estándar internacional, inyectando mayores recursos; de tal forma de mejorar la calidad de la ruta, aumentar la seguridad vial y asegurar la conectividad de la región con el resto del país. La ruta 11 CH abarca 200 kilómetros. La gran objeción de la comunidad es que los trabajos son un ejemplo de los costos que asume la región, siendo que esta carretera es parte de un tratado internacional que debería ser financiado por el Estado y no a través de los fondos regionales FNDR.



NOMBRE PROYECTO**CONSTRUCCIÓN
MEGAPUERTO
DE ARICA****REGIÓN** | XV**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 3.000**INICIATIVA** | CChC**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | Público - Privado**OBJETIVO** | Trasladar el Puerto de Arica al sector norte de la ciudad.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | La demanda de carga en el puerto de Arica a partir del 2004, año en que se entregó la concesión del puerto (100% monoporado) al consorcio Terminal Puerto de Arica S.A., se ha incrementado desde 1.092.597 toneladas a 3.093.494 toneladas al año 2016, con un alza del 183,1%. Como efecto, activa el comercio internacional (corredor bioceánico), fortalece las relaciones internacionales, produce un ordenamiento territorial e impulso definitivo al eje turístico de la ciudad. Actualmente, en el puerto confluyen los ejes estructurantes de Arica, provocando una discontinuidad del borde costero (sector norte y sur y casco antiguo de la ciudad).

**NOMBRE PROYECTO****CONSTRUCCIÓN CENTRO DE
LA CULTURA Y LAS ARTES DE
ARICA Y PARINACOTA****REGIÓN** | XV**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO EN USD** | MM USD 20**INICIATIVA** | CChC**ESTADO** | Proyecto**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial**OBJETIVO** | Transformar a la nueva región de Arica y Parinacota, en una zona de turismo cultural e investigación arqueológica de nivel mundial.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | La región alberga los orígenes de la Cultura Chinchorro, que posee las momias más antiguas del mundo, que datan de 7.000 años atrás. Desde el punto de vista ciudad, existe consenso que esta iniciativa será detonante para el desarrollo regional (similar al Museo Guggenheim, Bilbao).

Hoy el proyecto del Museo Chinchorro (fondos PEDZE) se encuentra con recomendado socialmente (RS), pero tras diversas instancias, se optó por una nueva propuesta, dividiendo en dos el proyecto: área de investigación en Valle de Azapa y área de exposición y centro de eventos (radio urbano).

El proyecto de Azapa "Construcción Museo Antropológico San Miguel de Azapa" está siendo desarrollado por la Dirección de Arquitectura MOP/UTA, cuyo objetivo es: Conservar, investigar, exhibir y difundir el patrimonio cultural con un museo de alto estándar, que fortalezca la educación y el turismo para un desarrollo económico y cultural sostenible de la región; cuyo monto de ejecución se estima en \$16.000 millones de pesos. Por otro lado, se tiene la "Construcción Centro de la Cultura y las Artes de Arica y Parinacota", que nace del déficit de espacios de infraestructura pública que permita la integración y proyección de la actividad artístico y cultural que da cuenta el territorio. Actualmente se encuentra financiado su estudio de prefactibilidad por \$700 millones de pesos.



NOMBRE PROYECTO

NUEVA CENTRALIDAD CHINCHORRO

REGIÓN | XV

TIPO PROYECTO | De uso Social

MONTO EN USD | MM USD 40

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Público-Privado

OBJETIVO | Convertir una antigua área crítica de la ciudad en el centro neurálgico y de desarrollo económico del sector y de toda Arica.

DESCRIPCIÓN PROYECTO |

La creación de una nueva centralidad administrativa y cultural en la ciudad, alrededor de una plaza cívica, promoverá el desarrollo económico del sector y de toda Arica. La regeneración urbana de la maestranza impulsará la transformación de su zona de influencia inmediata (Barrio Industrial, borde costero), conllevando grandes beneficios económicos y urbanos. El proyecto estimulará el turismo, ya que incluirá una amplia oferta comercial y cultural.

El proyecto, hará posible convertir una antigua área crítica de la ciudad en el centro neurálgico de la misma, configurando una pieza urbana que actuará como ícono de la capital regional, se ubica en un terreno de propiedad de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE). Existe un convenio entre EFE y Gobierno Regional para desarrollar un proyecto de centro cívico en los terrenos de la ex-Maestranza.



NOMBRE PROYECTO

CONSTRUCCIÓN EMBALSE LIVILCAR, VALLE DE AZAPA

REGIÓN | XV

TIPO PROYECTO | Basal

MONTO EN USD | MM USD 68

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Proyecto/Diseño

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial

OBJETIVO | Mitigar los daños recurrentes que producen las crecidas y sedimentos del río en el Valle de Azapa, la ciudad de Arica, el borde costero, y playas aledañas. Incrementar las recargas de la sobreexplotada napa subterránea del Valle de Azapa, permitiendo al Valle y la ciudad de Arica contar con recursos hídricos adicionales.

DESCRIPCIÓN PROYECTO |

El embalse Livilcar, de capacidad de 10 hm³, se ubica sobre el río Livilcar (denominado San José en el sector del valle de Azapa), a unos 70 km de Arica. Su objetivo principal es mitigar los daños que las crecidas y sedimentos provocan tanto en los suelos agrícolas del valle de Azapa como en las obras de infraestructura de la ciudad de Arica y su entorno, y en el sector costero, incluyendo al puerto de Arica y playas del litoral. Como objetivos secundarios están el de recargar la napa subterránea, apoyar eventualmente a servicios de agua potable rural (APR) y posibilitar la generación de energía hidroeléctrica (2,5 MW de potencia). Este proyecto está dentro del Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas y actualmente se encuentra en etapa de diseño.



Foto: Ministerio de Obras Públicas

NOMBRE PROYECTO

CONSTRUCCIÓN EMBALSE UMIRPA

REGIÓN | XV

TIPO PROYECTO | Basal

MONTO EN USD | MM USD 24

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial

OBJETIVO | Proporcionar un 85% de seguridad de riego, aumentar la superficie cultivable, generar energía eléctrica y una oferta de disponibilidad de agua para uso doméstico.

DESCRIPCIÓN PROYECTO |

Tiene el objetivo de asegurar el riego de los agricultores de los valles Vitor y Codpa, en la comuna de Camarones. El área de estudio se encuentra inserta en la Quebrada de Vitor y Chaca, la que en el sector precordillerano recibe el nombre de Valle de Codpa, que nace en la Cordillera Central a una altura de 4.300 metros sobre el nivel del mar (msnm), en la Decimoquinta Región. Este Proyecto se encuentra dentro del Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas

NOMBRE PROYECTO

PLANTA DESALINIZADORA

REGIÓN | XV

TIPO PROYECTO | Basal

MONTO EN UF | MM USD 65

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | Privado

OBJETIVO | Garantizar la sustentabilidad del recurso hídrico para el consumo de agua potable en la Ciudad de Arica.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Los últimos estudios realizados por la DGA en el año 2009 avalan que estamos en presencia de un déficit hídrico importante y que estaríamos en una condición de explotación no sustentable y de alto riesgo para el futuro; por su parte, el acuífero de Azapa ha alcanzado una condición de sobreexplotación que lo podría llevar al colapso en un período aproximado de 10 años. Esta condición de sobreexplotación, más la escasez en los ciclos de precipitaciones en la región, ha generado un descenso sostenido en las napas subterráneas. Actualmente la empresa sanitaria Regional, tiene considerado dentro de su Plan de Inversiones la construcción de una Planta Desaladora de 200 L/s por un monto de USD\$30 millones de dólares que permitirá abastecer en torno al 30% del consumo de Arica /operación año 2020; que dista de nuestra propuesta inicial de 600L/S por USD\$65 millones de dólares; esta solución viene en parte a resolver el problema de abastecimiento de agua potable para la ciudad de Arica.



CChC IQUIQUE

El desarrollo de la región de Tarapacá de sus inicios ha estado ligada a los recursos naturales, primero con los changos dedicados a la pesca y recolección marina. En el siglo XVI al XVIII se inicia la época del salitre, en el siglo XX a mediados de los años 60 la actividad productiva relevante era la pesca y en la década del 80 hacia adelante el comercio con la ZOFRI y en los 90 la Minería. En esta última década registrándose un crecimiento demográfico y urbano en la provincia de Iquique. El desarrollo económico y productivo de la región siempre han sido los recursos naturales no renovables, esto hace replantear y mirar los demás recursos que siempre ha tenido, como; el agua de mar, playas y agricultura, puerto, entre otros. El clima que tiene la región, es favorecido, en su costa estabilidad de clima y localización privilegiada con respecto al continente asiático y sudamericano permite un intercambio comercial internacional y regional en servicios logísticos de diversas actividades productivas.

De acuerdo con lo anterior, para seguir desarrollando la región se necesitan proyectos de infraestructuras que soporten este intercambio comercial y desarrollen la potencialidad de la zona en los sectores: Turismo, Puerto, Agrícola, servicios. Para eso se necesitan proyectos de mejoramiento de caminos logísticos, rutas turísticas considerando tanto el interior como el borde costero de la región.



Cuadro Resumen de Proyectos Críticos de Infraestructura para el Desarrollo definidos por la CChC de Iquique

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	MM USD
APOYO LOGÍSTICO	165
CONCESIÓN TELEFÉRICO ALTO HOSPICIO	40
MEJORAMIENTO CONEXIÓN PUERTO IQUIQUE	11
MEJORAMIENTO ROTONDA PAMPINO EN IQUIQUE	19
TERCER ACCESO NORTE ALTO HOSPICIO- IQUIQUE	95
DE USO SOCIAL	207
CONSTRUCCIÓN AVDA. LAS PARCELAS ALTO HOSPICIO	30
CONSTRUCCIÓN HOSPITAL DE ALTO HOSPICIO	80
CONSTRUCCIÓN NUEVO ESTADIO TIERRA DE CAMPEONES IQUIQUE	33
CONSTRUCCIÓN Y CONCESIÓN DE VERTEDERO PARA LAS COMUNAS DE IQUIQUE, ALTO HOSPICIO Y POZO ALMONTE	19
HABILITACIÓN DE PLAYA ARTIFICIAL EN SECTOR SUR DE PLAYA BRAVA PARA BAÑO, IQUIQUE	40
REMDELACIÓN DEL TERMINAL RODOVIARIO DE IQUIQUE	2
RESTAURACIÓN INMUEBLE MONUMENTO HISTÓRICO EDIFICO EX ADUANA IQUIQUE	3
TOTAL GENERAL	372

NOMBRE PROYECTO**CONCESIÓN TELEFÉRICO ALTO HOSPICIO****REGIÓN** | I**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO** | MM USD 40**INICIATIVA** | MOP, Otro**ESTADO** | Proyecto**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial**OBJETIVO** | Reducir los tiempos de viaje entre las comunas y colapsos viales por el alto flujo vehicular.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El teleférico constituye una conectividad entre las ciudades de Iquique y Alto Hospicio, que tienen un total de 350 mil habitantes. Sumado a la Ruta 16 -que se encuentra en operaciones- y al segundo acceso en construcción, permitirá facilitar todos los traslados. Este proyecto se podría transformar en un mecanismo útil frente a contingencias y desastres naturales. De acuerdo con los estudios realizados por la consultora a cargo del proyecto el teleférico conectaría desde La Quebradilla a Tadeo Haenke y se evalúa la posibilidad de que existan estaciones en El Boro y Zona Franca. Cada estación tendrá cerca de 400 m², además de estacionamientos; las cabinas tendrán una capacidad para 10 pasajeros, viajarán a 16 kilómetros por hora y su frecuencia será de 3,3 minutos.

El proyecto estaría en ejecución en 2017 pero se retiró el proyecto debido a los aumentos de costos y la pérdida de rentabilidad del proyecto.

Por parte del MOP están trabajando en ajustar el proyecto para que sea rentable, no tiene plazo de ejecución.

**NOMBRE PROYECTO****MEJORAMIENTO ROTONDA PAMPINO EN IQUIQUE****REGIÓN** | I**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 19**INICIATIVA** | Ministerio de Obras Públicas**ESTADO** | Proyecto**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial**OBJETIVO** | Descongestionar la conexión intercomunal e interprovincial de la puerta de entrada de la ciudad de Iquique y la conexión al resto del país con la Ruta 5.**DESCRIPCIÓN PROYECTO** |

El proyecto de ingeniería desarrollado considera la consolidación de un paso desnivelado en dos pistas por sentido entre los ejes de la ruta 16 y el par vial O'Higgins/Bulnes y la consolidación superficial manteniendo la rotonda actual en su mismo nivel. Además, se consolidan caleteras adyacentes al paso inferior para mantener operativos todos los accesos actuales a la rotonda. Esta ruta, que actualmente presenta niveles de congestión significativos en los períodos de horas punta que lo transforman en un punto singular del eje de accesibilidad a la ciudad, posee elementos importantes que limitan una intervención superficial para aumentar su capacidad, como lo son: la ladera del "Cerro La Cruz" y el muro de contención existente construido para mejorar el nivel de pendiente de la explanada de la rotonda.

Estimación ejecución año 2019.



NOMBRE PROYECTO**MEJORAMIENTO CONEXIÓN
PUERTO IQUIQUE****REGIÓN** | I**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN UF** | MM USD 11**INICIATIVA** | Ministerio de Obras Públicas**ESTADO** | Proyecto**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial

OBJETIVO | Mejorar el acceso del tránsito de camiones hacia el Puerto, reduciendo los tiempos de espera asociados a la congestión producida en los accesos de entrada y salida, especialmente en los periodos de hora punta.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto considera la construcción de un paso desnivelado que mejore el nudo vial formado por las avenidas Las Cabras y Circunvalación, así como también la conformación de pistas de aceleración y desaceleración, muros de hormigón, pavimentación de la doble calzada, iluminación, etc. Cabe notar que la calle Las Cabras corresponde a la ruta de acceso planificada para el Puerto de Iquique, que fue mejorada para este efecto y actualmente cuenta con un diseño vial acorde con el tránsito de camiones. Sin embargo, su utilización se ve limitada por la pobre accesibilidad desde y hacia la Avenida Circunvalación, que finalmente conecta con la Ruta A-16. Lo anterior sumado a altos niveles de tránsito provocados por los viajes asociados al Puerto y Zona Franca.

Este proyecto se complementa con el de la rotonda El Pampino y el Acceso Sur, es importante la realización de estos dos proyectos en forma conjunta para la descongestión y operación de la ruta. Se encuentra en etapa de estudio y diseño de ingeniería.

Estimación ejecución año 2019.

NOMBRE PROYECTO**CONSTRUCCIÓN HOSPITAL
DE ALTO HOSPICIO****REGIÓN** | I**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO EN USD** | MM USD 80**INICIATIVA** | Ministerio de Obras Públicas,
Municipalidad de Alto Hospicio , otro**ESTADO** | Proyecto**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial

OBJETIVO | Dar respuesta a la demandas de servicio de salud de la comuna de Alto Hospicio y zonas rurales y de la Región, actualmente se cuenta con un solo Hospital para la región el cual se encuentra colapsado.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Esta iniciativa contemplaba una edificación de aproximadamente 35 mil metros cuadrados que se emplazará en un terreno de cinco hectáreas, habilitando tres edificios independientes en distintos niveles, adaptados a la topografía del terreno, consistentes en un edificio logístico, otro con atención clínica que incluirá hospitalización y pabellones y otro que se utilizará para atención ambulatoria. El diseño contempla una capacidad para 235 camas, poseerá 7 pabellones, 3 salas de parto integral y 19 boxes de atención, entre otros procedimientos, urgencias, consultas médicas y consultas de otros profesionales.

Actualmente se encuentra en ejecución de la segunda etapa de obras de urbanización.



NOMBRE PROYECTO

CONSTRUCCIÓN NUEVO ESTADIO TIERRA DE CAMPEONES IQUIQUE

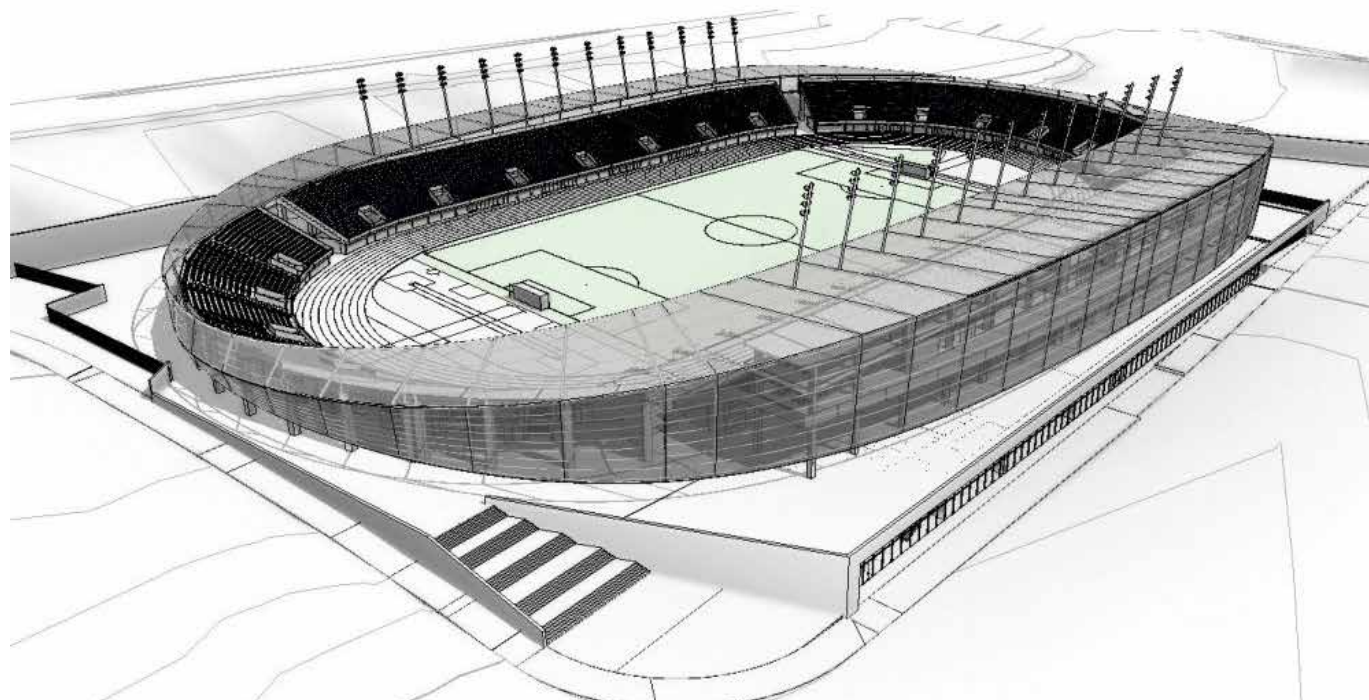
REGIÓN | I**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO** | MM USD 33**INICIATIVA** | Ministerio de Obras Públicas, otro**ESTADO** | Proyecto**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial**OBJETIVO** | Construcción de un nuevo estadio con altos estándares deportivos internacionales (ej: FIFA) en la región.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Debido al terremoto del año 2014, el estadio quedo con daños estructurales y esto llevo a la decisión de demolerlo y realizar el proyecto de construcción del nuevo estadio en el mismo terreno.

El recinto está diseñado para 14 mil personas, con butacas individuales, ocupando la misma ubicación del actual estadio en avenida Salvador Allende en Iquique.

Habrá en la separación de las galerías con el sector Andes, dos pantallas gigantes y posiblemente se instale una tercera en sector marquesina, que tendrá cuatro pisos y salones vips, todo ello con estándar FIFA, cumpliendo las nomas para torneos y encuentros internacionales, dejando como siempre la pista sintética con ocho carriles y una iluminación especial para le televisión HD.

En 2016 el estadio se demolió y la licitación para la construcción siguió su proceso, pero los oferentes superaron en 8 mil millones el presupuesto quedando desierta. Actualmente se encuentra los recursos necesarios para la construcción, a través de la aprobación de un aporte extra del Gobierno Regional de más de 3 mil millones de pesos. Se estima que la construcción este terminada el año 2019.

**NOMBRE PROYECTO**

TERCER ACCESO NORTE ALTO HOSPICIO- IQUIQUE

REGIÓN | I**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 95**INICIATIVA** | Chile 3030**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial**OBJETIVO** | Descongestionar las rutas principales de accesos que unen la ciudad de Iquique con Alto Hospicio.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Descongestionar el acceso al puerto es el objetivo principal de este acceso. Por tal razón, la creación de un tercer acceso por el sector norte, barrio industrial para que transiten principalmente los camiones y así descongestionar las rutas principales de accesos que unen la ciudad de Iquique con Alto Hospicio.

De acuerdo a las últimas reuniones sostenidas con el Seremi de Obras Públicas, este proyecto se encuentra en evaluación del Estudio de Pre factibilidad de Acceso Norte a Iquique.



NOMBRE PROYECTO

RESTAURACIÓN INMUEBLE MONUMENTO HISTÓRICO EDIFICIO EX ADUANA IQUIQUE

REGIÓN | I**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO** | MM USD 3**INICIATIVA** | Otro**ESTADO** | Proyecto**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial**OBJETIVO** | Mejoramiento y restitución del monumento histórico edificio Ex Aduana Iquique.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | La Ex Aduana es un Monumento Nacional construido en 1887 y fue testigo en primera línea de los eventos históricos de la Guerra del Pacífico y la consolidación de la República en estos territorios. Luego del incendio que la afectó, en febrero 2015, el sector oriente del segundo piso tuvo un daño importante y se reforzaron las estructuras para prevenir algún riesgo mayor en caso de un sismo, es decir, se contemplaron las acciones prioritarias para evitar el colapso del inmueble y cuidar la integridad física del mismo.

Para seguir su restauración definitiva primero se debe definir por parte de las autoridades regionales, entre las ideas destacan: la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos) busca que el inmueble se transforme en una biblioteca regional, mientras que la Municipalidad de Iquique quiere instalar un museo. Una vez escogido el proyecto el MOP comienza el diseño.

El ministerio de Bienes Nacionales, expreso que aún no se define el destino definitivo del recinto. Y mientras no esté desarrollado íntegramente el proceso de restauración, que debe ser aprobado por el Consejo de Monumentos Nacionales, no van a tomar una decisión al respecto.

No tiene plazo para su restauración definitiva.

NOMBRE PROYECTO

CONSTRUCCIÓN Y CONCESIÓN DE VERTEDERO PARA LAS COMUNAS DE IQUIQUE, ALTO HOSPICIO Y POZO ALMONTE

REGIÓN | I**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO** | MM USD 19**INICIATIVA** | CChC, Municipalidad de Alto Hospicio, otro**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial**OBJETIVO** | Contar con vertedero oficial para la demanda de las tres comunas de la región (Iquique-Alto Hospicio- Pozo Almonte)

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Los vertederos de Alto Hospicio y Pozo Almonte funcionan ilegalmente, ellos no cuentan con resolución sanitaria, no son rellenos sanitarios autorizados por la seremi de Salud y no se pueden cerrar. A través de la fiscalización que realiza el seremi de salud, se realizan exigencias de mejoras de las condiciones que ellos deben cumplir; a pesar que no son un relleno sanitario que cumple con la normativa, no pueden cerrarlos porque “el impacto en la población sería muy grande; no habría dónde depositar la basura, tanto de Alto Hospicio e Iquique como de Pozo Almonte.



NOMBRE PROYECTO**REMODELACIÓN DEL TERMINAL RODOVIARIO DE IQUIQUE****REGIÓN** | I**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO** | MM USD 2**INICIATIVA** | CChC, Municipalidad de Iquique, otro**ESTADO** | Proyecto**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial

OBJETIVO | Mejoramiento del Terminal Rodoviario de la Ciudad de Iquique, la ciudad cuente con un recinto moderno y acorde a los requerimientos propios de una urbe con un claro perfil turístico y comercial.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El Terminal de Buses actual, no se ajusta a las características de una ciudad Turística como los es Iquique, la capacidad del recinto hace mucho tiempo sobrepasa su límite, resultando que los buses internacionales se estacionen al costado del terminal en la línea férrea del sector, produciendo una mala imagen para la ciudad y el entorno que rodea el sector del terminal, por lo que se hace indispensable una remodelación del Terminal de Buses.

El proyecto contempla un Terminal Intermodal, donde confluyan las distintas escalas de transporte. Desde los buses interurbanos nacionales e internacionales, los pasajeros podrán pasar en el mismo recinto a los taxis o microbuses que los deriven a otros puntos de interés en la ciudad. El proyecto busca que confluyan allí el transporte interurbano nacional y el que conecta a Iquique, por ejemplo, con ciudades como Oruro en Bolivia o Salta en Argentina, con sus respectivos espacios. Además de un área especial para viajes turísticos al interior de la región. El terminal intermodal contará con un gran estacionamiento subterráneo, un nivel siguiente que incluya servicios higiénicos, duchas y custodia, mientras en el nivel de calle que opere el área de embarque y las agencias. En el segundo nivel funcionarán servicios como cafeterías, restaurant y locales comerciales.

Se ha estado conversando y evaluando durante varios años sobre la remodelación del Terminal, considerando el cambio de lugar del recinto.

**NOMBRE PROYECTO****HABILITACIÓN DE PLAYA ARTIFICIAL EN SECTOR SUR DE PLAYA BRAVA PARA BAÑO, IQUIQUE****REGIÓN** | I**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO** | MM USD 40**INICIATIVA** | Ministerio de Obras Públicas, Municipalidad de Iquique**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial

OBJETIVO | Habilitar playa artificial en el sector Playa brava, permitiendo en esta zona una playa apta para bañarse, incidiendo en el turismo y borde costero de la ciudad.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Proyecto de habilitar para el baño una playa artificial cerca de 600 metros en la zona sur de Playa Brava, ya están los estudios marítimos para ello y se espera que el diseño definitivo del proyecto esté terminado en 2018. Transformado en un espacio para la actividad física, el esparcimiento y un punto de atracción para el turismo, incidirá en la calidad de vida de los iquiqueños, sino que será un aporte desde el punto de vista urbano y permitirá que la ciudad cuente con uno de los mayores paseos costeros del país. La región contará con un eje turístico sólido y consistente, potenciando distintas actividades de la comunidad.

En la actualidad solo Cavancha está legalmente apto para el baño de las personas. A fines del año 2018 proyectan que estarán listos los estudios finales para la ejecución del proyecto, pensado como un sector para recibir a 4 mil personas.

**NOMBRE PROYECTO****CONSTRUCCIÓN AVDA. LAS PARCELAS ALTO HOSPICIO****REGIÓN** | I**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO** | MM USD 30**INICIATIVA** | Serviu**ESTADO** | Desarrollo**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial

OBJETIVO | Mejoramiento y restitución de servicios de pavimentación y operacional de la avenida Las Parcelas en Alto Hospicio.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto consiste en el mejoramiento y restitución de servicios, de pavimentación, y mejoramiento geométrico y operacional de la vía estructurante de Alto Hospicio, la cual comprende la Av. Las Parcelas, entre las calles Ricardo Lagos por el sur y el empalme con la Ruta A-616, el antiguo acceso a Iquique por el norte con una extensión de 3,8 km en su materialización comprende 2 calzadas.

Actualmente se encuentra en la ejecución de las modificaciones de las Obras Sanitarias de la avenida.



CChC CALAMA

Ubicada a 2.260 metros sobre el nivel del mar, al noreste de Antofagasta. Calama es la capital de la provincia El Loa. La comuna de está integrada además por las comunidades Quechua de Estación San Pedro, Toconce y Cupo; y las comunidades Lickanantai de Taira, Conchi Viejo, Lasana, San Francisco de Chiu Chiu, Ayquina-Turi, y Caspana, la que son consideradas en su conjunto como la comuna de Alto Loa. El campamento de Chuquicamata, que era el segundo núcleo urbano de la comuna, fue oficialmente cerrado el 1 de septiembre de 2007, trasladando toda su población a conjuntos habitacionales construidos en la capital provincial. La ciudad se caracteriza por sus fuertes oscilaciones térmicas entre el día y la noche y es el punto de partida para diversos recorridos turísticos a los alrededores, lo que la transforma en el núcleo cívico al interior del desierto.

Si bien su actividad ancestral es la agricultura en torno al oasis que forman los ríos que la circundan, la ciudad destaca principalmente por ser un centro de servicios y aprovisionamiento para los grandes centros mineros e industriales de la zona; se encuentra rodeada por grandes mineras, entre ellas las divisiones de Codelco Chuquicamata, Ministro Hales, Radomiro Tomic y Gabriela Mistral, además de Minera El Abra, lo que hace que el desarrollo de proyectos mineros se renueve constantemente en la ciudad. Por lo mismo el desarrollo productivo de la región está ligado directamente con el sector minero, y con ello la productividad de pequeñas, medianas y grandes empresas relacionadas con el rubro.

Debido a este desarrollo industrial, durante los últimos años Calama ha experimentado un explosivo crecimiento, lo que genera que la ciudad requiera de una infraestructura nueva, moderna, que sea capaz de generar y optimizar espacios públicos que logren satisfacer necesidades colectivas de la vida urbana.

En base a este crecimiento es que creemos importante la sinergia entre el sector público y privado, y para esto la C.Ch.C. Calama establece como objetivo primordial el generar instancias de trabajo en conjunto con los entes relacionados de manera de promover y promocionar el desarrollo de infraestructura adecuada, que contribuya al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la comuna.



Cuadro Resumen de Proyectos Críticos de Infraestructura para el Desarrollo definidos por la CChC de Calama

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	MM USD
APOYO LOGÍSTICO	306
DOBLE VÍA RUTA 25 CALAMA-CARMEN ALTO	306
DE USO SOCIAL	565
CONSTRUCCIÓN TERMINACIÓN ESCUELA D-48 PRESIDENTE BALMACEDA	8
MEJORAMIENTO AVENIDA GRANADEROS	33
MEMORIAL TOPÁTER	7
MUSEO MINERO DE CALAMA	5
NUEVO EDIFICIO CONSISTORIAL	34
NUEVO RECINTO PENITENCIARIO	439
PARQUE DEPORTIVO Y RECREATIVO LAS VEGAS	39
TOTAL GENERAL	871

NOMBRE PROYECTO**DOBLE VÍA RUTA 25
CALAMA-CARMEN ALTO****REGIÓN** | II**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 306**INICIATIVA** | Ministerio de Obras Públicas**ESTADO** | Licitación**TIPO FINANCIAMIENTO** | Concesión - MOP**OBJETIVO** | Ampliación y mejora a la conectividad interurbana

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El perfil tipo para el proyecto, será una doble calzada de dos pistas por sentido del tránsito, con bermas de 2,5 m de ancho y mediana de 4 a 6 metros promedio. En el año 2015, el ministerio de Obras Públicas finiquitó el contrato con la empresa que se había concesionado la construcción y administración de la doble vía Carmen Alto-Calama por graves incumplimientos.

Durante el año 2016 se trabajó en las nuevas bases de licitación, proceso que significa además la aprobación al ministerio de Hacienda y de la Contraloría General de la República para entonces realizar el llamado a licitación, y posteriormente adjudicar la concesión de la ruta el año 2017.

**NOMBRE PROYECTO****MEMORIAL TOPÁTER****REGIÓN** | II**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO EN USD** | MM USD 7**INICIATIVA** | Plan Nuevos Tiempos para Calama**ESTADO** | Perfil**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial - GORE II Región**OBJETIVO** | Ampliación y mejora al espacio público. Construcción Memorial Topáter

DESCRIPCIÓN PROYECTO | La ejecución del Memorial Topáter Calama considera la construcción de una explanada para el desarrollo de actividades cívicas, construcción de sombreaderos, habilitación de áreas verdes, instalación de juegos infantiles, iluminación pública y peatonal. Además, se considera la habilitación de estacionamientos y mejoramiento de los pequeños locales asociados al cementerio parque del sendero, finalmente la construcción de un museo de carácter militar, todo lo anterior con el fin de dar realce al Monolito, hito que conmemora las gestas heroicas de la historia local y nacional.



NOMBRE PROYECTO

CONSTRUCCIÓN TERMINACIÓN ESCUELA D-48 PRESIDENTE BALMACEDA

REGIÓN | II

TIPO PROYECTO | De uso Social

MONTO EN USD | MM USD 8

INICIATIVA | Ilustre Municipalidad de Calama

ESTADO | Proceso de Licitación

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial - Gore II Región y Subsecretaría de Educación

OBJETIVO | Construcción y terminación ampliación de infraestructura en Escuela Presidente Balmaceda

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto de ampliación de la escuela Presidente Balmaceda inició sus obras en el año 2003, sufriendo una serie de contratiempos e incumplimiento de contratos. El proyecto contempla la terminación de lo faltante correspondiente a ítems de obras civiles, consultorías para asesoría de la inspección fiscal y actualización diseño estructural, gastos administrativos, equipamiento y equipos.

En junio de 2016 se realizó un estudio técnico para obtener un diagnóstico estructural de los daños sobre la obra abandonada para posteriormente comenzar el proceso de licitación. Para marzo de 2017, dicha licitación se encuentra en proceso de subsanación de observaciones, para entonces concretar todo el proceso administrativo de rigor previo a la ejecución de los trabajos.



NOMBRE PROYECTO

MEJORAMIENTO AVENIDA GRANADEROS

REGIÓN | II

TIPO PROYECTO | De uso Social

MONTO EN USD | MM USD 33

INICIATIVA | Plan Nuevos Tiempos para Calama

ESTADO | Diseño

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial - GORE II Región

OBJETIVO | Desarrollo y mejora de la vialidad urbana

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Esta iniciativa corresponde a las vías a intervenir definidas en los estudios del sistema de Transporte urbano, elaborado por SECTRA (Secretaría de Planificación de Transporte).

El proyecto contempla entre otros: Pavimentación de 3.4 kms., redes de servicios sanitarios, colocación de redes de sincronización de semáforos en sistema, señalización y demarcación, alumbrado público y peatonal en mediana.



NOMBRE PROYECTO**PARQUE DEPORTIVO Y RECREATIVO LAS VEGAS****REGIÓN** | II**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO EN USD** | MM USD 39**INICIATIVA** | Plan Nuevos Tiempos para Calama**ESTADO** | Perfil**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial - GORE II Región**OBJETIVO** | Construcción de un espacio recreativo y deportivo para la comunidad.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto contempla la construcción de un sector destinado a la actividad deportiva, lo que considera una piscina temperada, 9 canchas de fútbol de césped sintético, centro médico, velódromo, pista atlética, hotel deportivo, canchas de tenis, habilitación de estacionamientos,

Iluminación del recinto, obras de paisajismo. Además considera la totalidad de equipos y equipamiento necesarios para una correcta operación del recinto deportivo.

El Parque Las Vegas propone recuperar las condiciones medioambientales del oasis, incorporando una gran cantidad de especies arbóreas nativas de la zona, además propone ser un espacio urbano que acoja a la comunidad en eventos asociados a festividades y actividades recreativas y culturales.

**NOMBRE PROYECTO****NUEVO EDIFICIO CONSISTORIAL****REGIÓN** | II**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO EN USD** | MM USD 34**INICIATIVA** | Plan Nuevos Tiempos para Calama**ESTADO** | Perfil**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial - Gore II Región**OBJETIVO** | Construcción y relocalización del actual edificio consistorial de la comuna.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Las actuales dependencias municipales no cumplen con los estándares de edificación pública normados por la Dirección de Arquitectura, además de encontrarse dispersos lo que genera poca eficiencia en la atención de público y en el desempeño de los funcionarios. Por otra parte las dependencias se encuentran fuera de norma respecto a accesibilidad universal, higiene y seguridad.

Este proyecto, que se encuentra dentro del plan "Nuevos Tiempos para Calama" del Gobierno Regional, contempla la construcción y re-localización en terrenos de la ex finca San Juan de un nuevo edificio consistorial. Se busca fundamentalmente reunir a todos los departamentos en un mismo edificio con una capacidad total de 590 funcionarios en 26 departamentos que cumplan con los estándares de seguridad y confort medioambiental.



NOMBRE PROYECTO**MUSEO MINERO DE CALAMA****REGIÓN** | II**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO EN USD** | MM USD 5**INICIATIVA** | Codelco**ESTADO** | Perfil**TIPO FINANCIAMIENTO** | Privado

OBJETIVO | Construcción de un museo sobre la historia local asociada a la minería como su actividad económica principal.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Considera la construcción de un edificio de 1.050 m localizado en un terreno de 1,8 hectáreas, en el sector Peuco, aproximadamente, a dos kilómetros del centro de la ciudad. La construcción representa una inversión aportada por Codelco, empresa que también cedió el terreno.

El museo minero es una de las obras que los habitantes de la ciudad priorizaron para ser ejecutadas en el plan de desarrollo sustentable Calama Plus. El diseño, que ya está finalizado, fue desarrollado por un equipo de profesionales de la Universidad Católica de Valparaíso.

**NOMBRE PROYECTO****NUEVO RECINTO PENITENCIARIO****REGIÓN** | II**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO EN USD** | MM USD 439**INICIATIVA** | Gendarmería de Chile**ESTADO** | Perfil

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial - Subsecretaría de Justicia

OBJETIVO | Relocalización y aumento de capacidad respecto al actual recinto penitenciario.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El año 2014, el entonces Ministro de Justicia, José Antonio Gómez, en compañía del Ministro de Bienes Nacionales Víctor Osorio, firmaron la construcción a largo plazo de un nuevo penal en Calama, de manera de enfrentar la sobrepoblación que presenta el actual establecimiento.

El proyecto, ubicado en la intersección de la Ruta 23 CH (Camino a San Pedro de Atacama) y Ruta B -195 Camino Tuina, a 31 km de la ciudad de Calama, plano y desértico con una mínima pendiente, estima una capacidad para 980 internos con una superficie aproximada de 37.081,59 m² + 13.790 m² de patios. Para mediados de 2016, el ministerio de justicia declaró en su cuenta pública que se avanza en el desarrollo del perfil del proyecto de inversión. Se espera que las obras se inicien el año 2021.



CChC ANTOFAGASTA

Impulsar el desarrollo urbano con calidad de vida para los habitantes de la ciudad de Antofagasta. La participación en el Comité Ejecutivo del CREO Antofagasta es relevante dado que es la instancia de participación público privada de decisión, articulación, coordinación, gestión de las Instituciones Públicas y su cartera de iniciativas. La Cámara Regional al ser un integrante del Comité Ejecutivo entrega opinión, decisión y participación activa en el desarrollo de algunas iniciativas.

En el largo plazo construir y validar el discurso de actores claves para el desenvolvimiento de la Cámara Chilena de la Construcción en un escenario económico – productivo presente y futuro en la Región de Antofagasta. El Comité de Infraestructura ha liderado reuniones con actores relevantes con la finalidad de construir una postura con respecto a la diversificación de la matriz económica e identificar los proyectos e hitos necesarios para concretar una actividad económica paralela a la minera.

Participación Plan Agenda Chile 30/30 Infraestructura, desarrollo e inclusión del Ministerio de Obras Públicas. Difusión del informe “Infraestructura Crítica para el Desarrollo”, y los déficit locales identificados por la Cámara Regional.



Cuadro Resumen de Proyectos Críticos de Infraestructura para el Desarrollo definidos por la CChC de Antofagasta

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	MM USD
BASAL	169
CENTRO DE SERVICIOS LA NEGRA	9
HABILITACIÓN DE SITIO PARA RESIDUOS SÓLIDOS DE CONSTRUCCIÓN.	4
PLATAFORMA LOGÍSTICA INDUSTRIAL Y URBANA RUTA B-400	36
TRASLADO DE INSTALACIONES PORTUARIAS.	120
APOYO LOGÍSTICO	3.842
CONEXIÓN INTERURBANA E INTERNACIONAL	1.263
CONEXIÓN LA NEGRA - ROCA ROJA	17
EXTENDER AUTOPISTA MEJILLONES A PTO. ANGAMOS	27
MEJORAMIENTO DE VÍAS ESTRUCTURANTES	2.259
MEJORAMIENTO VIAL CUESTA MONTECRISTO	115
RUTA ENTRE POBLADOS	161
DE USO SOCIAL	315
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO	315
TOTAL GENERAL	4.326

NOMBRE PROYECTO

MEJORAMIENTO DE VÍAS ESTRUCTURANTES

REGIÓN | II

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 2.259

INICIATIVA | Serviu

ESTADO | Desarrollo

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial, público

OBJETIVO | Mejorar la movilidad y vialidad para dar respuesta al incremento de densidad habitacional en desarrollo en el sector centro histórico-comercial.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto plantea la mejora urgente de vías estructurantes identificadas desde el acceso sur (Av. de la Minería) hacia el sector La Chimba. Comprende los tramos de las avenidas O'Higgins y Carrera, pasando Avenida Angamos hasta la Av. de la Minería, Avenida Argentina hasta Av. de la Minería y Av. Circunvalación desde el sur con el eje Av. Bonilla-Héroes de la Concepción hacia el norte. En su continua explosión demográfica y habitacional, la ciudad de Antofagasta se ha extendido en sus extremos norte y sur, generando grandes concentraciones de nuevos proyectos habitacionales y una alta concentración de un 60% del sector comercial se encuentra emplazado en el sector centro de la ciudad, en un 8% del área total urbana.



NOMBRE PROYECTO

PLATAFORMA LOGÍSTICA INDUSTRIAL Y URBANA RUTA B-400

REGIÓN | II

TIPO PROYECTO | Basal

MONTO EN USD | MM USD 36

INICIATIVA | CChC Antofagasta

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Público-Privado

OBJETIVO | Crear plataforma logística industrial y urbana que permita cubrir las necesidades de las PyMe's industriales.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Zona de confluencia de diferentes rutas interurbanas y con condiciones óptimas para generar un polo de desarrollo que concentre la actividad industrial y de servicios a la minería de la Región de Antofagasta. En el sector convergen la ruta 1 con la ruta B-400 y reúne todas las condiciones, tanto de conectividad como geográficas, para crear una Plataforma Logística que desafecte a la ciudad de los trastornos producidos por la Industria, y así de esta manera, permita liberar suelos para un próximo crecimiento habitacional.



NOMBRE PROYECTO

HABILITACIÓN DE SITIO PARA RESIDUOS SÓLIDOS DE CONSTRUCCIÓN

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto consiste en la habilitación de un sitio para la disposición final de residuos de la construcción (RESCON) en la ciudad de Antofagasta. Se cuenta con 2 sectores potenciales: Altos Roca Roja y Chanida. El primero se ubica al sur de la ciudad y la cuenca potencial de 72.000 m2 se encuentra a 1,5 km de la ruta 1. El sector Chanida, en tanto, se ubica al norte de la ciudad a 5,3 km de la ruta 1 y tiene una cuenca disponible de 70.000 m2.

REGIÓN | II

TIPO PROYECTO | Basal

MONTO EN USD | MM USD 4

INICIATIVA | CChC Antofagasta

ESTADO | Desarrollo

TIPO FINANCIAMIENTO | LFUC, Subdere, IMA, GORE.

OBJETIVO | Habilitar sitio para disposición de residuos de la construcción dada a la puesta en marcha del nuevo centro de tratamiento y disposición de residuos sólidos domiciliarios y asimilables que no los considera.



NOMBRE PROYECTO

TRASLADO DE INSTALACIONES PORTUARIAS

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto considera el cambio de ubicación de los patios de acopio de la Empresa Portuaria de Antofagasta, los que se encuentran emplazados en pleno centro de la ciudad hacia el sector Coloso, fuera del radio urbano en el sector sur DE CIUDAD. Las motivaciones de esta propuesta son el grave daño al medio ambiente, dañando también la salud de la población generado por la carga y descarga de concentrado de cobre (principal exportación por dicho puerto) además de la congestión vehicular producida por la salida e ingreso de camiones de gran tonelaje desde y hacia el puerto.

REGIÓN | II

TIPO PROYECTO | Basal

MONTO EN USD | MM USD 120

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | Privado

OBJETIVO | Traslado de instalaciones y patios de acopio de minerales de Empresa Portuaria de Antofagasta fuera del radio urbano de la ciudad.



NOMBRE PROYECTO**SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO****REGIÓN** | II**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO EN USD** | MM USD 315**INICIATIVA** | CREO Antofagasta, CChC**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | Público-Privado.

OBJETIVO | Implementar un sistema integrado de transporte público, priorizando sector de mayor demanda, incluyendo zonas de parada, mejoramiento de espacio público peatonal con altos estándares de accesibilidad.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Uno de los principales ejes de influencia en la calidad de vida de los ciudadanos de Antofagasta tienen relación con la calidad del servicio de transporte público, el que de acuerdo a la opinión general es de baja calidad, por lo que se requiere la ejecución de un proyecto de factibilidad y diseño para implementación de un sistema integrado de transporte público, priorizando sector de mayor, incluyendo zonas de parada, mejoramiento de espacio público peatonal con altos estándares de accesibilidad.

**NOMBRE PROYECTO****CENTRO DE SERVICIOS LA NEGRA****REGIÓN** | II**TIPO PROYECTO** | Basal**MONTO EN USD** | MM USD 9**INICIATIVA** | CChC**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | Privado

OBJETIVO | Crear centro de servicios para trabajadores del Sector La Negra, que satisfaga las necesidades asociadas a bancos, Registro Civil, consultorio, policlínico y de servicios de agua potable y alcantarillado entre otros.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Se promueve la instalación de un centro que contenga como principal enfoque prestar servicios a los trabajadores del sector La Negra, ubicado a 20 km de Antofagasta. El centro con características de strip center debe contar con jardín infantil, bancos, Registro Civil, consultorio o policlínico, bomberos, servicios de alimentación, entre otros, en una superficie aproximada de 5.000 m2. El barrio La Negra tiene más de 30 años de funcionamiento, el cual se ha consolidado como un eje estratégico en la logística de bienes y servicios a la industria minera. Actualmente alcanza las 200 hectáreas y agrupa a más de 120 empresas.



NOMBRE PROYECTO

EXTENDER AUTOPISTA MEJILLONES A PTO. ANGAMOS

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Se trata de la habilitación de dos pistas por sentido en el tramo Enlace Mejillones hasta el Acceso Norte Mejillones por la Ruta 1 (aproximadamente 21 km.), dando así continuación a la carretera que se extiende desde el paso bajo nivel La Chimba hasta el Enlace Mejillones (acceso sur). La alta demanda de la carretera que logra la conexión con el mismo Mejillones, como también con otras ciudades importantes de la Región, y la alta afluencia de vehículos de gran tonelaje desde la Ruta B-400 hasta el acceso norte de Mejillones (Puerto Angamos); hace indispensable el mejoramiento de la ruta.

REGIÓN | II

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 27

INICIATIVA | CREO Antofagasta, CChC

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | MOP-Concesión

OBJETIVO | Mejorar conectividad de la ciudad de Mejillones a través de la extensión de la autopista hasta el Acceso Norte.



NOMBRE PROYECTO

MEJORAMIENTO VIAL CUESTA MONTECRISTO

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto consiste en dar calidad de autopista a la Cuesta Montecristo, la cual conecta Chuquicamata con la comuna de Tocopilla. El mejoramiento de la vía es necesario, debido a la gran cantidad de accidentes que han ocurrido en el camino que une el campamento Chuquicamata con la comuna de Tocopilla.

REGIÓN | II

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 155

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | MOP-sectorial

OBJETIVO | Mejorar estado cuesta Montecristo a nivel de autopista, previniendo la ocurrencia de accidentes.



NOMBRE PROYECTO**CONEXIÓN INTERURBANA E INTERNACIONAL****REGIÓN** | II**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 1.263**INICIATIVA** | CChC**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | MOP-sectorial**OBJETIVO** | Consolidar conectividad entre capitales regionales adyacentes, lo que permitirá consolidar el eje hacia el paso fronterizo de Jama.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto busca consolidar la conectividad hacia las capitales regionales adyacentes: Iquique hacia el norte por la ruta CH1, desde Mejillones con 364 km de ruta; Copiapó hacia el norte a través de la ruta CH5 con una longitud de 573 km; y desde Sierra Gorda hasta San Pedro de Atacama con 162 km en las rutas CH25 y CH23. De esta manera se podrá consolidar el eje hacia el paso fronterizo de Jama a través de la ruta CH27. Con este proyecto se podrán mejorar los estándares de los tramos a doble vía por calzada, comunicaciones, red de emergencia, iluminación, barreras, etc.; como también, disminuir las tasas de accidentes y fatalidades, y promover el turismo regional, nacional y también extranjero.

**NOMBRE PROYECTO****CONEXIÓN LA NEGRA - ROCA ROJA****REGIÓN** | II**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 17**INICIATIVA** | CChC**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | MOP-Sectorial**OBJETIVO** | Crear alternativa de conexión para la ciudad de Antofagasta mediante el acondicionamiento de la ruta B-510 a nivel de carretera.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Consiste en acondicionar la ruta B-510 como carretera, que une el Sector Industrial La Negra con el sector Roca Roja, como alternativa de conexión a la ciudad de Antofagasta. Obra necesaria que une el Sector Industrial con la ciudad, con uso potencial de vía alternativa como también para el transporte de sustancias o materiales peligrosos y también como posible conexión a la nueva ubicación del Puerto de Antofagasta.

**NOMBRE PROYECTO****RUTA ENTRE POBLADOS****REGIÓN** | II**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 161**INICIATIVA** | CChC**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial**OBJETIVO** | Mejorar conectividad y seguridad vial entre poblados Chiuchiu, Caspana, Ayquina y Toconao.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Se busca el acondicionamiento vial en las rutas que unen los poblados de Chiuchiu - Caspana, Chiuchiu - Ayquina y Toconao - Peine. Es necesario mejorar la conectividad y seguridad vial entre los poblados que actualmente cuentan con caminos secundarios recubiertos principalmente con bischofita.



CChC COPIAPÓ

La Región de Atacama. Su capital es Copiapó. Ubicada en el centro-norte del país, limita al norte con Antofagasta, al este con Argentina, al sur con Coquimbo y al oeste con el océano Pacífico. Con una población de 312.486 hab., y una superficie de 75 176 km², Está compuesta por las provincias de Chañaral, Copiapó y Huasco, y la capital regional es la ciudad de Copiapó, con una población de 178.788 hab.

HISTORIA:

El descubridor Diego de Almagro llegó al valle de Copiapó en 1536, dando inicio al Descubrimiento de Chile. Posteriormente llegará a Chile, Pedro De Valdivia, llegando primero a finca Chañaral, en las cercanías de la actual ciudad de Diego de Almagro, y desde allí se trasladará a Copiapó, donde se realizara la toma de posesión de Chile, el 26 de octubre de 1540. A partir de ese momento, se da inicio a la historia chilena.

El 8 de diciembre de 1744, es fundada la ciudad de San Francisco de Copiapó de la Selva, actualmente Copiapó. En 1789 es fundada por orden del Gobernador Ambrosio O'Higgins, la ciudad de

Vallenar. Atacama, comienza a ser un polo de desarrollo minero.

Ya durante el período de la República Juan Godoy descubre el mineral de plata de Chañarcillo en 1832. Gracias a este descubrimiento Chile se convierte en uno de los principales productores de este metal en el mundo y permite el surgimiento de la economía nacional.

En esa época la región formaba parte del sector norte de la Provincia de Coquimbo, sin embargo debido a la creciente riqueza de la zona esta se separa de ella y comienza a funcionar de manera independiente a partir de 1843. Para mejorar el transporte del mineral al exterior se construye aquí la primera línea férrea del país por William Wheelwright, mercante marino norteamericano, uniendo a Copiapó con Caldera (1851). Con el transcurso del tiempo Santiago, la capital de Chile, comienza a cobrar un impuesto a la minería Atacameña provocando un conflicto bélico entre Atacama y Santiago, la Revolución de 1859. A pesar que el bando regionalista (Ejército de la revolución constituyentes de Atacama) fue derrotado en la Batalla de Cerro Grande 1859, el conflicto propicio el fin de la República Conservadora.



Cuadro Resumen de Proyectos Críticos de Infraestructura para el Desarrollo definidos por la CChC de Copiapó

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	MM USD
BASAL	16.500
CARRETERA HÍDRICA	15.000
CONSTRUCCIÓN OBRAS DE CANALIZACIÓN RÍOS Y QUEBRADAS URBANAS, TRANQUES RETENEDORES Y PISCINA DECANTADORAS	1.500
LOGÍSTICA	650
RED VIAL 2050 ATACAMA	650
TOTAL GENERAL	17.150

NOMBRE PROYECTO
CARRETERA HÍDRICA

REGIÓN | VIII - III

TIPO PROYECTO | Basal

MONTO EN USD | MM USD 15.000

INICIATIVA | Reguemos Chile - CChC Copiapó

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Público

OBJETIVO | Cambio de Matriz productiva de minería a Agrícola – Asegurar el Recursos Hídrico.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Estrategia hídrica, en este sentido nos apoyamos en estudio del Laboratorio De Análisis Territorial Facultad De Cs. Agronómicas, Universidad De Chile, "Diagnóstico De La Demanda Hídrica En El Norte De Chile", este estudio fue la base junto con el análisis de la demande de agua que requiere la minería; catastro realizado por la unidad de estudio de la CChC Copiapó en base a los proyectos mineros informados en SEA y la demande a agua de la ciudades de Atacama información proporcionada por la SISS, nos entregó un panorama en el cual nos entregaron las demandas y potenciales futuros del recurso, nuestro planteamiento fue elegir 3 alternativas Carretera Hídrica, Red de plantas desalinizadoras y Eficiencia del recurso hídrico como por ejemplo tranque Lautaro 2,0 proyecto de la Junta de vigilancia del rio Copiapó, se llegó a la conclusión que las 3 alternativas son viables ya que se apuntan a distintas necesidades, la demanda se puede absorber por medio de la eficiencia y las planta desalinizadora, pero el potencial agrícola debe ser desarrollado por la carretera hídrica.



Central Project Arizona
Area de Norte de Chile



Area de Potencial Agrícola en Atacama

REGIÓN	ÁREA TOTAL (HA)	DEMANDA DE RIEGO CON UN 85% DE SEGURIDAD [M3/SEG]	DEMANDA BRUTA DE RIEGO ANUAL [MMM3/AÑO]
XV REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA	202.236,30	60,31	1.329,97
I REGIÓN DE TARAPACÁ	365.568,14	111,26	2.505,73
II REGIÓN DE ANTOFAGASTA	607.581,56	188,09	4.143,23
III REGIÓN DE ATACAMA	1.317.546,01	515,48	11.130,55
IV REGIÓN DE COQUIMBO	150.740,91	59,73	1.067,43
V REGIÓN DE VALPARAÍSO	97.497,13	44,58	681,47
TOTAL	2.741.170,05	979,45	20.858,38

Fuente: Laboratorio de Análisis Territorial Facultad de Cs. Agronómicas, Universidad de Chile, "Diagnóstico de La Demanda Hídrica En El Norte de Chile"

NOMBRE PROYECTO

CONSTRUCCIÓN OBRAS DE CANALIZACIÓN RÍOS Y QUEBRADAS URBANAS, TRANQUES RETENEDORES Y PISCINA DECANTADORAS

REGIÓN | III

TIPO PROYECTO | Basal

MONTO EN USD | MM USD 1.500

INICIATIVA | CChC Copiapó

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Público

OBJETIVO | Resguardar a la Comunidad y las ciudades de la Región de Atacama ante posibles aluviones que se generan en la región.

DESCRIPCIÓN PROYECTO |

Las obras de mitigación para el resguardo de la ciudad, es considerable el proyecto más importante de la Región esto debido a los aluviones del 2015 y 2017 que ha significado una utilización de recurso no menor en despeje de la emergencia y reconstrucción. El problema radica en que no se hicieron las obras de mitigación.



NOMBRE PROYECTO

RED VIAL 2050 ATACAMA

REGIÓN | III

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 650

INICIATIVA | CChC, Chile 3030

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial y Privado Concesionado

OBJETIVO | Mejorar las conexiones viales interurbanas de la región y su vocación logística minera nacional como binacional.

DESCRIPCIÓN PROYECTO |

Estructura Férrea de Transporte y Conectividad. Propuesta Ferrocarril Longitudinal y Transversal, analizar las zonas y conexiones de línea férrea antigua, con los puertos y cómo se desarrolla el tren de carga para la industria, minería y agricultura.

- Cambio de la Faja Férrea que pasa por las ciudades Vallenar y Copiapó.
- Rehabilitación de la línea longitudinal Diego de Almagro - Copiapó - Vallenar, para trenes de carga de la minería.

Red vial primaria Ruta 5 Norte, Ruta Costera y Caldera - Copiapó, principalmente las longitudinal de conexión regional, debemos reforzar las estructura de conexión secundaria transversales de la provincial y desarrollar los ejes de servicio industrial, minero y agrícola. En este sentido las principales obras que nosotros requerimos.

- Cambio de trazados de vías afectadas por los aluviones 2015 y 2017, estas son: 31-CH, C-13 y C-401.
- Doble Vía Caldera - Antofagasta.
- Pavimentación Ruta Costera de Atacama, Límite Región de Coquimbo (del Límite a Huasco se debe aperturar) a Caldera.
- Ruta Altiplánica Conexión C-495 y C-35.

Ejes Mineros y Servicios Internacionales

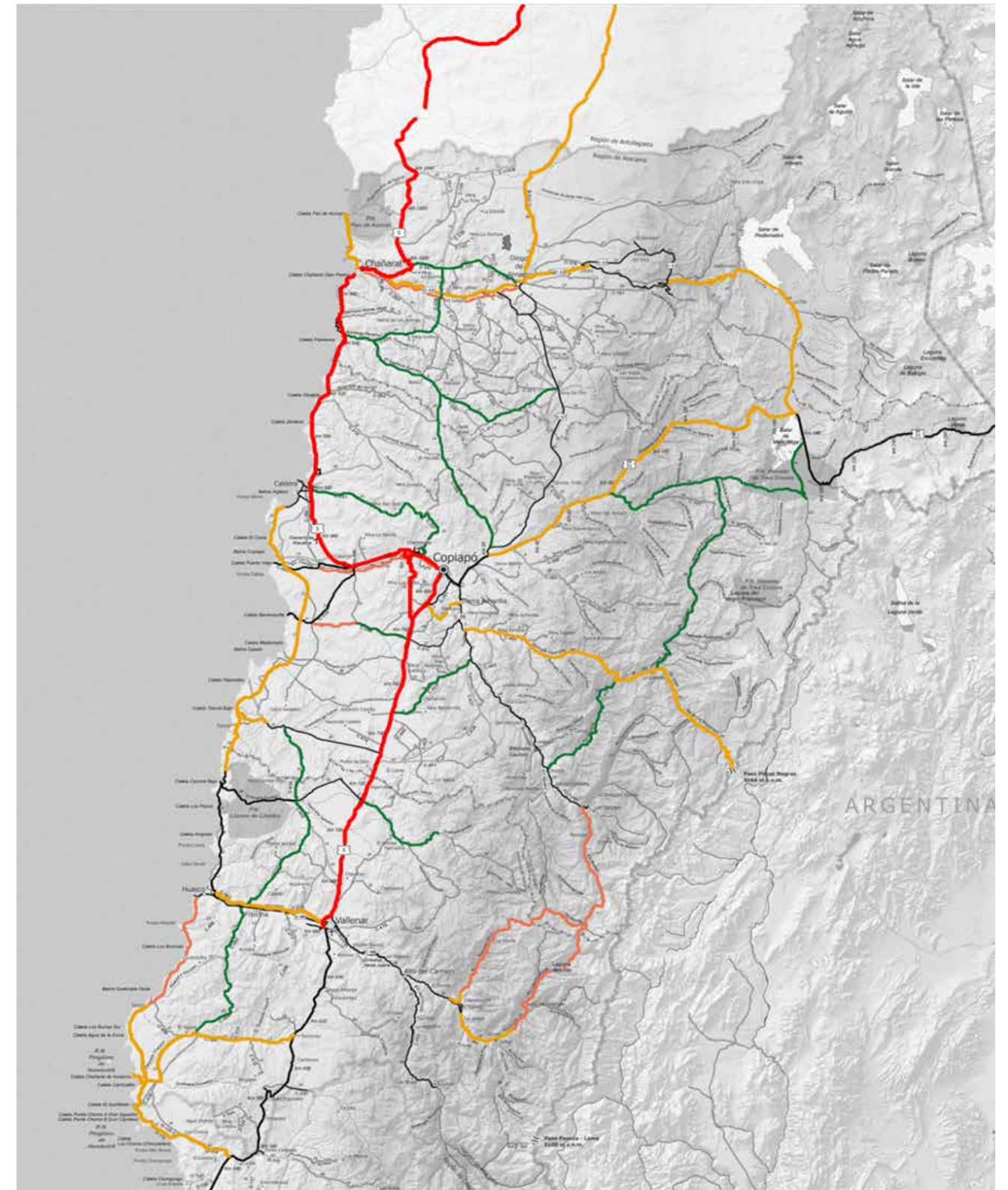
Los pasos fronterizos en la región son importante, no solo por temas de transporte de carga y turístico con el norte de

argentina, sino los proyectos mineros binacionales (pascua-Lama, Caserones, Constelación, etc...) hacen importante esta conexión, Información recopilada por la unidad de estudios de la CChC Copiapó en Catastros de proyectos mineros y el Informe de Inversión Regional CChC Copiapó. En este sentido se ha propuesta es consolidar, pavimentar y consolidar los pasos fronterizos, rutas y puertos estratégicos, en Atacama son 3 los ejes de servicios Internacionales:

- 1.- Puerto las losas Huasco, Ruta C-46 Huasco - Alto del Carmen, Paso Pascua-Lamas.
- 2.- Puerto Totoral, Castilla y/o Caldera, Ruta 5 Norte, C-359 y 31-CH Caldera - Copiapó - Paso San Francisco y Caldera - Copiapó - Pircas Negras.
- 3.- Puerto Barquitos - Ruta C-13 Chañaral- Diego de Almagro - Paso San Francisco.

Información Requerida:

- Catastro minero, en proceso de término.
- Carga productos desde Argentina, Buscar información referente a que tipos de cargas y volúmenes podrían sacar.
- Proyecto de Puerto Castilla y expansión de puerto totoral, Buscar información



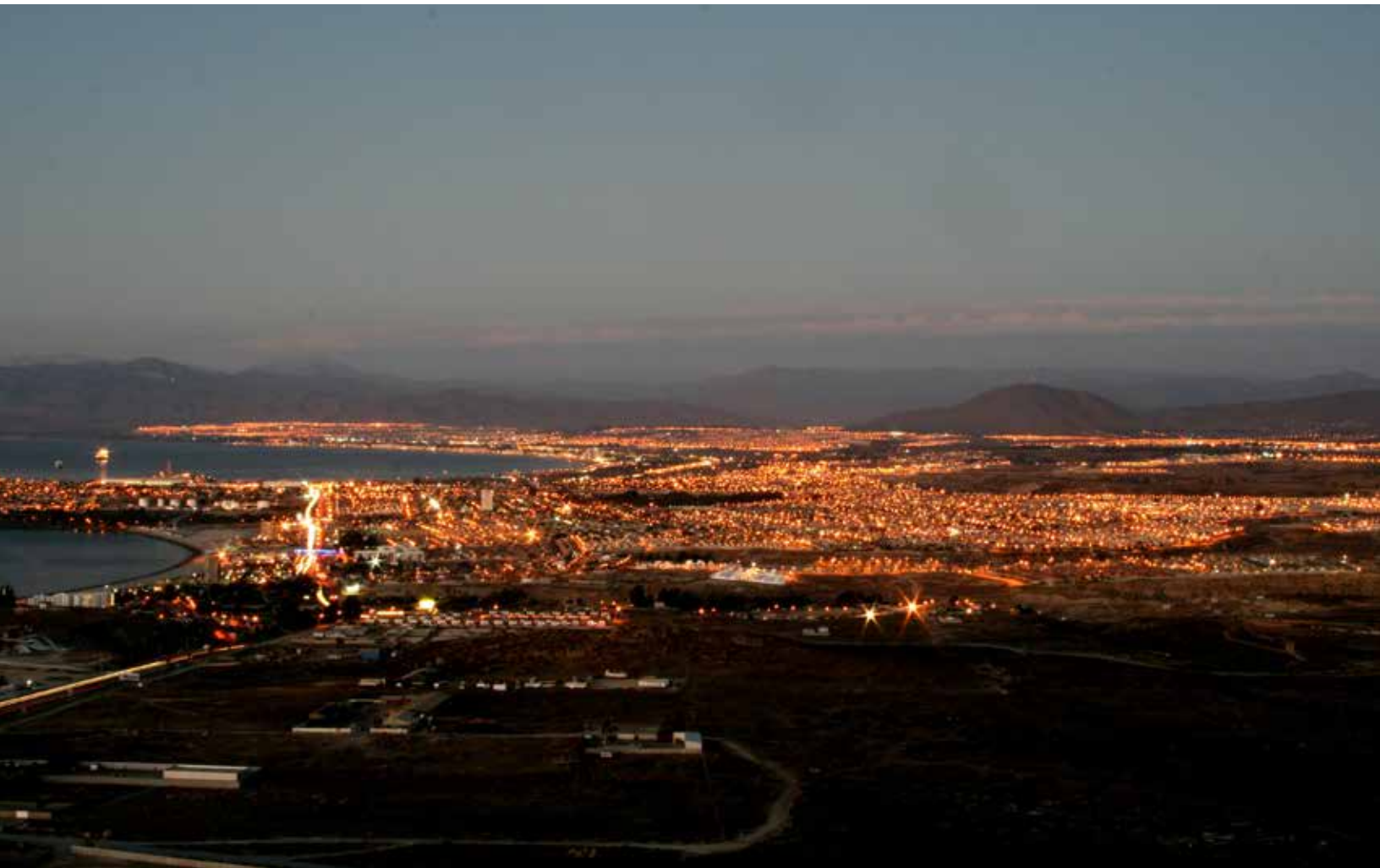
CChC

LA SERENA

Con una población aproximada de 730 mil habitantes, la Región de Coquimbo presenta una potente oferta vinculada al turismo, servicios, agricultura, minería y construcción, ejes de desarrollo regional que se apuesta por potenciar con miras a los próximos años.

No obstante lo anterior el crecimiento local se ha estancado, esto principalmente debido a problemas de planificación regional. Si a ello le sumamos la delicada coyuntura económica, da pie para ver una región donde los esfuerzos públicos no alcanzan para equiparar la menor inversión privada.

Por lo anterior, la región no logra despegar, pese a la buena relación que existe con entidades estratégicas para el crecimiento local como el Gobierno Regional, la Seremi de Obras Públicas y la Seremi de Vivienda y Urbanismo. Pero para avanzar, hoy resulta esencial definir una hoja de ruta a mediano y largo plazo como aprobar los planes reguladores comunales de La Serena y Coquimbo, que hoy están obsoletos, ya que datan de 2004 y 1984, respectivamente. Junto a ello esperamos se apruebe el Plan Regulador Intercomunal (PRI) de Elqui que ayudará a definir nuevas zonas prioritarias de crecimiento.



Cuadro Resumen de Proyectos Críticos de Infraestructura para el Desarrollo definidos por la CChC de La Serena

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	MM USD
APOYO LOGÍSTICO	2.005
CONCESIÓN LA SERENA - COQUIMBO	225
TRANVÍA LA SERENA - COQUIMBO	280
TÚNEL DE AGUA NEGRA	1.500
DE USO SOCIAL	102
CENTRO DE DIAGNÓSTICO TERAPÉUTICO	102
TOTAL GENERAL	2.107

NOMBRE PROYECTO

TÚNEL DE AGUA NEGRA

REGIÓN | IV

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 1.500

INICIATIVA | Chile 3030

ESTADO | Licitación

TIPO FINANCIAMIENTO | Privado (préstamo BID)

OBJETIVO | Conectar de manera permanente la Región de Coquimbo con la provincia argentina de San Juan para exportar hacia el Asia Pacífico.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto de túnel de Agua Negra es una iniciativa vial binacional entre Chile y Argentina, que conectará por la cordillera de los Andes la provincia de San Juan y la Región de Coquimbo.

La iniciativa consta de dos vías, una de ida y otra de vuelta, con 13,9 kilómetros de largo, considerando espacios de ventilación que permitirá el paso de vehículos ligeros.

El costo aproximado de este proyecto es de MM USD 1.500 con un periodo de construcción de ocho años, el que se iniciaría este año.

Durante 2009, las presidentas de Chile y Argentina firmaron el acuerdo de Maipú que prioriza la concreción de este proyecto que es parte del Corredor Bioceánico que unirá la costa Atlántica con el Pacífico, involucrando Brasil, Paraguay, Argentina y Chile.

En el mes de junio de 2017 se conocieron los 10 consorcios internacionales interesados en construir esta obra, de la que no sólo debemos hablar de réditos comerciales, sino que también de integración y conectividad, ya que será una vía de uso permanente que unirá física y comercialmente a la provincia argentina de San Juan con la Región de Coquimbo. Asimismo, se piensa que será una alternativa al Paso Cristo Redentor de Los Andes, cuando éste tenga inconvenientes.



NOMBRE PROYECTO

CENTRO DE DIAGNÓSTICO TERAPÉUTICO

REGIÓN | IV

TIPO PROYECTO | De uso Social

MONTO EN USD | MM USD 102

INICIATIVA | Chile 3030

ESTADO | En licitación

TIPO FINANCIAMIENTO | Público (recursos sectoriales de Minsal y aporte de Gore Coquimbo).

OBJETIVO | Brindar tratamiento especializado para pacientes de las regiones de Coquimbo y Atacama.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | La salud es un tema pendiente en La Serena y Coquimbo, lo que se ha visto reflejado en el empeoramiento de la calidad de vida de nuestros ciudadanos en el reciente ICVU. Por ello es que hemos puesto acento a la infraestructura social, de tal modo de contar con servicios básicos que respondan a las necesidades de cada uno de ellos.

La infraestructura de uso social nos conecta directamente con las necesidades de la gente. Es allí donde resulta esencial generar nuevos espacios de atención pública ante la llegada de 10 mil nuevos vecinos cada año a la conurbación.

Por ello, es vital concretar la construcción de un hospital de alta complejidad teniendo en cuenta el número de habitantes y el envejecimiento de la población. De esa manera nos acoplaremos a un despegue sostenible que conecte lo productivo con lo social.

Esencial acá es el Centro de Diagnóstico y Tratamiento (CDT) que tiene un costo de \$61 mil millones para levantar una superficie de 40 mil metros cuadrados dentro de la zona típica de La Serena. Además de entregar atención a pacientes de las regiones de Coquimbo y Atacama.

Esto a través de especialidades como oncología, diálisis, oftalmología, cardiología y otras más.



NOMBRE PROYECTO

TRANVÍA LA SERENA - COQUIMBO

REGIÓN | IV

TIPO PROYECTO | Basal

MONTO EN USD | MM USD 280

INICIATIVA | Chile 3030

ESTADO | En estudio

TIPO FINANCIAMIENTO | Concesiones

OBJETIVO | Dar un nuevo modo de transporte en la conurbación y reducir a la mitad el tiempo de desplazamiento.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | La conurbación La Serena - Coquimbo avanza para convertirse en la quinta zona metropolitana de Chile cuando en la próxima década supere los 500 mil habitantes. De allí la alianza público - privada para mejorar el servicio del 53% de la población que utiliza el sistema de transporte público.

Según Sectra, entre estas dos ciudades existe un flujo de 528 mil viajes al día. Esto no sólo conlleva congestión, contaminación y riesgos, sino que merma en la calidad de vida.

Hoy una propuesta de tranvía que tendría un costo de US\$280 millones que reduciría los tiempos de desplazamiento, pues de implementarse este sistema de transporte se bajaría los tiempos de movilización a sólo 20 minutos entre las áreas céntricas de La Serena y Coquimbo.

Cifras a considerar:

32% de viajes es hacia el sector norte de La Serena.

20% de viajes es hacia el sector oriente de Coquimbo.

34% de los viajes tiene como destino el centro de La Serena.



Calle Aldunate, Coquimbo.

NOMBRE PROYECTO

CONCESIÓN LA SERENA - COQUIMBO

REGIÓN | IV

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 225

INICIATIVA | Chile 3030

ESTADO | En estudio

TIPO FINANCIAMIENTO | Concesiones

OBJETIVO | Asignar un mayor estándar a los únicos 16 kilómetros que no están concesionados.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | En cuanto a la infraestructura que nos conecta, la vialidad interurbana es prioritaria, especialmente en el tramo que aún falta por concesionar entre El Panul de Coquimbo y el Puente Fiscal en La Serena. Son 16 kilómetros para mejorar la conectividad con una inversión de 225 millones de dólares. Aparte de eso, a nivel de conurbación presentamos un déficit de US\$133 millones, debiendo solucionar problemas de conectividad con nuevos pasos sobrenivel en La Herradura y Sindempart, ambos localizados en Coquimbo, además de caleteras y terceras pistas que optimicen el desplazamiento entre ambas comunas. Vemos con mucho interés la posibilidad de materializar un mejoramiento vial entre los ejes Amunátegui - Huanhuallí y Juan de Dios Peñí, los que son claves para conectar los desplazamientos desde las terrazas de La Serena hacia la Ruta 5. Además, no debemos olvidar concretar el paso bajo nivel entre la Ruta 5 y la Avenida Francisco de Aguirre, cuyo costo no es menor -\$50 mil millones- pero que tendría un objetivo esencial en la mantención de la visión arquitectónica hacia el Faro Monumental. Creemos importante entregar una hoja de ruta al respecto, de manera de acortar los tiempos y disponer soluciones permanentes para mantener el estándar de la infraestructura. Nos referimos al sistema de concesiones, pues estamos seguros que es una opción real para darle sustento al desarrollo regional. A través de las concesiones no sólo se están liberando recursos al Fisco, sino que también se entregan deberes a las concesionarias para sopesar problemas estructurales ante un uso intensivo y la ocurrencia de fenómenos naturales.



CChC

VALPARAÍSO

La Región de Valparaíso, con 1.842.880 habitantes, concentra el 10% de la población total de Chile. Es una región altamente urbana, con un 91,6% de la población viviendo en centros urbanos.

La población se concentra mayoritariamente en las 5 comunas que conforman el Gran Valparaíso; Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana y Concón. Estas comunas concentran el 53,4% de la población regional. Fuera del Gran Valparaíso, las comunas de San Antonio y Quillota son las más pobladas. De hecho, coincidentemente, la OECD identifica cuatro "Áreas Urbanas Funcionales" en la Región - Valparaíso, San Antonio, Quillota y La Calera-, en las cuales se constata una alta concentración de población y dependencia laboral con el núcleo principal. A nivel regional también se visualiza una próxima Área Urbana Funcional en el conglomerado conformado por Calle Larga, Los Andes, San Esteban y San Felipe. Esta zona hoy ya concentra un 9,6% de la población regional, y su cercanía y conexión con la ciudad de Santiago hacen prever un mayor desarrollo en los próximos años.

La actividad económica de la Región no ha sido suficiente para sustentar una adecuada base de empleo. En efecto, el Índice de Desocupación Regional ha estado sistemáticamente por sobre el promedio nacional. En el trimestre Enero-Marzo 2017 éste fue 7,7%, ubicándose en el sexto lugar a nivel país.

Las proyecciones no son auspiciosas. Especialmente se espera una baja importante en el sector Construcción, una vez finalizada la coyuntura relacionada al IVA que lo mantuvo con una alta actividad en el último año.

Adicionalmente, las indefiniciones respecto de las grandes inversiones de infraestructura en la Región han dañado el desarrollo regional. Ejemplo de ello es la disputa generada en torno a la ubicación del Puerto a Gran Escala o al trazado del tren Valparaíso-Santiago. A través de los años, las autoridades nacionales de distintos Gobiernos no han podido enfrentar este dilema y han perpetuado una indefinición que mantiene muchas otras decisiones de inversión paralizadas.

En la región se pueden identificar diversas iniciativas de inversión en infraestructura pública y privada de gran importancia para el desarrollo regional, de las cuales, a continuación, se presentarán los 13 principales proyectos de interés para la Cámara Regional, considerados de una alta conveniencia, factibilidad y rentabilidad para el sector.

Cuadro Resumen de Proyectos Críticos de Infraestructura para el Desarrollo definidos por la CChC de Valparaíso

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	MM USD
BASAL	1.021
EMBALSES Y GESTIÓN DE RECURSOS HÍDRICOS	1.021
LOGÍSTICA	5.657
AUTORRUTA PUCHUNCAVÍ-CONCÓN (RUTA F 30-E)	207
CORREDOR BIOCEANICO ACONCAGUA	3.000
TREN RÁPIDO ENTRE VALPARAÍSO Y SANTIAGO	2.450
SOCIAL	1.858
EXTENSIÓN METRO REGIONAL	1.459
HOSPITAL PROVINCIAL MARGA-MARGA	159
PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE URBANO GRAN VALPARAÍSO	240
TOTAL GENERAL	8.536



NOMBRE PROYECTO

AUTORRUTA PUCHUNCAVÍ-CONCÓN (RUTA F 30-E)

REGIÓN | V

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 207

INICIATIVA | Privada

ESTADO | Desarrollo

TIPO FINANCIAMIENTO | MOP

OBJETIVO | Mejorar conexión entre Gran Valparaíso y Quintero (conexión interportuaria).

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Propuesta de iniciativa privada que pretende mejorar 33 km del camino existente entre Puchuncaví y el sector de Torquemada de Viña del Mar, atravesando las localidades costeras de Concón, Quintero, Ritoque, Horcón y Ventanas.

De esta forma, se requiere optimizar la red vial existente a través de la construcción de una vía de doble calzada, con mejores condiciones de servicio y seguridad, permitiendo elevar la velocidad de circulación. Así, la Autorruta aumentará la capacidad de transporte y, por tanto, descongestionará las áreas de mayor tráfico, incentivando la utilización de los puertos de la Región y potenciando su desarrollo turístico, inmobiliario, energético y productivo.



NOMBRE PROYECTO

CORREDOR BIOCEÁNICO ACONCAGUA

REGIÓN | V

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 3.000

INICIATIVA | Privada

ESTADO | Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | Público-Privado

OBJETIVO | Conformar un cruce confiable, eficiente y competitivo de la Cordillera de los Andes. Desarrollar un sistema de transporte y logística integrado, que vincule de manera eficaz Buenos Aires con Valparaíso / San Antonio / Ventanas.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El Corredor Bioceánico Aconcagua, es un vínculo ferroviario interoceánico que establecerá un nuevo nivel de integración física y comercial entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico. Propone una solución fundamental para el crecimiento de la región, con fuerte impacto en la expansión de las economías, de las naciones y el bienestar de sus habitantes.

La importancia estratégica de la cuenca del Pacífico en la economía mundial, vuelve urgente en América del Sur la necesidad de contar con una salida segura y confiable hacia ese océano. Hoy no hay una conexión física eficiente ya que la Cordillera de los Andes, con sus 7200 kilómetros de longitud y 4400 metros de altura promedio, actúa como barrera. La frontera común entre Chile y Argentina es de 5150 km de Cordillera y el 83% de la carga que circula entre ambas bandas del Cono Sur viaja por mar, utilizando rutas más largas y costosas.

El Corredor Bioceánico Aconcagua, en sólo 205 kilómetros, resuelve el punto más débil del Eje Mercosur-Chile, salvando el cruce de los Andes con una solución técnica de punta. Esta obra traerá beneficios a un área de más de 3 millones de km² y una población de 126 millones de habitantes que representa el 48% del total sudamericano, donde se genera el 70 % de la actividad económica continental.



NOMBRE PROYECTO

TREN RÁPIDO ENTRE VALPARAÍSO Y SANTIAGO

REGIÓN | V

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 2.450

INICIATIVA | CChC, Chile 3030

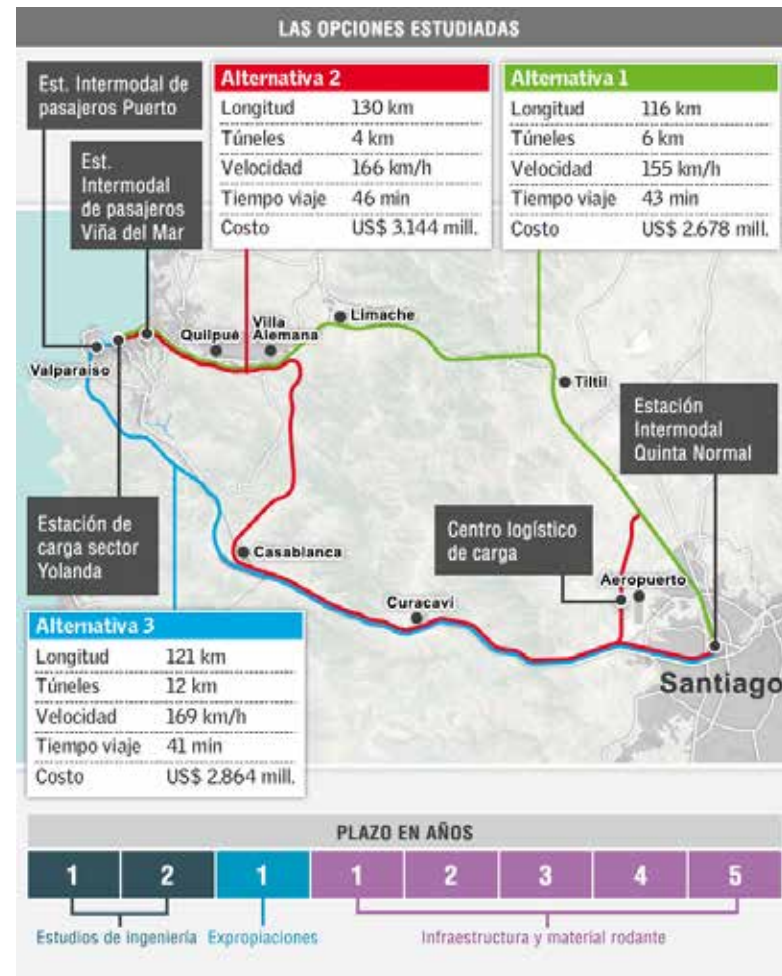
ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Público-Privado

OBJETIVO | Conexión de Gran Valparaíso con Santiago

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto considera la construcción y/o rehabilitación de toda la estructura ferroviario que une a la ciudad de Santiago y los puertos de Valparaíso y Ventana, aproximadamente 180 km de longitud.

La iniciativa de inversión ya fue ingresada al Banco Integrado de Proyectos de parte de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) y contempla en una de sus etapas levantar un Centro de Intercambio Modal (CIM), centro logístico de transferencia de carga de ferrocarril a camión, a partir de esos mejoramientos se pretende incrementar el aporte de la carga ferroviaria de 11% a 27% a 2025. Se estima que el proyecto podría concretarse en un lapso de 6 a 8 años. Se proyectan 3 opciones.



NOMBRE PROYECTO

EMBALSES Y GESTIÓN DE RECURSOS HÍDRICOS

REGIÓN | V

TIPO PROYECTO | Basal

MONTO EN USD | MM USD 1.021

INICIATIVA | MOP

ESTADO | Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | MOP

OBJETIVO | Dotar de agua a la región principalmente para el sector agrícola.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Considera la construcción de seis embalses, la implementación de un observatorio regional de eficiencia hídrica y la incorporación de nuevas tecnologías de extracción de aguas. Estos embalses se localizan en los Valles de los ríos Petorca y La Ligua en la provincia de Petorca, valle del río Putaendo en la comuna de Putaendo, valle del río Aconcagua en las provincias de Los Andes, San Felipe de Aconcagua y Quillota, y valle del estero Limache en la comuna de Limache. Los territorios beneficiados directamente son las Provincias de Petorca, Quillota, San Felipe de Aconcagua, Los Andes y Marga Marga. A continuación se detallan los proyectos a ejecutar.

Proyectos	Territorio Beneficiado	MM USD
La Chupalla	2.186 ha	110
Las Palmas	3.281 ha	128
Los Ángeles	2.160 ha	151
Catemu	23.539 ha	257
Pocuro Alto	13.000 ha	326
Ampliación Aromos	1.500 ha	47



NOMBRE PROYECTO

PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE URBANO GRAN VALPARAÍSO

REGIÓN | V

TIPO PROYECTO | De uso Social

MONTO EN USD | MM USD 240

INICIATIVA | Sectra

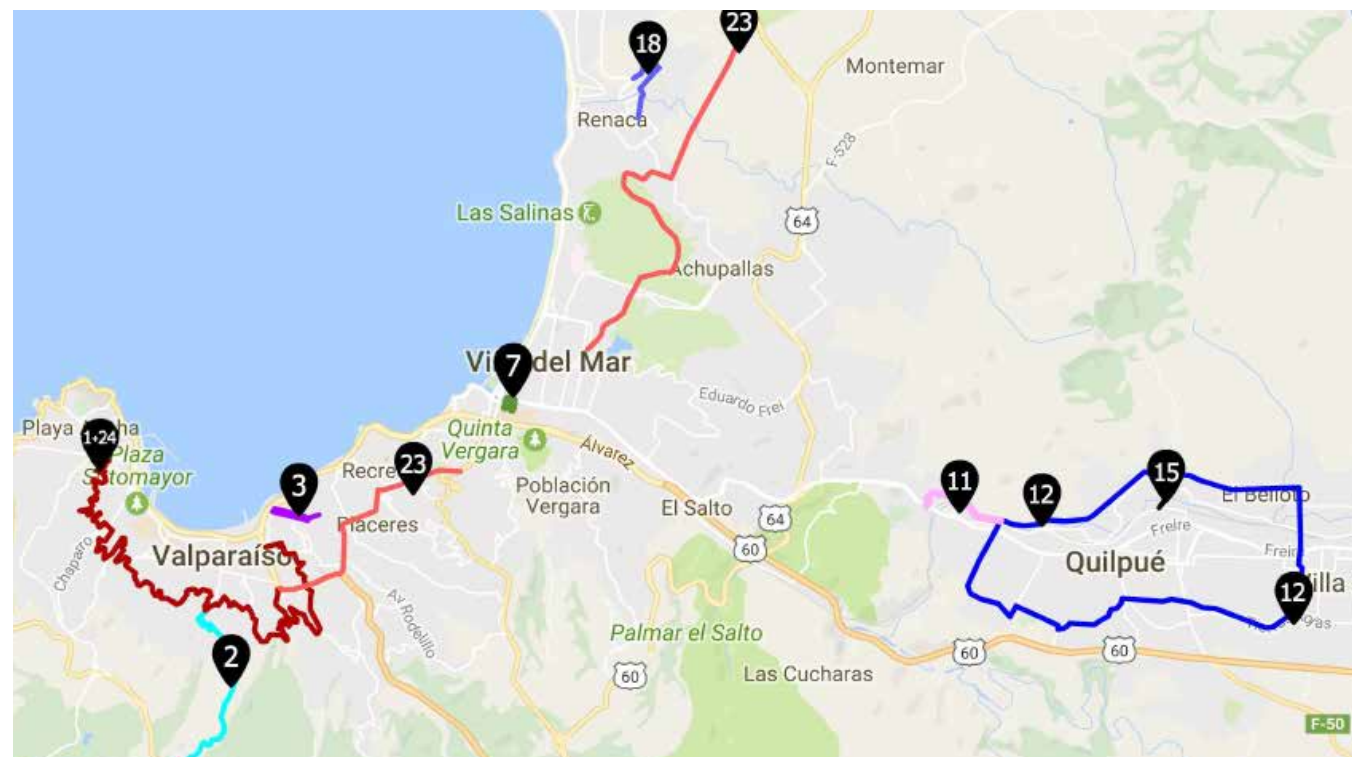
ESTADO | Idea - Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | Público-Privado

OBJETIVO | Dotar de infraestructura para la movilidad urbana del Gran Valparaíso.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El objetivo del Plan Maestro de Transporte Urbano es mejorar la movilidad de las ciudades de mediano y gran tamaño. Estos planes involucran inversiones de cierta magnitud, orientadas al desarrollo de los Sistemas de Transporte Urbano, en concordancia con el desarrollo urbano previsto para las ciudades, como son las inversiones en infraestructura vial, en el mejoramiento del transporte público, o en sistemas automáticos de control de tránsito.

El Plan Maestro de Transporte Urbano vigente en la conurbación del Gran Valparaíso data del año 2005 y está constituido aproximadamente por 251 Km. de proyectos. Contempla, entre otros, la implementación de los proyectos: Prolongación, Mejoramiento y Continuidad Av. Alemania; El Vergel; Conexión Cerros Placeres - Barón; Puente Traslaviña y Villanelo unidireccional; Conectora Norte; Circuito Intraurbano; Cruce desnivelado Merval; Conexión Jardín del Mar - El Alto; e Interconexión Viña del Mar - Concón.



NOMBRE PROYECTO

EXTENSIÓN METRO REGIONAL

REGIÓN | V

TIPO PROYECTO | De uso Social

MONTO EN USD | MM USD 1.459

INICIATIVA | Chile 3030, otro

ESTADO | Idea - Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | Público-Privado

OBJETIVO | Extensión de actual red de Metro a la comuna de la Calera y Concón.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Se proyecta la extensión del metro tren a las comunas de Quillota, La Cruz y La Calera. Para materializar la iniciativa de ampliación de este servicio es necesario desarrollar varios proyectos, entre los que se encuentra el reacondicionamiento de la vía férrea de riel tradicional a riel soldado para mayor suavidad y velocidad.

Otra propuesta es la construcción de una línea dos del metro tren hacia el norte de Viña del Mar atendiendo al incremento de los desarrollos inmobiliarios en sectores como Reñaca y Concón, así como la expansión urbana del Gran Valparaíso hacia el norte del río Aconcagua.

Por otra parte, se plantea el soterramiento del metro tren en el tramo que va desde la estación Puerto hasta el sector de Yolanda, en Valparaíso y en las ciudades de Quilpué y Villa Alemana, donde la línea férrea las divide en dos.



NOMBRE PROYECTO

HOSPITAL PROVINCIAL MARGA-MARGA

REGIÓN | V

TIPO PROYECTO | De uso Social

MONTO EN USD | MM USD 159

INICIATIVA | MOP

ESTADO | Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | Público-Privado

OBJETIVO | Mejorar la atención por parte del Servicio de Salud.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto consiste en la ejecución del diseño y la construcción del Hospital de Marga-Marga, ubicado en la Región de Valparaíso. Esta obra pública se financiará mediante aportes del Estado, a través de subsidios tanto para la construcción como la operación del recinto. Este proyecto actuará en red con el Hospital Biprovincial Quillota - Petorca.

Considera una superficie construida de 72.779 metros cuadrados, donde se distribuirán 89 box, 282 camas, 9 pabellones y una maternidad, que beneficiará a una población de casi 500 mil habitantes.



CChC RANCAGUA

La región de O´Higgins, se caracteriza por tener la mina de cobre subterránea más grande del mundo, nos referimos a la Mina El Teniente, con una alta producción cuprífera. Del mismo modo, destaca por ser una zona con relevante industria agrícola y vitivinícola, además de contar con un potencial desarrollo en el área del turismo.

Debido a estas características, es de gran importancia poseer infraestructura adecuada para facilitar la conectividad, manteniendo estándares de productividad en los distintos sectores.

Crear pasos fronterizos (Paso Las Leñas), ampliar y mejorar rutas de transportes, que conecten con puertos de San Antonio y Valparaíso, transformarán a esta región en un Corredor Bioceánico clave para la exportación latinoamericana.



Cuadro Resumen de Proyectos Críticos de Infraestructura para el Desarrollo definidos por la CChC de Rancagua

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	MM USD
APOYO LOGÍSTICO	2.663
AMPLIACIÓN CARRETERA DEL COBRE, TRAMO AV. BOMBERO VILLALOBOS - CRUCE EL GUINDAL	35
RUTA 66 (RUTA DE LA FRUTA)	600
RUTA ALHUÉ	328
TÚNEL PASO LAS LEÑAS	1.700
DE USO SOCIAL	25
DOBLE VÍA RANCAGUA - DOÑIHUE	25
TOTAL GENERAL	2.688

NOMBRE PROYECTO

TÚNEL PASO LAS LEÑAS

REGIÓN | VI

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 1.700

INICIATIVA | Gobiernos Chile-Argentina

ESTADO | Diseño básico e ingeniería

TIPO FINANCIAMIENTO | Por definir

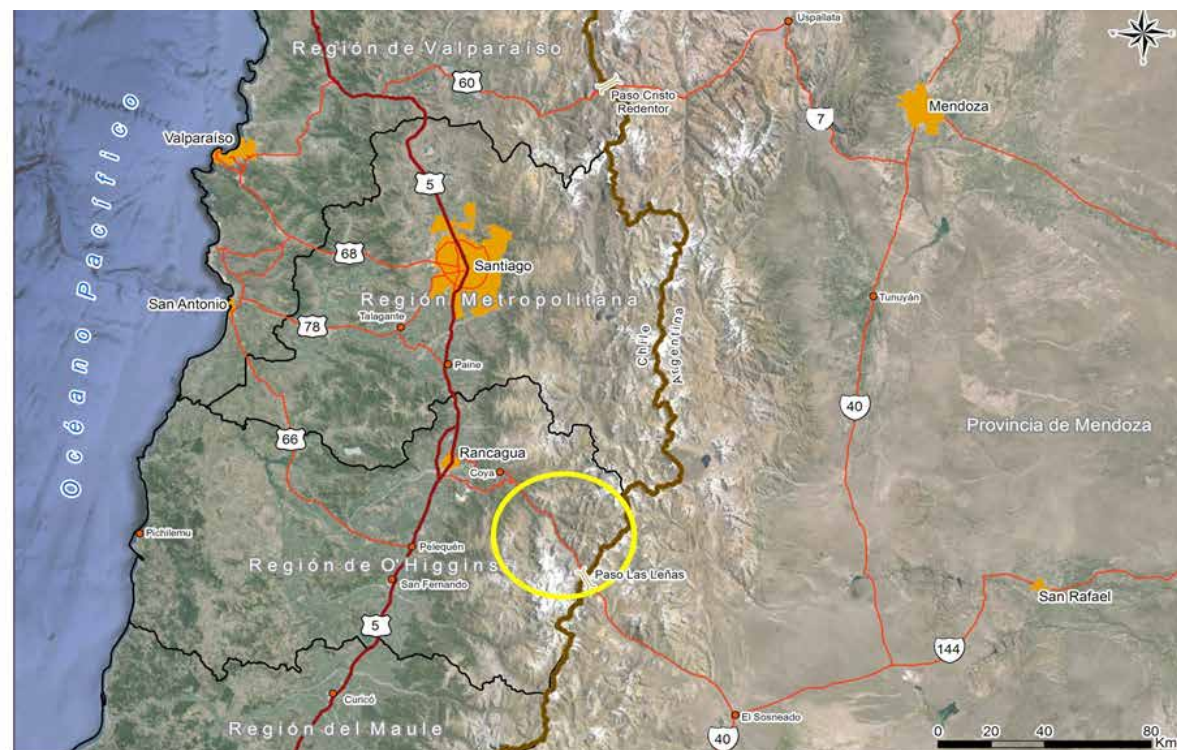
OBJETIVO | Ser un corredor Bioceánico, que conecte Chile con Argentina, a través de la Región de O'Higgins y Provincia de Mendoza.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto contempla entre sus puntos más altos la construcción de dos puentes, un túnel de baja altura de aproximadamente 13 kilómetros (a 2.050m sobre el mar, lo que significa que podría estar abierto todo el año), además de conductos con dos vías de circulación con tránsito bidireccional en 1.388 km que separan el puerto de San Antonio y Buenos Aires.

Para la Región de O'Higgins y la Provincia de Mendoza en Argentina, este proyecto se materializa gracias a un compromiso emanado del trabajo de un grupo técnico mixto, para lo cual ambos gobiernos crearon la entidad binacional Ebileñas, encargado del control y supervisión del proyecto.

De esta manera, la concreción del "Túnel Las Leñas" representa el compromiso de Chile y Argentina con el desarrollo y sus regiones. Los montos estimados de inversión son de 1.700 millones de dólares, de los cuales 700 millones de dólares corresponden que sean financiados por Chile.

El proyecto también considera la construcción de un tramo de 13km de carretera en el lado chileno y un tramo de 60km en el lado argentino.



NOMBRE PROYECTO

RUTA ALHUÉ

REGIÓN | VI y Metropolitana

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 328

INICIATIVA | Privada.

ESTADO | Declarado de interés público de iniciativa privada.

TIPO FINANCIAMIENTO | Público - Privado

OBJETIVO | Alternativa de conexión vial entre Rancagua y el puerto de San Antonio.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | La red vial propuesta considera el mejoramiento de las Rutas G-692, G-682 y G-688, entre las localidades de Santa Inés (Ruta 66) y la localidad de El Asiento (44 kilómetros aproximadamente) y la construcción de un nuevo camino entre la localidad de El Asiento y el acceso a Rancagua, con una extensión de 24 kilómetros, hasta conectar con la Ruta H-240, camino a San Ramón.

El proyecto considera una vía de conexión directa entre el by pass Rancagua y Alhué. Para ello se contempla la construcción de un túnel de gran envergadura para atravesar el cordón montañoso existente.

Ofrece una vía alternativa y complementaria a la Ruta de la Fruta (Ruta 66), lo que es especialmente significativo en la temporada de alta exportación; mejora significativamente las condiciones de seguridad vial en todo este importante territorio y viabiliza un importante turismo rural.

Esta ruta es la continuidad natural con el Paso Las Leñas, generando óptimas condiciones para una variante de Corredor Bioceánico.



NOMBRE PROYECTO

RUTA 66 (RUTA DE LA FRUTA)

REGIÓN | V, VI y Metropolitana**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 600**INICIATIVA** | Chile 3030**ESTADO** | Por licitar Construcción**TIPO FINANCIAMIENTO** | Público - Privado

OBJETIVO | Mejorar la infraestructura vial, lo que permitirá un mayor desarrollo y competitividad agrofrutícola de la zona, incentivando la actividad industrial y comercial entre las Regiones V, VI y Metropolitana

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Con el objetivo de mejorar la conexión de uno de los principales corredores de transporte de productos agrofrutícolas, se contempla el mejoramiento de la Ruta 66, también conocida como Camino de La Fruta. Las obras permitirán mejorar el acceso hacia los dos puertos más importantes del país: Valparaíso y San Antonio, ambos ubicados en la V Región.

Esta ruta abarca el tramo comprendido entre su conexión en Ruta 5 (Pelequén), hasta el acceso al Puerto de San Antonio, con una longitud aproximada de 138 km.

El proyecto plantea ampliar a segundas calzadas los primeros kilómetros entre Pelequén y Peumo, y una calzada bidireccional -ya sea emplazada por la ruta actual o en variante- para el resto del trazado.

Asimismo, se proyectan obras tales como intersecciones desniveladas, mejoramiento de estructuras y pavimentos existentes, terceras pistas en tramos de alta pendiente, construcción de cruces a nivel regulados, obras de saneamiento, señalización y seguridad vial, iluminación, pasarelas, paraderos, ciclovías, plazas de peaje troncales, entre otras.

**NOMBRE PROYECTO**

DOBLE VÍA RANCAGUA - DOÑIHUE

REGIÓN | VI**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO EN USD** | MM USD 25**INICIATIVA** | Pública**ESTADO** | Proyecto**TIPO FINANCIAMIENTO** | Por definir**OBJETIVO** | Mejoramiento vial entre Rancagua y Doñihue.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto busca ampliar a dos pistas la Ruta H-30, entre las ciudades de Rancagua y Doñihue, lo cual se justifica a partir de los flujos vehiculares entre ambas localidades. Se encuentra realizado el estudio de prefactibilidad, que evaluó las distintas alternativas posibles de ampliación a 2 vías, en un tramo de 21 kilómetros, comprendidos entre el enlace de Rancagua con el bypass y Doñihue.

**NOMBRE PROYECTO**

AMPLIACIÓN CARRETERA DEL COBRE, TRAMO AV. BOMBERO VILLALOBOS - CRUCE EL GUINDAL

REGIÓN | VI**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 35**INICIATIVA** | Pública**ESTADO** | Proyecto**TIPO FINANCIAMIENTO** | Por definir

OBJETIVO | Disminuir la congestión Vehicular que existe entre Rancagua y Machalí.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Proyecto de ampliación de la Carretera que se llevará a cabo en el tramo que comprende desde la Avenida Bombero Villalobos hasta 300 metros del Cruce El Guindal y que contemplará dos pistas por vía, la construcción de refugios peatonales, luminaria led y un paso desnivelado en el cruce Nogales. Esta iniciativa que contempla el ensanchamiento de 7,2 kilómetros de la Carretera El Cobre.



CChC TALCA

La región del Maule cuenta con una población aproximada de 1.042.989 habitantes de los cuales alrededor del 30% corresponden a población rural. En términos económicos, sus principales ejes de desarrollo son el silvoagropecuario y la generación eléctrica. Adicionalmente, durante los últimos años, la consolidación del Paso Pehuenche ha abierto una nueva veta de desarrollo para la zona, ya que a través de la Ruta CH 115, Chile conecta con Argentina y Brasil, bloque comercial más consolidado de América del Sur.

En el contexto local, destaca la tendencia de migración campo- ciudad, lo que se ha traducido en el crecimiento sostenido del radio urbano de las principales comunas como el caso de Talca y Curicó. Lo anterior, ha provocado que la infraestructura de las ciudades, debido a la falta de planificación a largo plazo, no sea capaz de sustentar adecuadamente el ritmo de crecimiento de la población y las nuevas necesidades generadas producto de las relaciones internacionales.

En este escenario, es que la CChC Talca ha sociabilizado, con diversas autoridades nacionales y regionales, una serie de proyectos que apuntan, en una primera etapa, a optimizar la conectividad tanto al interior de las ciudades como a nivel interregional, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los habitantes de la Séptima región y el desarrollo de la zona.



Cuadro Resumen de Proyectos Críticos de Infraestructura para el Desarrollo definidos por la CChC de Talca

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	MM USD
APOYO LOGÍSTICO	352
CIRCUNVALACIÓN PERIMETRAL CURICÓ	40
CONEXIÓN CIRCUNVALACIÓN CON DR. OSORIO, CURICÓ	12
CONSTRUCCIÓN AVDA. PEHUENCHE, TALCA	35
CONSTRUCCIÓN PAR VIAL ESPAÑA-RUCATREMO	25
DOBLE VÍA SAN JAVIER CONSTITUCIÓN (L-30-M)	200
PROYECCIÓN CALLE MANSO DE VELASCO, CURICÓ	25
PROYECCIÓN CAMILO HENRÍQUEZ CON BOMBERO GARRIDO, CURICÓ	15
DE USO SOCIAL	308
PAR VIAL 2 Y 3 SUR	38
PARQUE SOBRE CARRETERA 5 SUR	20
PROYECCIÓN LIQUIDÁMBAR CON CIRCUNVALACIÓN, CURICÓ	15
TRANVÍA SAN CLEMENTE-TALCA-MAULE (30 KM.)	235
TOTAL GENERAL	660

NOMBRE PROYECTO**PARQUE SOBRE CARRETERA 5 SUR****REGIÓN** | VII**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO EN USD** | MM USD 20**INICIATIVA** | CChC**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | Público-Privado (MOP Concesiones)**OBJETIVO** | Conectividad urbana y mejoramiento de los espacios públicos.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Promoción del diseño y ejecución de un parque elevado sobre la Ruta 5 Sur, entre las calles 2 Norte y 8 Sur, iniciativa que además de generar un espacio de recreación para las familias de Talca, permita una conexión efectiva entre el oriente y poniente de la ciudad (*).

Lo anterior propuesta se gesta debido a que históricamente ha existido una división de la capital regional -provocada por la carretera y la línea tren- que se ha traducido, a lo largo de los años, en barreras de conectividad no resueltas que traen como consecuencia un aumento considerable de los tiempos de desplazamiento al interior de Talca.

El proyecto propuesto por la CChC Talca apunta a restablecer la calidad de vida de los habitantes, entregando, además mayores posibilidades de desarrollo comercial a la zona.

(*) La solución comprende soterrar la carretera a través de un parque urbano, además de generar conexiones transversales entre las calles existentes a través del parque.



Imagen Parque sobre la carretera 5 Sur

NOMBRE PROYECTO**PAR VIAL 2 Y 3 SUR, TALCA****REGIÓN** | VII**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO EN USD** | MM USD 38**INICIATIVA** | Plan de Transporte Urbano (SECTRA)**ESTADO** | Proyecto**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial Minvu**OBJETIVO** | Conectividad oriente poniente, mejoramiento del transporte público.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Este proyecto considera un sistema par vial entre Av. 2 Sur y calle 3 Sur con pasos bajo nivel en los terrenos de EFE en ambas calles hasta empalmar con la Av. San Miguel.

La iniciativa tiene por objetivo mejorar y facilitar el flujo del transporte público y privado por Av. 2 Sur, por lo que considera sólo tránsito del transporte público en las pistas externas y transporte privado en las pistas centrales (en dirección al poniente).



Imagen referencial Calle 2 Sur, hacia el Oriente

NOMBRE PROYECTO

DOBLE VÍA SAN JAVIER CONSTITUCIÓN (L-30-M) INTERCOMUNAL

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Incorporación de una doble vía en la ruta L-30-M, en el tramo San Javier-Constitución, con el objetivo de fomentar la consolidación del Paso Pehuenche, como potencial corredor bioceánico; promover la productividad de la región y proyectar turísticamente las ciudades del valle central a la costa.

REGIÓN | VII

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 200

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Público-Privado (MOP Concesiones)

OBJETIVO | Consolidación corredor bioceánico



Imagen doble vía Ruta L30M, San Javier - Constitución

NOMBRE PROYECTO

CONSTRUCCIÓN AVDA. PEHUENCHE, TALCA

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Construcción de un arco vial en la zona oriente de Talca desde el cruce a Pelarco hasta el cruce el Tabaco que está esbozado en el plan regulador de la comuna y que serviría como ruta productiva internacional considerando el Paso Pehuenche como corredor bioceánico. La idea es que el flujo producto del transporte de carga tenga un paso expedito hacia los puertos vecinos y que no ingrese directamente a los sectores de mayor congestión de la ciudad (carretera 5 sur).

REGIÓN | VII

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 35

INICIATIVA | Plan Regulador Comunal

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | MOP/FNDR

OBJETIVO | Consolidación corredor bioceánico

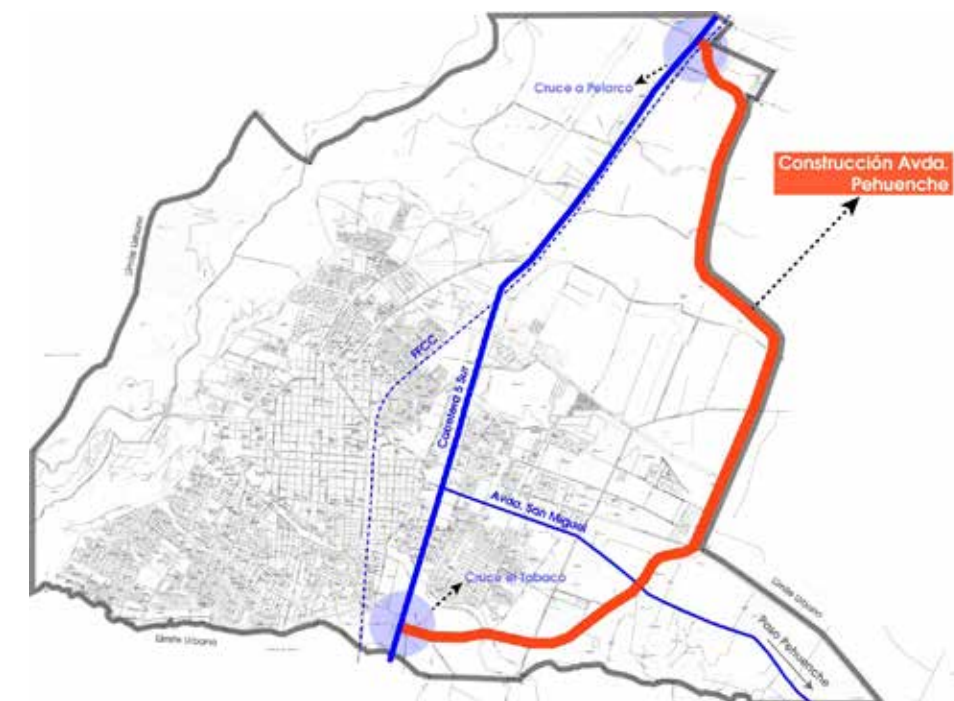


Imagen referencial Limite urbano Talca.

NOMBRE PROYECTO

TRANVÍA SAN CLEMENTE-TALCA-MAULE (30 KM.)

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Esta idea de proyecto tiene por objetivo mejorar la calidad del transporte público entre las comunas de San Clemente, Talca y Maule. Con una extensión de 30 km considera abarcar gran parte del flujo natural de personas entre las dos comunas y la capital regional. El objetivo es aumentar el transporte público a través de medios masivos y así poder reducir la cantidad de taxis colectivos que circulan diariamente por el centro de la ciudad.

REGIÓN | VII

TIPO PROYECTO | De uso Social

MONTO EN USD | MM USD 235

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | MOP/FNDR

OBJETIVO | Mejorar transporte público



Imagen referencial Plaza de Armas Talca.

NOMBRE PROYECTO

PROYECCIÓN LIQUIDÁMBAR CON CIRCUNVALACIÓN, CURICÓ

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Esta idea considera la ampliación y proyección de la calle Liquidámbar y consiste en prolongar este tramo bajo la carretera 5 sur y completar el anillo perimetral de Curicó.

REGIÓN | VII

TIPO PROYECTO | De uso Social

MONTO EN USD | MM USD 15

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | MOP/FNDR

OBJETIVO | Mejoramiento conectividad interna de la ciudad



Imagen 5 CH con calle Liquidámbar.

NOMBRE PROYECTO**CONSTRUCCIÓN PAR VIAL
ESPAÑA-RUCATREMO****REGIÓN** | VII**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 25**INICIATIVA** | Sectra**ESTADO** | Proyecto**TIPO FINANCIAMIENTO** | Minvu/FNDR**OBJETIVO** | Mejoramiento conectividad oriente poniente

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Esta idea pretende mejorar el acceso al sector Zapallar y consiste en generar un par vial entre el eje avda. España y la calle Rucatrema. En el primer caso consiste en un mejoramiento y gestión vial para consolidar la conexión con calle Estado, con flujo desde el centro hacia el poniente de la ciudad, y en el segundo caso la propuesta consiste en la construcción del eje Rucatrema (calle actualmente no existe pero que está esbozada en el PRC) y la conexión con calle Merced con sentido hacia el oriente.



Imagen 5 CH con calle Rucatrema.

NOMBRE PROYECTO**PROYECCIÓN CALLE MANSO
DE VELASCO, CURICÓ****REGIÓN** | VII**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 25**INICIATIVA** | CChC**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | MOP/Concesiones**OBJETIVO** | Mejoramiento conectividad oriente poniente y acceso sur

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Esta idea de proyecto contempla la proyección de la Alameda bajo la carretera 5 sur, traspasar el Estero Guaiquillo y llegar hasta el acceso Los Niches (atravesando el nudo que existe en el acceso Sur de Curicó), para poder generar una continuidad desde el centro de la ciudad hasta las nuevas zonas de crecimiento y el sector de Los Niches (sector oriente).



Imagen 5 CH Acceso sur Curicó.

NOMBRE PROYECTO

PROYECCIÓN CAMILO HENRÍQUEZ CON BOMBERO GARRIDO, CURICÓ

REGIÓN | VII

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 15

INICIATIVA | Minvu

ESTADO | Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | Minvu/FNDR

OBJETIVO | Mejoramiento conectividad entre el centro y la zona poniente de la ciudad.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Este proyecto contempla el mejoramiento del nudo Camilo Henríquez-Bombero Garrido, a través de una rotonda que considere los flujos de avenida Balmaceda, Cloroformo Valenzuela y camino a Licantén. Además, de contemplar un paso bajo nivel en la calle Camilo Henríquez con la línea férrea, manteniendo el perfil de cuatro pistas.



Imagen C. Henríquez con cruce línea férrea.

NOMBRE PROYECTO

CONEXIÓN CIRCUNVALACIÓN CON DR. OSORIO, CURICÓ

REGIÓN | VII

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 12

INICIATIVA | Minvu

ESTADO | Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | Minvu/FNDR

OBJETIVO | Mejoramiento conectividad entre el centro y la zona poniente de la ciudad.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Este proyecto contempla construir un paso bajo la línea férrea en la unión de las calles Circunvalación con Doctor Osorio, con un perfil de dos vías por sentido que permitiría consolidar el proyecto de Circunvalación Perimetral de Curicó. A su vez, como idea complementaria, se plantea la posibilidad de abrir la calle Merino Jarpa y unirla con la calle Bernardo O'Higgins.



Imagen Dr. Osorio con calle Bdo. O'Higgins.

NOMBRE PROYECTO

CIRCUNVALACIÓN PERIMETRAL CURICÓ

REGIÓN | VII

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 40

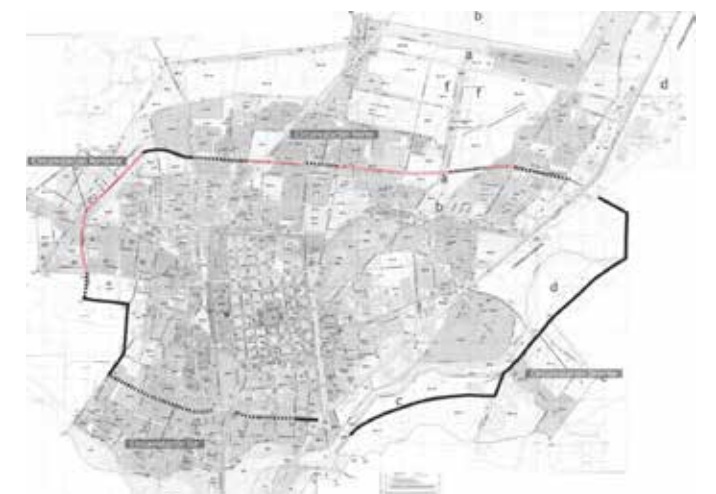
INICIATIVA | CChC

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Minvu/FNDR

OBJETIVO | Mejoramiento conectividad perimetral de la ciudad

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Esta idea de proyecto consiste en consolidar un anillo perimetral de dos vías por sentido, en la ciudad de Curicó. Esta iniciativa, al analizar el trazado urbano, tiene algunos tramos ya ejecutados; otros por mejorar y un restante por construir. El proyecto a intervenir (mejoramiento o construcción), tiene una extensión de 11,5 kilómetros.



CChC CHILLÁN

Chillán es la capital de la recién creada Región de Ñuble, que agrupa 21 comunas con una población estimada de 436 mil habitantes.

La capital regional tiene una superficie de 511,2 km² con una población cercana a los 200 mil habitantes. De acuerdo a la caracterización demográfica, un 52,5% corresponde a mujeres y un 47,5% a hombres.

En cuanto a su vocación productiva, tanto Chillán como Ñuble destacan por las actividades asociadas a la agricultura con cultivos como trigo, remolacha, maíz, arroz y papa, a lo que se suman cultivos frutales y la cada vez más creciente presencia de viñas, que hacen de la labor vitivinícola otro de los potenciales de la zona.

A su vez, el área de comercio y servicios ocupa un lugar relevante, lo que se manifiesta en inversiones emblemáticas como el Mall Arauco Chillán, el Hotel Diego de Almagro, la presencia de cadenas de retail y un constante desarrollo de iniciativas de emprendimiento e innovación.

Un punto innegable en el perfil de Chillán y Ñuble es su identidad patrimonial, donde destaca su historia, definida por los constantes terremotos que han traído la reconstrucción como un signo emblemático, junto a la tradición artística al ser cuna de figuras emblemáticas de las artes como Violeta Parra, Claudio Arrau, Marta Colvin, Ramón Vinay entre otros connotados exponentes del arte.

Cuadro Resumen de Proyectos Críticos de Infraestructura para el Desarrollo definidos por la CChC de Chillán

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	MM USD
APOYO LOGÍSTICO	386
AMPLIACIÓN AERÓDROMO GENERAL BERNARDO O'HIGGINS	20
CONSTRUCCIÓN Y HABILITACIÓN DE PASO FRONTERIZO SAN FABIÁN- LAS OVEJAS	25
PROYECTO CIRCUNVALACIÓN ORIENTE CHILLÁN - CHILLÁN VIEJO	185
RECONSTRUCCIÓN Y HABILITACIÓN RAMAL CHILLÁN - TERMAS DE CHILLÁN.	156
SOCIAL	235
CONSTRUCCION CENTRO CÍVICO REGION DE ÑUBLE	100
CONSTRUCCIÓN DE CENTRO DE INNOVACIÓN AGROPECUARIA, ÑUBLE	11
CONSTRUCCIÓN PARQUE URBANO ZONA ORIENTE CHILLÁN	12
PROYECTO CENTRO PENITENCIARIO DE CHILLÁN	112
TOTAL GENERAL	621



NOMBRE PROYECTO

PROYECTO CIRCUNVALACIÓN ORIENTE CHILLÁN - CHILLÁN VIEJO

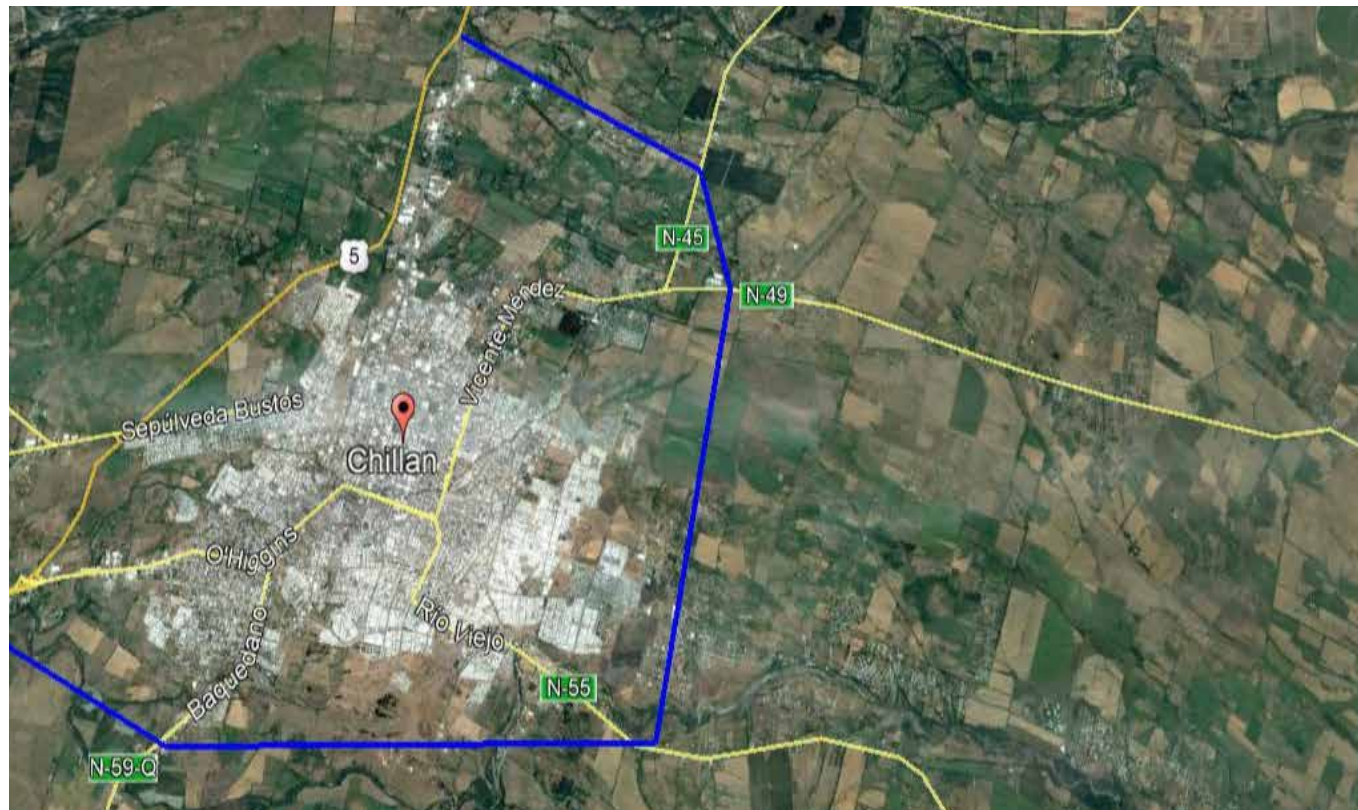
REGIÓN | XVI**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 185**INICIATIVA** | MOP**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | Público

OBJETIVO | Su objetivo es aportar a la descongestión de la ciudad en especial de vehículos de transporte de carga que hoy ingresa a las principales avenidas.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El crecimiento poblacional y del parque automotor en la intercomuna Chillán-Chillán Viejo, han generado externalidades negativas, principalmente, en lo que respecta a los altos tiempos de desplazamiento y puntos crecientes de congestión vehicular, a lo que se agrega el aumento considerable del transporte de carga dentro de la ciudad.

El Ministerio de Obras Públicas tiene contemplado el desarrollo de un proyecto que permita que el transporte de carga que retorna o se dirige a la precordillera no ingrese a la ciudad. El inicio del trazado se emplaza en la Ruta 5 Sur con variante Nahueltoro y finaliza en la intersección de la Ruta 5 acceso sur de Chillán Viejo.

Técnicamente, se trata de un anillo de circunvalación de aprox. 23 kms. de extensión, formado por dos perfiles, los cuales tendrán calzada de 7 metros de ancho, además de bermas de 1 a 2 metros y ciclovías de 2 metros.

**NOMBRE PROYECTO**

CONSTRUCCIÓN DE CENTRO DE INNOVACIÓN AGROPECUARIA, ÑUBLE

REGIÓN | XVI**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO EN USD** | MM USD 11**INICIATIVA** | CChC Chillán**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | Público

OBJETIVO | Fomentar la investigación y el desarrollo de la región

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Respondiendo a la vocación agroalimentaria que define la economía de Ñuble resulta fundamental fomentar la investigación y el desarrollo del rubro a través de un trabajo metodológico abarcando lo científico, académico y empresarial, contando con expertos en el tema y teniendo disponible la tecnología avanzada necesaria. Su emplazamiento, idealmente, debiese estar en una de las cabeceras provinciales (San Carlos, Bulnes y Quirihue). Con una estructura moderna de aproximadamente 5.000M² contará con laboratorios, salas de reuniones, oficinas e invernaderos, además de campos experimentales para sus cultivos.



NOMBRE PROYECTO

AMPLIACIÓN AERÓDROMO GENERAL BERNARDO O'HIGGINS

REGIÓN | XVI**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 20**INICIATIVA** | CChC Chillán**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | Público**OBJETIVO** | Contar con una apertura total de vuelos

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El actual aeródromo de la comuna de Chillán cuenta con una renovada infraestructura (nueva torre de control, pista de rodaje, terminal de pasajeros, nuevo espacio para la dirección general de aeronáutica, mayor superficie para estacionamiento), sin embargo, tiene ciertas restricciones que no permite contar con una apertura total de vuelos, especialmente en lo que respecta a carga, nacionales e internacionales.

El proyecto considera pasarela de embarque y desembarque para pasajeros y una ampliación mínima de 600 metros de la pista, alcanzando un total de 2.300 metros

**NOMBRE PROYECTO**

CONSTRUCCIÓN PARQUE URBANO ZONA ORIENTE CHILLÁN

REGIÓN | XVI**TIPO PROYECTO** | Sectorial**MONTO EN USD** | MM USD 12**INICIATIVA** | CChC Chillán**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | Público

OBJETIVO | Aumentar la cantidad de áreas verdes disponibles para los chillanejos en la zona oriente de la ciudad.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Chillán registra hoy un promedio de 3 metros cuadrados de áreas verdes por habitante, cuando la recomendación de la Organización Mundial de la Salud (OMS) es de 9,2 m². De esta manera, este proyecto de infraestructura urbana viene a resarcir una deuda con los chillanejos, al entregar una mayor cantidad de áreas verdes en un espacio que, además, garantizará la realización de distintas actividades sociales y recreativas.

Este parque urbano contempla zonas de esparcimiento, recorridos peatonales, circuitos deportivos, ciclovías y obras como plazoletas, juegos infantiles y de agua, iluminación, pequeños bosques de educación ambiental y mobiliario urbano, los que consideran todos los aspectos sobre accesibilidad universal.

Además de proporcionar disfrute a la comunidad, contribuirá a la ecología y la salud pública al aportar a la disminución de la contaminación ambiental, un problema contingente para la zona.



NOMBRE PROYECTO

CONSTRUCCIÓN Y HABILITACIÓN DE PASO FRONTERIZO SAN FABIÁN-LAS OVEJAS

REGIÓN | XVI

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 25

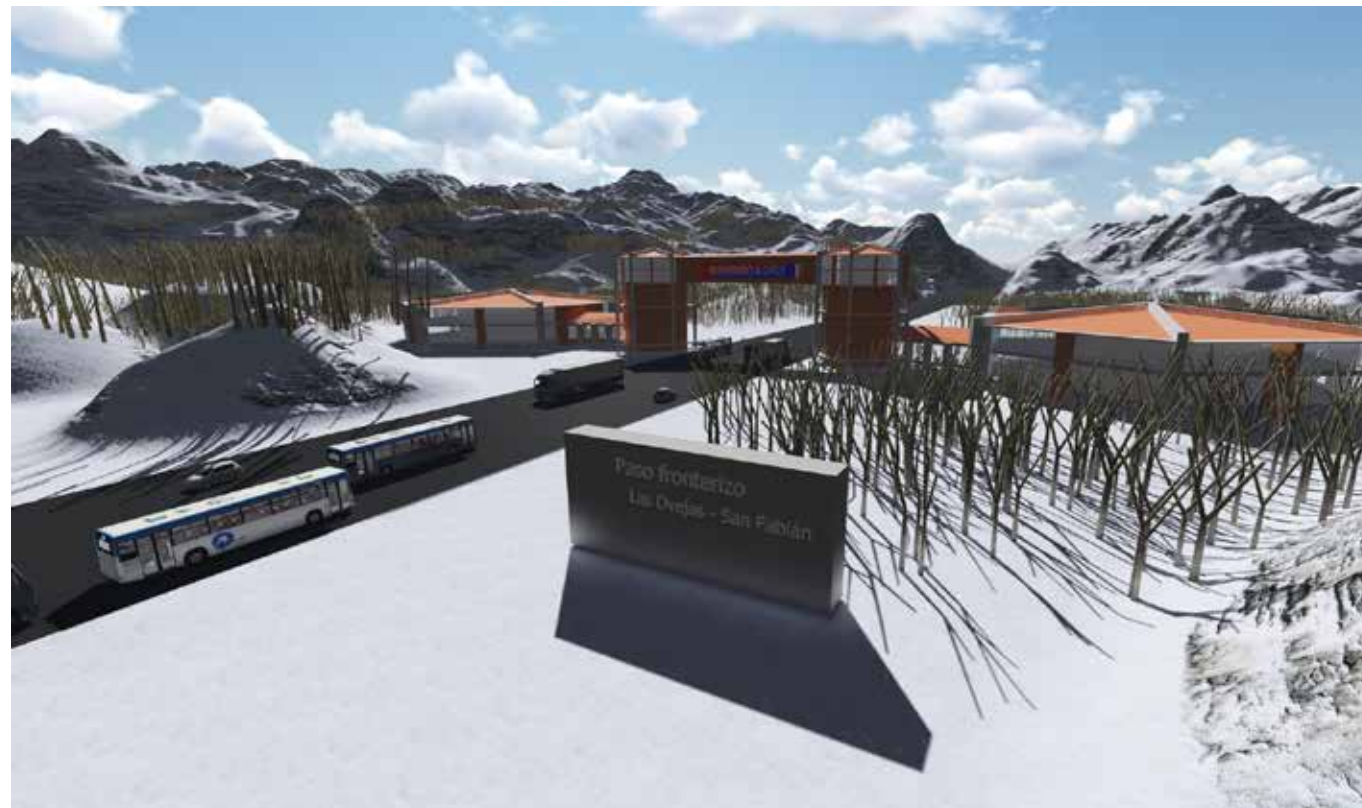
INICIATIVA | CChC Chillán

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Público

OBJETIVO | Construir y habilitar paso fronterizo que permita la conexión con Argentina, potenciando polos de desarrollo comercial y turístico para la Región de Ñuble.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El paso fronterizo que uniría las localidades de San Fabián (Chile) y Las Ovejas (Argentina) hoy en día está habilitado con carácter ocasional, durante períodos específicos y acotados. El proyecto busca su apertura permanente con las dependencias necesarias para su funcionamiento y la habilitación del camino, quedando apto para el tránsito de todo tipo de vehículos. Esto significará definir una ruta que una el país trasandino con nuestras costas del Pacífico (Cobquecura) en cerca de 230 kilómetros de distancia, con un debido paso por las comunas intermediarias; a su vez, en Andacollo, al otro lado de la cordillera, el paso permitiría el turismo hacia la Patagonia Argentina. Por tales razones es una forma de potenciar los ámbitos turísticos, comerciales, culturales, folclóricos y sociales entre las localidades de Las Ovejas y San Fabián.



NOMBRE PROYECTO

RECONSTRUCCIÓN Y HABILITACIÓN RAMAL CHILLÁN - TERMAS DE CHILLÁN

REGIÓN | XVI

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 156

INICIATIVA | CChC Chillán

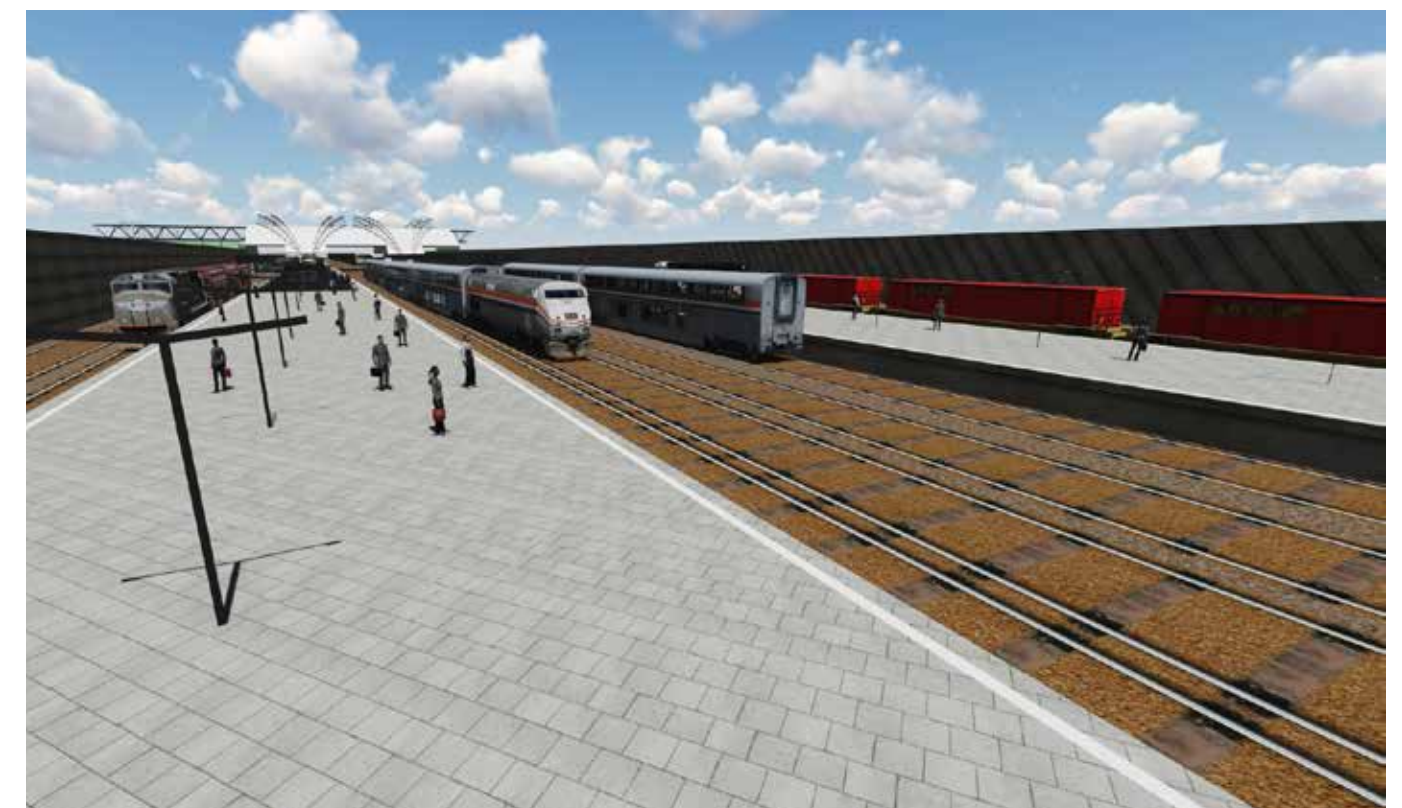
ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Público

OBJETIVO | Revitalizar proyecto ferroviario emblemático de conectividad con la zona Cordillerana de la Región de Ñuble

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El Ramal Chillán-Recinto fue importante para la actividad turística y económica durante el siglo XX. Comenzaba en la Estación de Chillán y culminaba en Recinto, pasando por múltiples estaciones a lo largo de su recorrido. El tren realizó su último viaje el 28 de marzo de 1957, dando término así a medio siglo de progreso para las comunas de Pinto, Coihueco y Chillán.

Este proyecto busca la reconstrucción de este ramal, teniendo como estación final Las Termas de Chillán, destino turístico por excelencia, dando una nueva opción de conectividad a lo que se suma la oportunidad económica para todas las localidades que forman parte de la zona cordillerana de Ñuble.



NOMBRE PROYECTO

CONSTRUCCIÓN CENTRO CÍVICO REGION DE ÑUBLE

REGIÓN | XVI

TIPO PROYECTO | Sectorial

MONTO EN USD | MM USD 100

INICIATIVA | CChC Chillán

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Público

OBJETIVO | Contar con un centro cívico para la instalación de las reparticiones públicas de la Región de Ñuble.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Al transformarse Chillán en Capital Regional pasará a ser una zona político-administrativa estratégica, asumiendo un nuevo impulso en su desarrollo económico, político, social y cultural.

Esto conlleva, inevitablemente, la creación de nuevos cargos administrativos y el aumento de los funcionarios públicos (entre 500 y 1.700 nuevos empleos, estimativamente) lo que abre la necesidad de contar con espacios óptimos para cada repartición.

Con este proyecto se persigue posicionar a la nueva capital regional a través de una obra con calidad arquitectónica que entregue al público una gestión moderna, eficiente y cercana. Para lograr este objetivo es primordial la aplicación de conceptos como innovación en el diseño, calidad de la construcción y distribución óptima del espacio.

Técnicamente, el proyecto considera la construcción de aproximadamente 48.000 metros cuadrados, compuestos por de un conjunto de edificios interconectados, que cumplan con las condiciones necesarias de accesibilidad universal, entregando a los ciudadanos espacios libres, con zonas de tránsito amplias y bien señalizadas.



NOMBRE PROYECTO

PROYECTO CENTRO PENITENCIARIO DE CHILLÁN

REGIÓN | XVI

TIPO PROYECTO | Sectorial

MONTO EN USD | MM USD 112

INICIATIVA | MINISTERIO DE JUSTICIA

ESTADO | Paralizado

TIPO FINANCIAMIENTO | Público

OBJETIVO | Dar solución a la alta sobrepoblación del actual edificio (131%) y a su ubicación actual en pleno centro de la ciudad.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El centro penitenciario de la comuna de Chillán se encuentra en pleno centro de la ciudad y su funcionamiento data del año 1943. La capacidad real es de 460 internos(as) y actualmente tienen una tasa de ocupación de 131% (601 personas). Estas condiciones han generado que la comunidad, así como también las entidades públicas se manifiesten a favor de contar con un nuevo centro penitenciario que permita mejorar la actual infraestructura asociada a este ámbito. Las alternativas de emplazamiento se han convertido en el gran obstáculo para el avance de este proyecto.



CChC CONCEPCIÓN

La población de la región del Biobío alcanza aproximadamente los 1.971.998 habitantes (datos preliminares CENSO INE, 2012), que equivale al 11,8% del total nacional. La población urbana es el 82% y la rural el 18%. El Producto Interno Bruto anual regional alcanza aproximadamente a MM USD 13.000 (Banco Central, 2013) con una participación de un 7,6% a nivel nacional destacándose el aporte de los sectores industria manufacturera (24,1%), electricidad, gas y agua (13,3%), servicios personales (13,2%) y construcción (8,8%), su tasa anual de variación promedio ha sido un 3%, inferior al promedio nacional los últimos 5 años.

En relación a la pobreza, en los últimos períodos, la región del Biobío se ha caracterizado por evidenciar niveles por sobre la media nacional, constituyéndose en una de las regiones más pobres del país.

En el ámbito económico-productivo la región del Biobío ha experimentado una pérdida de competitividad y bajo crecimiento económico durante las últimas décadas. Entre las causas de este deterioro productivo es posible identificar:

El cambio en la matriz productiva regional, la disminución en la capacidad productiva, la concentración de la oferta al mercado externo en productos con bajo valor agregado, la deficiente calificación del recurso humano, la baja tasa de creación y adopción de innovación tecnológica, los insuficientes niveles de inversión, los inadecuados incentivos al emprendimiento y el escaso capital social productivo.

Uno de los problemas más importantes en cuanto a la infraestructura es la débil conectividad al interior de la región, con regiones vecinas y con Argentina; y está relacionada con la deficitaria capacidad de las redes viales y ferroviarias. Este problema de conectividad se hace más evidente a nivel rural, complicando el desarrollo de las actividades productivas y sociales de estas localidades.

En consideración a lo anterior se propone la existencia de una instancia que sea el soporte para la ejecución de un programa nacional y regional de infraestructura, cuya priorización, ejecución, coordinación, obtención de recursos y supervisión sea un interés de Estado, por sobre la coyuntura de la economía y/o de los gobiernos. Se requiere que este programa cuente con una cartera de proyectos críticos, que responda oportuna y adecuadamente a las necesidades de cada región, con un permanente control de avances y cumplimientos.

Cuadro Resumen de Proyectos Críticos de Infraestructura para el Desarrollo definidos por la CChC de Concepción

PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA	MM USD
APOYO LOGÍSTICO	1.068
ACCESO FERROVIARIO NORTE A CONCEPCIÓN DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	328
CONEXIÓN INTERPORTUARIA NORTE	63
COSTANERA SUR, RÍO BIOBÍO	58
INTERCONEXIÓN COPIULEMU-HUALQUI-PUERTO CORONEL	97
INTERCONEXIÓN VIAL LOGÍSTICA PORTUARIA CONCEPCIÓN, RUTA PIE DE MONTE	163
MEJORAMIENTO RUTA ABANICO-PASO INTERNACIONAL PICHACHÉN, ANTUCO	42
TERCER DIQUE ASMAR	317
DE USO SOCIAL	233
TREN SUBTERRÁNEO CONCEPCIÓN "BIOMETRO"	328
TOTAL GENERAL	1.301



NOMBRE PROYECTO

INTERCONEXIÓN VIAL LOGÍSTICA PORTUARIA CONCEPCIÓN, RUTA PIE DE MONTE

REGIÓN | VIII**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 163**INICIATIVA** | Concesiones Públicas**ESTADO** | Diseño de Ingeniería**TIPO FINANCIAMIENTO** | Público-Privado**OBJETIVO** | Generar conexión interportuaria y mejorar actual congestión vehicular de la ruta 160 (tramo San Pedro)

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Proyecto busca el desarrollo de una vía alternativa a la Ruta 160 en el tramo entre San Pedro de la Paz y Coronel. En ese marco, se explora un trazado por el borde de los cerros, al oriente de la Ruta 160, que conecte con la Concesión Vial Puente Industrial por el norte, y con la Concesión Ruta 160, Tramo Coronel-Tres Pinos por el sur. El proyecto tendría una extensión de aproximadamente 20 km. Éste considera un sistema vial con señalización, iluminación, cruces a desnivel en sus principales intersecciones, lo cual mejorará notablemente la conectividad del sector.

NOMBRE PROYECTO

CONEXIÓN INTERPORTUARIA NORTE

REGIÓN | VIII**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 63**INICIATIVA** | Sectorial**ESTADO** | Diseño de Ingeniería**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial**OBJETIVO** | Permitir conexión de ruta interportuaria con futuro puente industrial.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | A fines de la década pasada el MOP estudió el desarrollo de un proyecto denominado Interconexión Logística Portuaria Concepción. El proyecto original era de 30,9 kilómetros y unía Isla Rocuant y el Puerto San Vicente, a través de cuatro tramos. El proyecto antes descrito, fue desestimado por el MOP dentro de su cartera de concesiones de corto y mediano

plazo, surgiendo en la actualidad la propuesta de Autoridades Regionales y Comunales, para retomar esta iniciativa y evaluar una extensión del contrato de concesión Ruta Interportuaria. El proyecto conceptual que está en evaluación, incorpora parte del Tramo 1 (1,6 km) y parte del Tramo 4 de 2,5 km, de dicho proyecto, vale decir "Isla Rocuant-Rotonda Cementos Biobío-Puerto San Vicente" (por calle Juan Antonio Ríos, continuando por calle La Marina hasta la intersección con calle Malaquías Concha), con un total de 4,1 km.



NOMBRE PROYECTO

TERCER DIQUE ASMAR

REGIÓN | VIII**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 317**INICIATIVA** | ASMAR**ESTADO** | Diseño de Ingeniería**TIPO FINANCIAMIENTO** | Público**OBJETIVO** | Su construcción posibilitará la atención de buques PostPanamax

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Construcción de un dique de 350 metros de eslora y 60 de manga que permita atender la mayor demanda de buques PostPanamax y significará incrementar la actual infraestructura de ASMAR, que hoy incluye dos diques secos de 175/21 metros y 245/33 metros, además de otros diques flotantes incluyéndose dos techados para realizar trabajos en submarinos. Se estima que el no contar con este tercer dique provoca que anualmente Asmar tenga que rechazar 45 buques por no tener la capacidad para poder repararlos.

**NOMBRE PROYECTO**

MEJORAMIENTO RUTA ABANICO-PASO INTERNACIONAL PICHACHÉN, ANTUCO

REGIÓN | VIII**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 42**INICIATIVA** | Chile 3030**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial**OBJETIVO** | Generar un nuevo paso internacional y potenciar turismo rural de la zona

DESCRIPCIÓN PROYECTO | En actual estudio de prefactibilidad que permita conocer la conveniencia técnica, económica, social, ambiental y territorial de mejorar 55 km de la ruta Q-45, entre el sector de Chacay y el límite internacional con Argentina. Esta vía permitirá la consolidación del Paso Internacional Pichachén y mejoraría el acceso al Parque Nacional Laguna de Laja y los atractivos naturales asociados a éste, de manera de fomentar las potenciales actividades productivas y turísticas de la zona.



NOMBRE PROYECTO

COSTANERA SUR, RÍO BIOBÍO

REGIÓN | VIII

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 58

INICIATIVA | MINVU

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial

OBJETIVO | Permitir continuidad de Ruta Borde Mar, evitando el ingreso por el centro de San Pedro de la Paz

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El primer tramo abarca desde el Puente Bicentenario (Chacabuco), pasando por debajo del puente Llacolén hasta llegar al puente Juan Pablo II, con un total de 2,7 km, que en una segunda etapa podrá extender la vía hasta el futuro puente Industrial y la Ruta Borde Mar (MINVU).



NOMBRE PROYECTO

TREN SUBTERRÁNEO CONCEPCIÓN “BIOMETRO”

REGIÓN | VIII

TIPO PROYECTO | De uso Social

MONTO EN USD | MM USD 223

INICIATIVA | EFE

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial

OBJETIVO | Intensificar el uso del tren, mediante la creación de un nuevo recorrido urbano (centro de Concepción)

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Acorde a lo expuesto en etapa de prefactibilidad del proyecto, el soterramiento establecería 8 nuevas estaciones comenzando en Padre Hurtado en Concepción, continúa hasta Angol-Lincoyán; Anibal Pinto-Colo Colo, Tribunales, Hospital-UdeC, Juan Bosco, Plaza Acevedo, Terminal de Buses-Estadio y Universidad del Bío Bío. Todo el recorrido por el centro de Concepción pasaría por la calle O'Higgins ya que la intención además es descongestionar las vías.

Trazado propuesto para futuro metro



5,3 kms.

Unirá los principales puntos o hitos de la ciudad, desde la Estación de Trenes hasta la Universidad del Bío Bío.



Uno de los puntos de discordia es el paso del tren subterráneo por O'Higgins. Otras propuestas pretenden utilizar calles como Los Carrera o Víctor Lamas.

NOMBRE PROYECTO

ACCESO FERROVIARIO NORTE A CONCEPCIÓN

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

REGIÓN | VIII**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 328**INICIATIVA** | EFE**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial**OBJETIVO** | Optimización de los intercambios de carga y pasajeros entre el Gran Concepción y la comuna de Chillán.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Proyecto que consiste en habilitar un nuevo acceso norte de 70 km con un costo asociado de MM \$197.000 millones que permitirá extender el tren que va desde Santiago a Chillán hasta la capital del Biobío. Esta obra contribuirá a descongestionar las rutas entre los centros productores y los puertos de la región, en un contexto donde se prevé un fuerte aumento de los flujos de carga, principalmente forestal y agrícola, que mejorará la competitividad de los exportadores locales y que potenciará los flujos de personas y de carga entre Chillán y Concepción, pero también hacia y desde Santiago.

**NOMBRE PROYECTO**

INTERCONEXIÓN COPIULEMU-HUALQUI-PUERTO CORONEL

REGIÓN | VIII**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 97**INICIATIVA** | Concesión Privada**ESTADO** | Diseño de Ingeniería**TIPO FINANCIAMIENTO** | Público-Privado**OBJETIVO** | Permitir rápido acceso a puerto de Coronel de tránsito proveniente desde la ruta 5 sur.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Nuevo eje vial que une la Ruta O-50 (Concepción-Cabrero) con la Ruta 160 (Coronel-Tres Pinos). Representa una alternativa directa de acceso al Puerto de Coronel, como también a los sectores industriales de las comunas de San Pedro de la Paz y Coronel, para los flujos provenientes de Ruta 5, que utilizan el Camino Cabrero-Concepción. Esta nueva conexión directa, permite evitar el cruce del centro de las comunas de Concepción y Talcahuano para acceder a los puertos de San Vicente y Talcahuano, y las comunas de Concepción y San Pedro de la Paz para acceder al Puerto de Coronel y el sector Industrial de estas comunas.



CChC LOS ÁNGELES

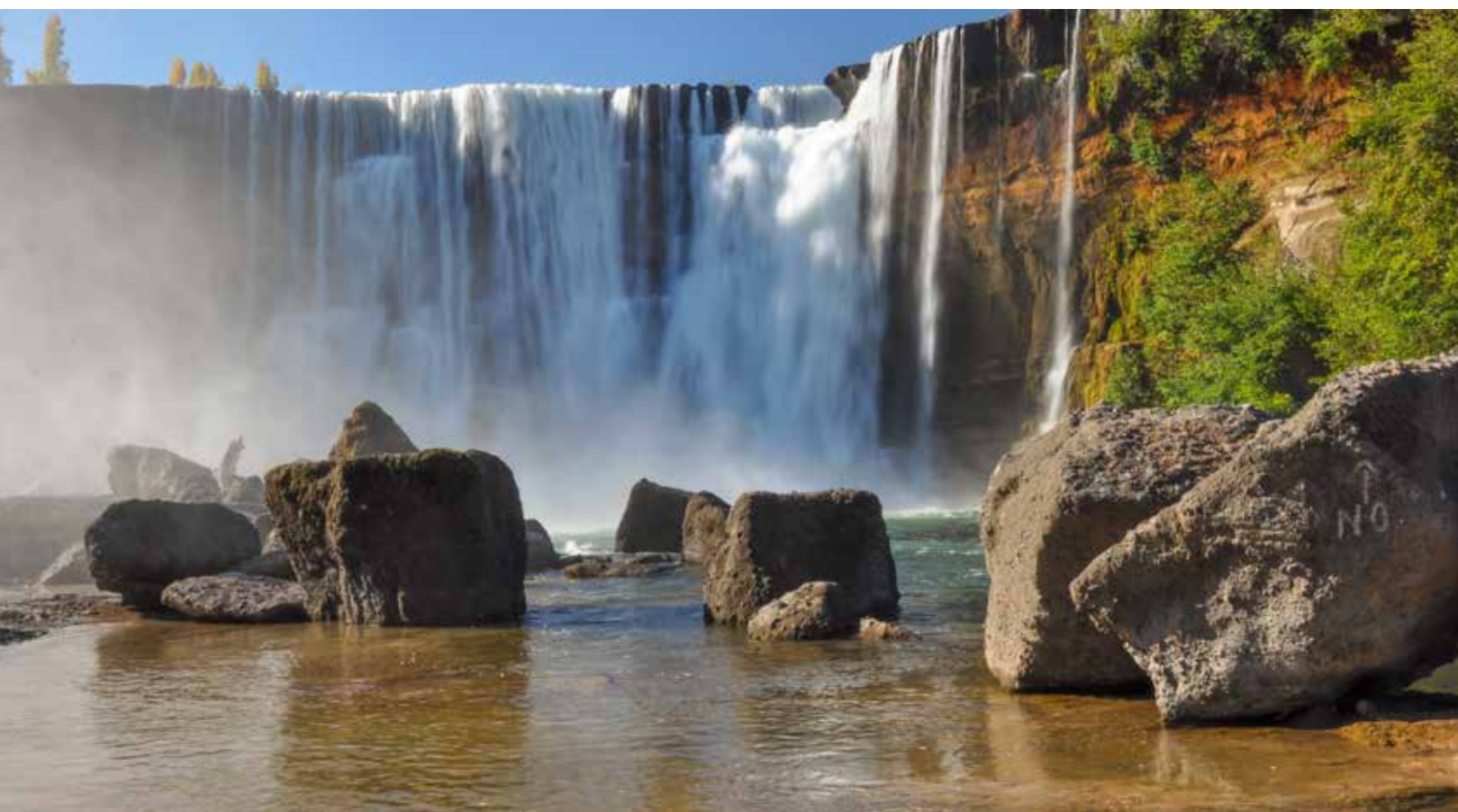
Ubicada en el corazón de Chile, Los Ángeles, se ha transformado en una de las ciudades más importantes del país. Con una pujante economía, basada principalmente en la industria forestal y agrícola, la capital de la provincia del Biobío, busca adecuar su explosivo crecimiento para transformarse en una gran urbe, con una infraestructura de nivel que permita elevar su productividad y competitividad.

De acuerdo a las informaciones del Censo de 2012, Los Ángeles, fue la urbe que más creció en el último tiempo con 187 mil habitantes; convirtiéndose así, en la segunda comuna más poblada de la Región y la sexta ciudad con mayor población al sur de Santiago, después de Concepción, Temuco, Rancagua, Puerto Montt y Talca.

El desarrollo de nuevas industrias, proyectos inmobiliarios, ejecución de obras de infraestructura pública y privada, asociado al despegue económico hicieron de la ciudad un lugar atractivo para vivir, por lo que hoy, existe el desafío de lograr un crecimiento armónico, equitativo que permita mejorar su conectividad, accesos y cambiar la cara de la ciudad.

Es por ello, que el gremio está impulsando una serie de proyectos de infraestructura crítica para el desarrollo de la ciudad, con énfasis en la conectividad interurbana, que posibilitarán mejorar la conectividad -en especial con las comunas cordilleras de la provincia- que deben lidiar con vías no aptas para la gran demanda y congestión vehicular en los accesos.

Estas propuestas las hacemos porque creemos y valoramos la importancia de este pilar estratégico para el crecimiento económico y social de Los Ángeles. Asimismo, con su realización, daremos un gran paso para relevar el rol de la comuna como la gran capital provincial que es.



Cuadro Resumen de Proyectos Críticos de Infraestructura para el Desarrollo definidos por la CChC de Los Ángeles

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	MM USD
APOYO LOGÍSTICO	POR DEFINIR
CONECTIVIDAD COMUNAS CORDILLERANAS	POR DEFINIR
MEJORAR HABILITACIÓN DEL AERÓDROMO MARÍA DOLORES	POR DEFINIR
TERMINAL FERROVIARIO PARA LOS ÁNGELES.	POR DEFINIR
DE USO SOCIAL	POR DEFINIR
ANILLO-CIRCUNVALACIÓN DE LA AVENIDA ORIENTE	POR DEFINIR
DESCONGESTIONAMIENTO DE LOS PRINCIPALES ACCESOS DE LOS ÁNGELES	POR DEFINIR
TOTAL GENERAL	POR DEFINIR

NOMBRE PROYECTO

ANILLO-CIRCUNVALACIÓN DE LA AVENIDA ORIENTE

REGIÓN | VIII

TIPO PROYECTO | De uso Social

MONTO EN USD | Por definir

INICIATIVA | CChC

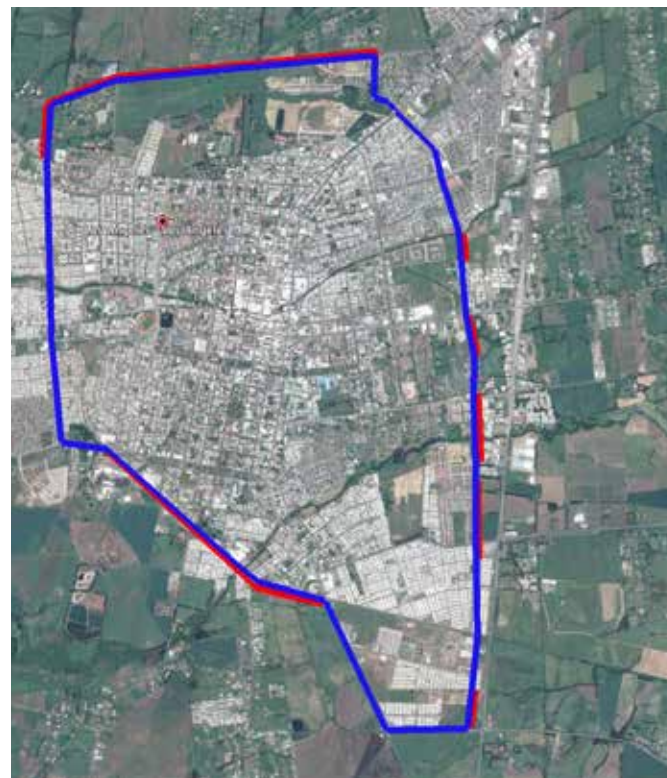
ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Público-Privado

OBJETIVO | Facilitar los desplazamientos peri-urbanos entre barrios.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Una urbe como Los Ángeles, requiere descongestionar sus vías y mejorar el desplazamiento al interior de la ciudad, es por ello, que se propone completar la circunvalación de la avenida Oriente para facilitar el tráfico entre las distintas zonas peri-urbanas de la ciudad, disminuyendo los tiempos de movilización y descongestionando el centro de la ciudad.

El anillo, tiene una longitud total 16,1 km, que actualmente, existe construido un 47,8% (7,7 km) de este anillo; sin embargo, no se cuenta con la continuidad de la infraestructura vial en toda su extensión por lo cual los desplazamientos actuales son ineficientes y afectan la calidad de vida de la comunidad local. Para terminar la circunvalación, queda por construir 8,4 km correspondientes al 52,2% del eje.



NOMBRE PROYECTO

CONECTIVIDAD COMUNAS CORDILLERANAS

REGIÓN | VIII

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | Por definir

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Público-Privado

OBJETIVO | Ampliar a doble calzada las rutas Q-45 y Q-61

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Los habitantes de las comunas cordilleranas de la provincia del Biobío requieren con urgencia mejorar su conectividad. A lo largo de los años, se han priorizado mejoras hacia el sector poniente de la provincia; sin embargo, es necesario, acoger la demanda de las comunas de la zona oriente, es por ello, que se propone la ampliación a doble calzada de las rutas Q-45 y Q-61, considerando lo siguiente:

Propuesta 1: Ampliar a doble vía la ruta Q-45 desde Los Ángeles hasta intersección con el cruce Abanico, con un total de 72 km, lo que beneficiará a una población aproximada de 27.000 habitantes, beneficiando a las comunas de Antuco, Quilleco y Tucapel.

Propuesta 2: Ampliar a doble vía la ruta Q-61 desde Los Ángeles hasta la comuna de Santa Bárbara, con un total de 33,5 km, beneficiando a más de 26.000 habitantes de las ciudades de Alto Biobío, Santa Bárbara y Quilaco.

Los cambios propuestos permitirán mejorar tanto los desplazamientos de quienes residen en las comunas cordilleranas, como también, atraer a potenciales visitantes fortaleciendo así los sectores del comercio, la industria y el turismo a nivel provincial.



NOMBRE PROYECTO**MEJORAR HABILITACIÓN DEL AERÓDROMO MARÍA DOLORES****REGIÓN** | VIII**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | Por definir**INICIATIVA** | CChC**ESTADO** | Desarrollo**TIPO FINANCIAMIENTO** | Público-Privado**OBJETIVO** | Extender pista del aeródromo María Dolores.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | La capital de la provincia del Biobío, debido a su pujante crecimiento, requiere con urgencia mejorar su conexión con la región y el país. Actualmente, el único servicio de transporte de pasajeros que llega directamente a la ciudad, es el terrestre.

El actual aeródromo de la comuna de Los Ángeles, María Dolores, cuenta con una infraestructura mejorada después del terremoto del año 2010; sin embargo, tiene cierta restricción para mejorar la oferta de vuelos, debido a la longitud de 1.700 metros.

Por ello, y dado que los terminales de pasajeros aéreos se han posicionado como una alternativa accesible a amplios segmentos de la población y sus servicios impactan a miles de personas, se propone ampliar la pista del aeródromo en 600 metros adicionales para abrir a la oferta a vuelos de carga, nacionales e internacionales y cumplir con el anhelo de los habitantes de la provincia de contar con un terminal aéreo habilitado.

**NOMBRE PROYECTO****TERMINAL FERROVIARIO PARA LOS ÁNGELES****REGIÓN** | VIII**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | Por definir**INICIATIVA** | CChC**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | Público-Privado**OBJETIVO** | Mejorar la conectividad local e integrar el sistema logístico de carga en las afueras de la ciudad.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto consiste en la extensión de la vía ferroviaria desde la comuna de Monte Águila a la comuna de Los Ángeles, específicamente en la zona de María Dolores, una extensión de aproximadamente 42 kilómetros. Este proyecto promueve por una parte la concentración de la infraestructura logística a nivel local en las afueras de la ciudad, descongestionando así el centro urbano; y por otra promueve la multi-modalidad tanto a nivel de usuarios como a nivel industrial.



NOMBRE PROYECTO

DESCONGESTIONAMIENTO DE LOS PRINCIPALES ACCESOS DE LOS ÁNGELES

REGIÓN | VIII

TIPO PROYECTO | De uso Social

MONTO EN USD | Por definir

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Fase de estudio e idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Público-Privado

OBJETIVO | Mejorar los accesos principales a la ciudad para dar conectividad a las comunas cordilleranas de la provincia de Biobío

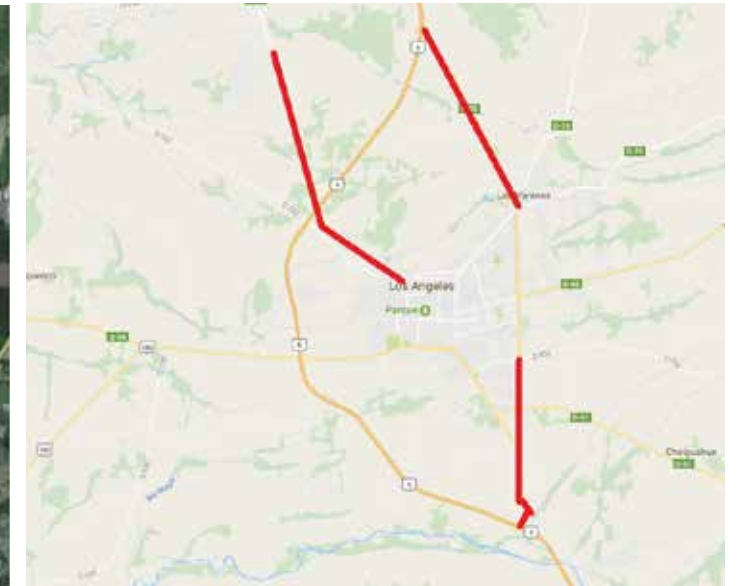
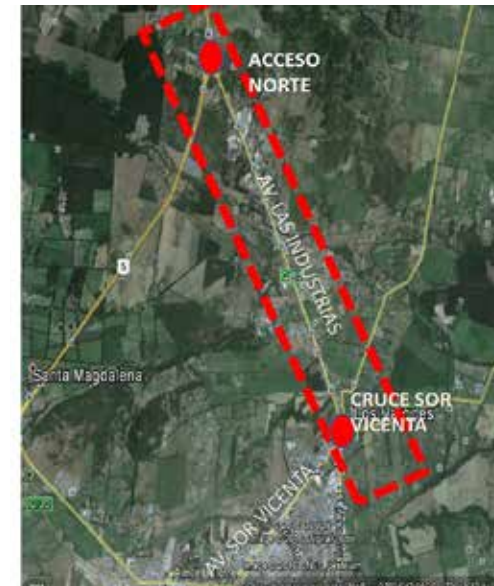
DESCRIPCIÓN PROYECTO | Dado que no se identifica un acceso principal al centro de Los Ángeles y que posterior a la construcción de la ruta Q-180, sólo el acceso por Av. Vicuña Mackenna tendrá doble vía se propone:

Propuesta 1: Se sugiere construir doble vía desde el Aeródromo María Dolores a través de la calle Orompello hasta la calle Ercilla y destacar como acceso principal al centro de la ciudad, con una longitud de 9 km. Cabe destacar que esta propuesta se encuentra en fase de estudio de factibilidad por parte del municipio, sin embargo, sólo considera 4 km.

Propuesta 2: Con respecto a los accesos norte y sur, se sugiere extender la doble vía desde Avenida Sor Vicenta hacia el Norte y Avenida Francisco Encina hacia el sur, esto debido al gran flujo vehicular que converge de las comunas provenientes del oriente (Antuco, Tucapel, Quilleco, Santa Bárbara, Alto Biobío y Quilaco), con un total de 11,5 kilómetros. Esta propuesta está en fase de idea, aun cuando el proyecto inicial de la doble vía en avenida Las Industrias consideraba toda su extensión; sin embargo, por un tema de presupuesto, se privilegió lo que existe actualmente.

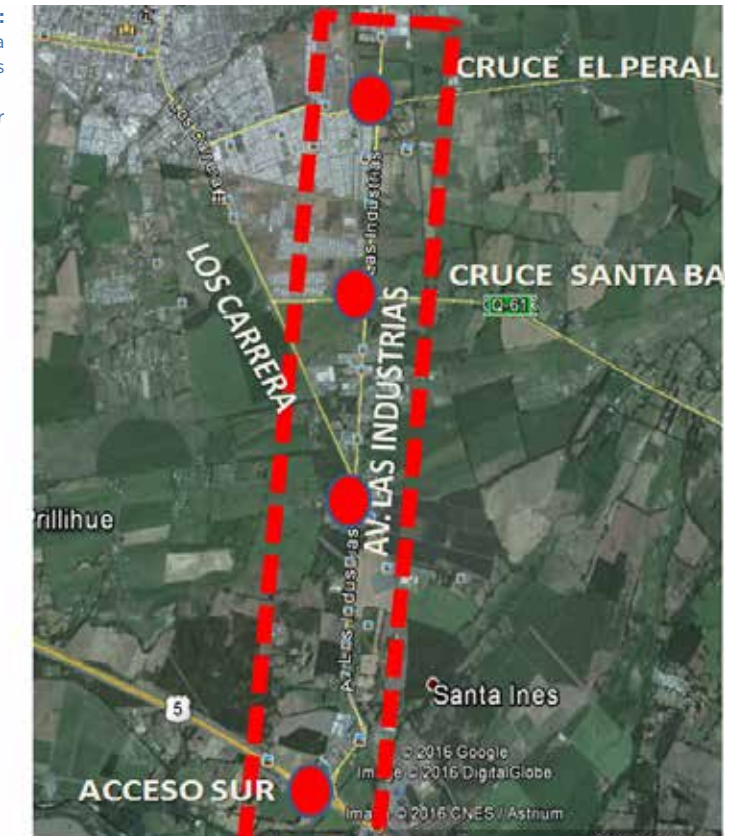
Propuesta 2:
Continuidad doble vía
Av. Las Industrias

Entre Acceso norte
y cruce Sor Vicenta



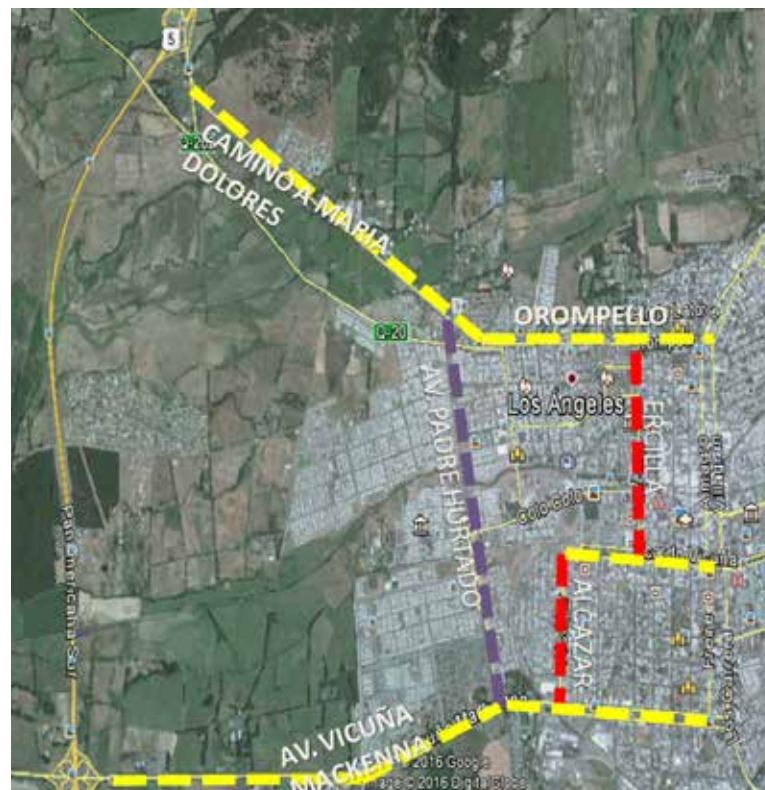
Propuesta 2:
Continuidad doble vía
Av. Las Industrias

Entre cruce el Peral y Acceso Sur



Propuesta 1:
Continuidad de acceso
María Dolores

Desde Orompello
Hasta Ercilla



CChC TEMUCO

La región de La Araucanía cuenta con una superficie total de 31.842,30 kilómetros cuadrados, equivalentes al 4,2% del territorio nacional. Según el INE la población proyectada al 2016 alcanza a 995.974 habitantes y una densidad de 31.3 habitantes por kilómetro cuadrado.

A través de la historia, sus principales actividades económicas se han vinculado a la agricultura de cultivos tradicionales y el rubro forestal. Sin embargo, en el último tiempo el turismo ha tomado un alto protagonismo, esto gracias al desarrollo de la zona Lacustre y el fomento de emprendimientos en el borde costero de La Araucanía, como también a ejemplos de turismo no tradicional en el valle, como lo son por ejemplo los del tipo étnico.

Pero aun así lo anterior no ha logrado generar el desarrollo esperado para la región por la falta de conectividad vial hacia los focos turísticos ya establecidos en estas zonas, un caso ya conocido es el que se aprecia en los meses de verano en el camino hacia Villarrica y Pucón y que hoy se repite hacia otras zonas como por ejemplo Lonquimay y Lican Ray.

Finalmente otro punto que afecta al desarrollo de proyectos que pudieran generar inversión en la zona y que también afecta en parte al turismo, es la falta de planificación urbana donde hoy en día se trabaja con Planes Reguladores Comunales muy antiguos o que no incorporan las demandas actuales de movilidad y transporte de las ciudades modernas.

Cuadro Resumen de Proyectos Críticos de Infraestructura para el Desarrollo definidos por la CChC de Temuco

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	MM USD
BASAL	110
EMBALSE DEL RÍO BLANCO-CUENCA DEL CAUTÍN	110
APOYO LOGÍSTICO	350
PROYECTO: DOBLE VÍA FREIRE-VILLARRICA-PUCÓN, INCLUYE BYPASS VILLARRICA	300
PUERTO PARA LA ARAUCANÍA (PUERTO DEPORTIVO DE QUEULE)	50
DE USO SOCIAL	105
SISTEMA DE TREN URBANO DEL GRAN TEMUCO	105
TRÉBOL MAQUEHUE Y ENLACE CIRCUNVALACIÓN SALIDA SUR TEMUCO	POR DEFINIR
TOTAL GENERAL	565



NOMBRE PROYECTO

DOBLE VÍA FREIRE-VILLARRICA-PUCÓN, INCLUYE BYPASS VILLARRICA

REGIÓN | IX

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 300

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | Público-Privado

OBJETIVO | Mejoramiento de la conectividad hacia la zona Lacustre de la Araucanía

DESCRIPCIÓN PROYECTO | La propuesta pretende mejorar la seguridad y conectividad con las ciudades de Villarrica y Pucón, entregando además un bypass que libere de atochamiento a Villarrica en temporada alta. Se trata de un proyecto de conexión vial hacia la Araucanía Lacustre, que implica solución integral tanto para Villarrica como Licán Ray y Pucón, pensando en potenciar, por una parte, el turismo, pero también en atender la necesidad cotidiana de los habitantes de Villarrica, la segunda ciudad más grande en términos demográficos de la Araucanía, quienes necesitan tener una conexión segura y expedita hacia la Ruta 5 y Temuco, el aeropuerto y el país en general. Comprende 91 km.



NOMBRE PROYECTO

TRÉBOL MAQUEHUE Y ENLACE CIRCUNVALACIÓN SALIDA SUR TEMUCO

REGIÓN | IX

TIPO PROYECTO | De uso Social

MONTO EN USD | Por Definir

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial

OBJETIVO | Mejorar conectividad-liberar acceso/salida de Temuco

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Proyecto que incorporaría un mejoramiento del Puente Cautín, además de un trébol en salida sur de Temuco y la unión de la hoy en construcción "Interconexión Temuco-PLC".

El proyecto busca mejorar la imagen de la entrada sur de la capital regional y entregar una solución a una hoy colapsada vía de entrada/salida de Temuco. Cabe mencionar que hoy en el sector se construye el Hospital de Padre Las Casas lo que genera más congestión en el punto en cuestión.



CChC VALDIVIA

La Región de Los Ríos nace el 02 de octubre de 2007, de acuerdo a lo establecido en la Ley 20.174 publicada en el Diario Oficial el 05 de abril del mismo año, con su capital regional en la ciudad de Valdivia.

La región comprende las provincias de Valdivia y Ranco, compuesta por doce comunas, que son:

PROVINCIA DE VALDIVIA

Capital provincial Valdivia.

- Mariquina
- Lanco
- Los Lagos
- Corral
- Máfil
- Panguipulli
- Paillaco

PROVINCIA DE RANCO

Capital provincial La Unión.

- La Unión
- Futrono
- Río Bueno
- Lago Ranco

De acuerdo al censo de 2002, las comunas que forman la actual XIV Región contaban con una población total de 356.396 habitantes, compuesta por 178.457 hombres y 177.939 mujeres; mientras que la población estimada para el año 2006 era de 373.712 habitantes.

La economía regional se sustenta principalmente gracias al rubro silvicultor, tanto por la extracción de maderas (principalmente pino insigne y en menor medida, eucalipto) como del procesamiento de celulosa en plantas como la de CELCO, ubicada en las cercanías de Mariquina. El desarrollo agrícola de cereales y de la ganadería también son importantes actividades realizadas en los sectores interiores de la región.

El turismo es también una importante fuente de desarrollo para la región, tanto en Valdivia como en la zona interior lacustre, destacando diversos balnearios como Coñaripe en el sector de los Siete Lagos y en las riberas del lago Ranco. En la zona cordillerana, los principales atractivos son los centros termales y las reservas naturales existentes.



Cuadro Resumen de Proyectos Críticos de Infraestructura para el Desarrollo definidos por la CChC de Valdivia

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	MM USD
APOYO LOGÍSTICO	351
AMPLIACIÓN PUENTE PEDRO DE VALDIVIA	26
CONECTIVIDAD SECTOR TOROBAYO Y LAS MULATAS	77
DOBLE VÍA VALDIVIA _ MARIQUINA Y VALDIVIA PAILLACO.	209
PUENTE COCHRANE - LOS PELÚES	39
TOTAL GENERAL	351

NOMBRE PROYECTO**PUENTE COCHRANE - LOS PELÚES****REGIÓN** | XVI**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 39**INICIATIVA** | Minvu**ESTADO** | Diseño de Ingeniería en Desarrollo**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial

OBJETIVO | Conectar el sector centro-sur de Valdivia en la calle Cochrane, con la isla Teja en la calle Los Pelúes, conformando un nuevo eje estructurante de Valdivia.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El nuevo puente Cochrane posee una tipología estructural convencional con pilares en el lecho fluvial y vigas de altura variable similares a otros puentes de la ciudad, empalmado en forma recta en la esquina de calles Cochrane - General Lagos, de modo de minimizar la afectación del área patrimonial existente en calle General Lagos. La estructura poseerá una longitud de 325 m, con 4 pilares (3 de ellos en el lecho fluvial) y un sistema de vigas conformado por celosías estructurales metálicas. La altura libre del puente tendrá un máximo de 13,5 m, es decir 3,5 metros más que el actual puente Pedro de Valdivia, de modo de asegurar la navegabilidad fluvial. Su perfil transversal será de 17 m, con una calzada simple bidireccional, además de dos aceras peatonales y una ciclovía de alto estándar, la que tendrá continuidad con las ciclovías proyectadas tanto en calle Cochrane como en Los Pelúes y Los Laureles, esto último en la isla Teja.

Enero 2017, Inician sondeos en río Valdivia para diseño de ingeniería de nuevo puente Cochrane-Los Pelúes a fin de consolidar un nuevo diseño que permitirá posteriormente iniciar la construcción del nuevo viaducto, a lo que se sumará en las próximas semanas el comienzo de los trabajos de prospecciones arqueológicas, y el llamado a licitación para elaborar los estudios complementarios de impacto ambiental que involucra el proyecto.

Plazo: Inicio de construcción año 2020

**NOMBRE PROYECTO****AMPLIACIÓN PUENTE PEDRO DE VALDIVIA****REGIÓN** | XVI**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 26**INICIATIVA** | Chile 3030**ESTADO** | Diseño de Ingeniería en Desarrollo**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial

OBJETIVO | Mejoramiento interconexión vial Valdivia centro con Isla Teja.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Se encuentra en desarrollo un estudio de ingeniería que genera un diagnóstico estructural del puente, etapa actualmente en desarrollo (ingeniería básica), a partir de la cual en las siguientes fases del estudio se definirá y proyectará la solución de ampliación de capacidad a 3 o 4 pistas, con criterios de resguardo patrimonial y paisajístico, y considerando movilidad ciclista y peatonal. Además, incorpora la solución de tránsito de los accesos hoy congestionados al puente, tanto en la calle Los Robles como en el par Janequeo - Avenida Alemania. Luego de concluida la actual etapa, el estudio considera la fase de diagnóstico y definición de alternativas de solución, para finalmente obtener el proyecto definitivo y su costo de inversión, todo ello durante el presente año 2017. Este estudio es financiado por el Gobierno Regional de Los Ríos con recursos del Ministerio de Transportes, y su dirección técnica ha sido encargada a la Secretaría Ejecutiva del Plan Ciudad de Puentes.



NOMBRE PROYECTO

CONECTIVIDAD SECTOR TOROBAYO Y LAS MULATAS

REGIÓN | XVI

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | Referencial a nivel de anteproyecto. Puente: 40 MM USD y Ampliación doble vía: 37 MM USD

INICIATIVA | Chile 3030

ESTADO | Prefactibilidad en Desarrollo

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial

OBJETIVO | Esta conectividad pretende consolidar la circunvalación integral a la ciudad de Valdivia, finalizando el tramo sur a través de un paso sobre el río Valdivia, y además facilitar la conectividad de Valdivia con el sector costero.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | En forma complementaria, la iniciativa en estudio busca mejorar la ruta T-350 Niebla – Valdivia en el tramo entre Toro Bayo y Cutipay, acorde a la zona de expansión urbana del Plan Regulador Comunal de Valdivia, definiendo un mayor ordenamiento y seguridad vial a la situación actualmente existente de accesos inmobiliarios, comerciales e industriales.

Se encuentra en desarrollo el estudio de prefactibilidad, es decir, análisis y selección de alternativas hasta finalizar este año con un anteproyecto definitivo, bajo responsabilidad técnica y financiera del Ministerio de Obras Públicas. Una vez finalizado el presente estudio, se procederá a llamar a licitación la ingeniería de detalle de la solución ya anteproyectada.



NOMBRE PROYECTO

DOBLE VÍA VALDIVIA - MARIQUINA Y VALDIVIA PAILLACO

REGIÓN | XVI

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 209

INICIATIVA | Chile 3030

ESTADO | Anteproyecto referencial de ingeniería en desarrollo

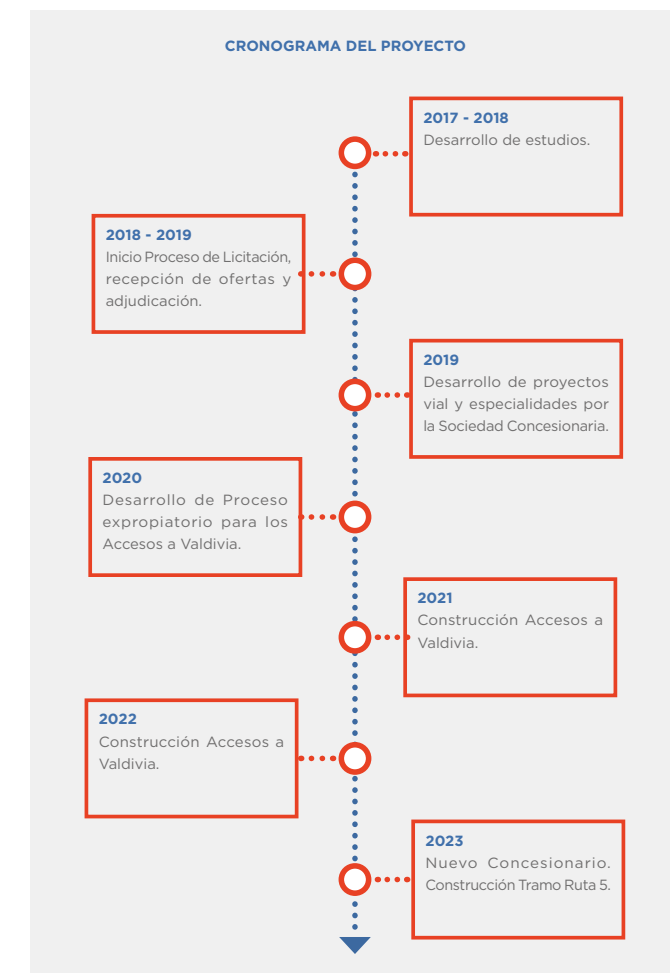
TIPO FINANCIAMIENTO | Iniciativa Privada de Concesiones

OBJETIVO | El Proyecto “Accesos a Valdivia” busca poner a disposición de la comunidad una infraestructura vial de alto estándar, que otorgue sustentabilidad al desarrollo social, económico, turístico y productivo de la ciudad de Valdivia y la región.

DESCRIPCIÓN PROYECTO |

Tramo I, Intersección Ruta 5 Sur en San José de la Mariquina- Acceso Norte Valdivia: El inicio del proyecto en Ruta 202 corresponde a la intersección de esta ruta con la Ruta 5 Sur en San José de la Mariquina, hasta la bifurcación con la Ruta T-312, con una extensión aproximada de 44,4 Km. Para dar continuidad a la ruta se proponen las siguientes estructuras y conexiones: Respecto del perfil tipo, se propone una doble calzada de dos pistas de circulación, se contempla la construcción de la segunda calzada proyectada y la rehabilitación de la existente, si fuera necesario. Ambas calzadas de 7.0 m de ancho, con bermas de 2.5 m, alternando con calles de servicios de ancho de 7.0 m. Respecto del pavimento, se propone para la calzada proyectada pavimento asfáltico y respecto a la rehabilitación de calzada, reposición con pavimento asfáltico.

Tramo II, Intersección con Ruta 5 Sur en Paillaco Acceso Sur a Valdivia: El inicio del proyecto en Ruta 206 corresponde a la intersección con la Ruta 5 Sur en Paillaco hasta la intersección de esta ruta con la Circunvalación Sur de Valdivia, con una extensión aproximada de 44,0 Km. Respecto del perfil tipo, se propone una doble calzada de dos pistas de circulación, se contempla la construcción de la segunda calzada proyectada y la rehabilitación de la existente. Ambas calzadas de 7.0 m de ancho, con bermas de 2.5 m, alternando con calles de servicios de ancho de 7.0 m. Respecto del pavimento, se propone para la calzada proyectada pavimento de asfáltico y respecto a la rehabilitación de calzada, reposición de con pavimento asfáltico. Se considera la construcción de una variante en doble calzada a los Humedales de Santo Domingo en una extensión de 5,0 km aproximadamente.



CChC OSORNO

La región de Los Lagos es una región geográficamente compleja, y su economía está caracterizada por sectores bien definidos y cuya actividad económica fundamental no está dada por un solo rubro, sino que es diversa, al modo de la región, y corresponden al sector agroganadero, pesquero, maderero y turístico asociado precisamente a esta potencial diversidad.

La provincia de Osorno, se ubica en el extremo norte de la región, con una población de 221.509 habitantes, y está orientada principalmente hacia la actividad agropecuaria, vinculada a los sectores productivos de carne, leche y sus derivados. Otras de las actividades económicas importantes de la provincia son la extracción de productos del bosque en la cordillera de la costa, y a la pesca artesanal en las comunas costeras. El turismo por su parte, se ha abierto camino cada vez más explotando la diversidad de la región.

Sobre esta base, la CChC Osorno ha desarrollado una cartera de proyectos que intentan ser coherentes con un proceso de planificación para nuestra región, provincia y ciudad, tal que se oriente a considerar al territorio como elemento central para articular un modelo de desarrollo sostenible en el tiempo.

Dada la diversidad del contexto económico-productivo de la región, su crecimiento y su desarrollo radica fundamentalmente en SUMAR el potencial de lo particular de cada una de las ciudades y poblados, en su geografía propia y su vocación, que ciertamente son distintas y de distinta escala, y por tanto deben aportar al crecimiento territorial desde su propia visión de economía local.

Creemos que al impulsar el Desarrollo orbital y el Crecimiento en red de cada una de las ciudades y localidades de nuestro territorio lograremos el equilibrado desarrollo que nuestra región merece.

Para lograr este objetivo, tanto la infraestructura y como el equipamiento que asegure conectividad permanente y territorial entre estas localidades de distinta escala es fundamental, toda vez que ellas requieren salir de su propio centro para promover su localidad, ofrecer sus servicios, y comercializar sus productos, abasteciendo los centros de mayor escala en los distintos puntos del territorio, logrando la debida y ansiada integración.

Esta es la infraestructura que nos conecta. No permite hacer sinapsis

Aspirar a una adecuada gestión que permita la integración de nuestro territorio exige a nuestro juicio, un Plan Estratégico de Conectividad Territorial para el desarrollo de proyectos de infraestructura, conectividad intermodal y equipamiento.



OBJETIVO CChC OSORNO PLAN ESTRATÉGICO DE CONECTIVIDAD TERRITORIAL

CONFORMAR UN CORDON BIOCEANICO NOR-PATAGONICO

1º Etapa: Ruta 215 Osorno – Cardenal Samoré

Proyecto de conectividad nacional y ruta mayoritariamente comercial, de transporte de carga y conectividad de la zona andina de la Patagonia tanto chilena como Argentina, y en este sentido una VÍA DE INTEGRACIÓN y continuidad terrestre a la Ruta 5 Sur, por lo que debe ella debe alcanzar un estándar vial de similares características.

2º Etapa: Ruta U-400 Osorno – Bahía Mansa/Pucatrihue/Maicolpué

Proyecto de conectividad local e implicancia turístico regional porque genera la apertura de la zona costera y del valle interior al relacionarse con la ruta costera proyectada y que une Valdivia-con Pto. Montt.



Cuadro Resumen de Proyectos Críticos de Infraestructura para el Desarrollo definidos por la CChC de Osorno

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	MM USD
APOYO LOGÍSTICO	132
AEROPUERTO CAÑAL BAJO	7
DOBLE VÍA RUTA INTERNACIONAL 215	120
NUEVA ADUANA PASO INTERNACIONAL CARDENAL SAMORÉ	5
RUTA COSTERA PROVINCIA OSORNO	0
DE USO SOCIAL	0
RECUPERACIÓN E INTEGRACIÓN DE CAUCES FLUVIALES EN LA TRAMA URBANA DE OSORNO	0
TOTAL GENERAL	132

NOMBRE PROYECTO

DOBLE VÍA RUTA INTERNACIONAL 215

REGIÓN | X

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 120

INICIATIVA | MOP

TIPO FINANCIAMIENTO | Por definir

ESTADO | Ruta que cuenta con doble vía en los primeros 4 km. Del 2013 al 2016 se desarrollaron trabajos de mejoramiento y reposición en las calzadas entre los kilómetros 4 y 22.

OBJETIVO | Contar y mejorar con una vía de DOBLE CALZADA la conectividad entre Chile con Argentina y la Patagonia Chileno-Argentina acercando el mercado comercial atlántico a las regiones del sur austral de Chile.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Se trata de 117 kilómetros de doble vía que conecta directamente al segundo paso internacional más importante del país. Es un proyecto de conectividad nacional y una ruta mayoritariamente comercial y de transporte de carga hacia la Patagonia chilena y Argentina, por tanto es una VÍA DE INTEGRACIÓN y de continuidad terrestre a la Ruta 5 Sur, por lo que debe alcanzar un estándar vial de similares características.

PASO CARDENAL SAMORÉ						
INGRESOS DE VEHÍCULOS 2015			INGRESOS DE CAMIONES 2015			TOTAL VEHÍCULOS INGRESO 2015
Particulares	De pasajeros	Viajeros	Camiones	Carga (ton)	Viajeros	
127.308	3.830	527.902	14.518	77.004	17.106	145.656

SALIDA DE VEHÍCULOS 2015			SALIDA DE CAMIONES 2015			TOTAL VEHICULOS SALIDA 2015
Particulares	De pasajeros	Viajeros	Camiones	Carga (ton)	Viajeros	
121.903	3.802	508.498	18.329	282.507	20.506	144.034

Sobre esta base estadística, junto con cuantificar los flujos actuales y futuros de vehículos y pasajeros en el paso Cardenal Samoré, es necesario considerar la proyección que ha tenido esta ruta la última década, a la par de la integración con Argentina, y del crecimiento de la macrorregión en torno al eje Puerto Montt – Puerto Varas – Osorno – Valdivia, que integra a una población de 1.250.000 habitantes.

Declarar esta ruta como de interés público por parte del MOP, es el primer paso para iniciar un proceso de concesiones donde las empresas interesadas presenten sus proyectos.



NOMBRE PROYECTO

NUEVA ADUANA PASO INTERNACIONAL CARDENAL SAMORÉ

REGIÓN | X

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 5

INICIATIVA | MOP

ESTADO | Proyecto en etapa de modificación después de 2 licitaciones desiertas.

TIPO FINANCIAMIENTO | Por definir

OBJETIVO | Mejorar las condiciones de atención y de servicio en el paso fronterizo Cardenal Samoré, luego del incendio que destruyó la anterior infraestructura en 2013.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto corresponde al mejoramiento de la Infraestructura del Paso Internacional Cardenal Samoré con un Complejo fronterizo con aptitud para el control integrado aduanero, migratorio y sanitario, potenciando los beneficios bilaterales vinculados al turismo, y a todos los sectores productivos.

Para ello, se hace necesario que este proyecto esté acorde a la demanda de crecimiento económico y turístico de la macrorregión sur, para fortalecer y consolidar el Corredor Bioceánico Norpatagónico, para la vinculación andina Chileno-Argentina, para la conectividad con toda la zona sur austral de Chile.

Es el principal acceso al sur, el segundo de mayor tránsito de vehículos y camiones a nivel nacional, en el que anualmente más de un millón 200 mil personas cruzan entre Chile y Argentina, y cuyo flujo aumenta cada año en un 22%, por lo que es de vital importancia en el quehacer económico regional y nacional.

Otro factor que se considera al priorizar este proyecto, es el impacto referido al transporte de carga internacional por vía terrestre que tiene lugar en este paso fronterizo.

En el año 2015, de acuerdo a los registros del Servicio de Aduanas, 77.000 toneladas de carga ingresaron a nuestro país por el Paso Cardenal Samoré, mientras que ese mismo año, 282.500 toneladas fueron movilizadas hacia Argentina y hacia las regiones de Aysén y Magallanes. Este Servicio contabilizó un ingreso de 145.656 vehículos y una salida de 144.034 vehículos, durante el mismo periodo.



NOMBRE PROYECTO

AEROPUERTO CAÑAL BAJO

REGIÓN | X

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 6,5

INICIATIVA | MOP

ESTADO | Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | Por definir

OBJETIVO | Dotar de infraestructura y capacidad operativa al aeropuerto, contando con las condiciones para aviones de mayor tonelaje y capacidad de pasajeros.

Preparar al recinto para la operación de nuevas líneas regionales que realicen vuelos a ciudades intermedias como Bariloche, San Martín de los Andes, Concepción, Temuco entre otras.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Tras la finalización de las obras de alargue de la pista del Aeropuerto Cañal Bajo que permitió pasar de 1.700 a 1.950 metros, corresponde la ejecución del proyecto de mejoramiento de infraestructura de la sala de embarque. Posteriormente, el siguiente paso lógico es la instalación de estanques de almacenamiento de combustible que aseguren la frecuencia de vuelos.

Si bien actualmente el recinto está operativo y llega un vuelo diario, se realiza con restricciones de carga de combustible y pasajeros para evitar riesgos. Esta situación sitúa al aeropuerto en una condición que no permite la operación fluida ni consecutiva de vuelos, desincentivando la oferta potencial desde y hacia la provincia de Osorno.

Dentro de la justificación del proyecto está la proyección de pasajeros que realizó la Dirección de Aeropuertos: durante el año 2015 circularon 60.460 usuarios, en 2016 la cifra fue del orden de los 65.500 pasajeros, y se estima que para el año 2020 la cifra será cercana a los 90 mil.

Incentivar nuevos destinos regionales con la llegada de nuevas aerolíneas es posible puede duplicar e incluso triplicar las proyecciones de demanda realizadas a la fecha, como lo demuestra la estimación del crecimiento del flujo de pasajeros en otros aeropuertos de Chile que, al ser dotados con infraestructura base, ha permitido la llegada y operación de varias aerolíneas.

De acuerdo a los datos de Latam Airlines, entre el 2006 y el 2012 se trasladaron 1.667 toneladas de carga en el tramo Santiago-Osorno, reportándose el año 2015 un total de 40.230 toneladas por concepto de carga.

La empresa argentina American Tours (subsidiaria de la argentina American Jet) en noviembre pasado anunció la pronta materialización de una nueva ruta aérea entre Osorno y Bariloche con dos vuelos de pasajeros semanales, cuyo objetivo es entregar un servicio orientado inicialmente al turismo y potenciar así la asociatividad entre ambos territorios.

Aeródromo Cañal Bajo contempla 2 etapas;

- A1.** Alargue de la pista (concluido)
- A2.** Instalación del estanque de combustible.
- A3.** Remodelación del terminal actual.
- B1.** Construcción de un nuevo terminal.
- B2.** Nuevo alargue de la pista para a 2.200 mts. de largo.



NOMBRE PROYECTO

RECUPERACIÓN E INTEGRACIÓN DE CAUCES FLUVIALES EN LA TRAMA URBANA DE OSORNO

REGIÓN | X

TIPO PROYECTO | De uso Social

MONTO | Por definir

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Por definir

OBJETIVO | Forjar una imagen de Osorno como una ciudad vinculada con sus ríos.

Impulsar el desarrollo de la ciudad, transfiriendo el valor a los cauces fluviales a la trama urbana para mejorar el espacio público en un contexto comunitario, turístico y de servicios.

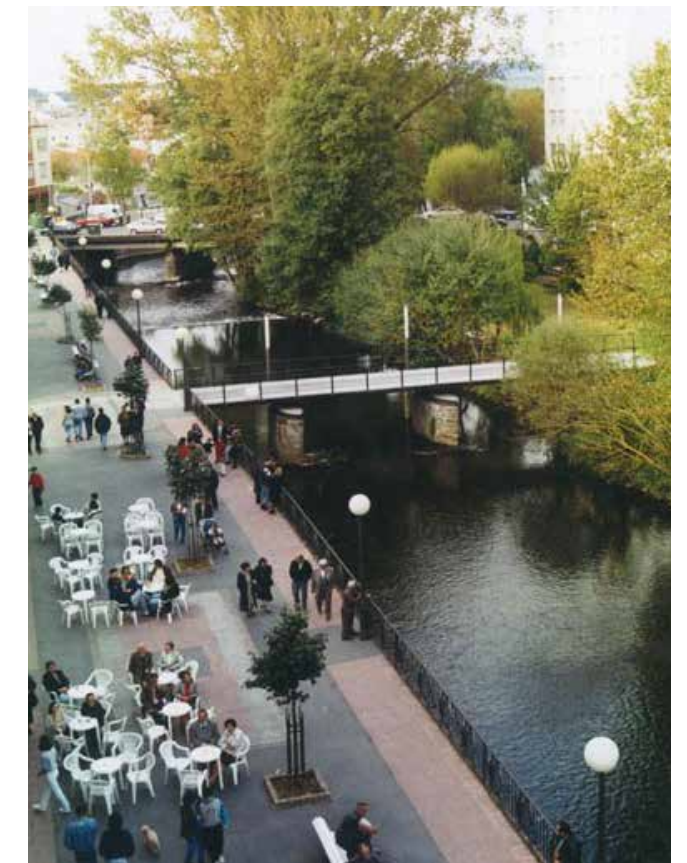
DESCRIPCIÓN PROYECTO | Una vez constituido este eje transversal que es la ruta 215 Osorno-Cardenal Samoré, La pregunta siguiente es: ¿Nuestra ciudad, que equipamiento posee para recibir esta oferta que se abrirá producto de la demanda constante equipamiento urbano, servicios, alojamiento y turismo? Si nos situamos en medio de la articulación del turismo provincial y regional conectando a comunas que colindan con nuestra ciudad, debemos ofrecer un servicio integral y organizado de equipamiento desde la cordillera, los lagos, la ciudad hasta el mar.

Este proyecto pretende entonces relacionar las cuencas fluviales de los ríos Rahue y Damas con la trama urbana, determinando puntos notables en su ribera que permitan la apertura del río a la ciudad, generando ahí desarrollo económico, turístico y cultural..

Para ello, la ciudad de Osorno requiere un plan urbano integral para los próximos 20 años que asuma el estudio, planificación e implementación de ordenanzas, seccionales que avalen proyectos de intervención urbana orientados a recuperar los cauces de río.

Aunque está en etapa de idea, existe amplio acuerdo de esta iniciativa. PRC.

Imagen objetivo de 2 áreas de del río Damas



NOMBRE PROYECTO

RUTA COSTERA PROVINCIA OSORNO

REGIÓN | X

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO | Por definir

INICIATIVA | MOP

ESTADO | En etapa de idea con algunos tramos realizados.

TIPO FINANCIAMIENTO | Por definir

OBJETIVO | Impulsar la conectividad y el desarrollo del borde costero de la Región de Los Ríos y Los Lagos, potenciando el desarrollo productivo y turístico en la zona costera Sur.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Esta es una iniciativa que se origina como un proyecto de carácter interregional y de gran interés turístico para la zona costera sur. Tiene por objeto conectar la Macro región de Los Ríos y Los Lagos por una ruta costera cuya extensión es aproximadamente 200 km desde Valdivia a Puerto Montt, integrando el borde costero y potenciando el desarrollo de las localidades y sectores litorales a la vocación turística ya consolidada en el Valle interior y la Cordillera.

En su concepción integral, el objetivo central de este proyecto es dotar al país de una vía longitudinal, que favorezca el desarrollo de zonas aisladas con innegables potencialidades económicas para las diferentes regiones.

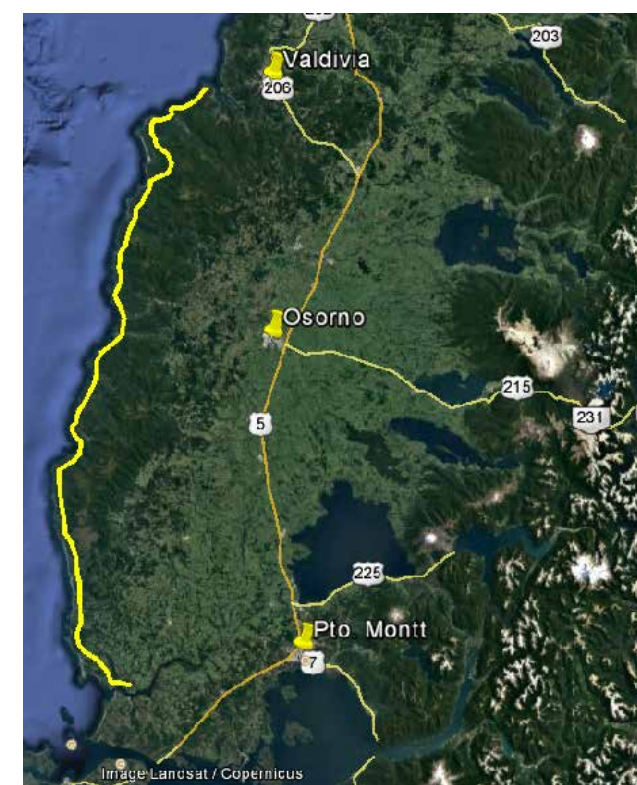
Ello permitirá en el mediano y largo plazo integrar esta zona del territorio de la Región, la cual posee un potencial no explotado en áreas como; agrícola, lacustre, pesquera, turística entre otras.

Por tanto, mejorar la conectividad intermedia de esta ruta costera e integrarla al Corredor Bioceánico Norpatagónico por la ruta U-400 de Osorno al Mar como continuidad de la ruta 215, proporcionará un acceso directo a esta zona de la demanda del turismo internacional.

Este proyecto data de 1996 por un convenio MOP-Cuerpo Militar del Trabajo (CMT), donde el CMT ejecutaría por tramos las obras entre Corral y Bahía Mansa.

Se lograron ejecutar: Corral- Chaihuín (24kms); y Río Contaco- Bahía Mansa (2 kms., tramo que incluye el puente Contaco de 160 mts). Están con diseños de ingeniería: Chaihuín - Colún (25 kms); Colún- Río Bueno (35 kms); y con estudio el tramo Estero Quihue-Bahía Mansa, estas últimas obras que fueron suspendidas condicionadas a estudios ambientales.

Para este año está incluido en la ley de presupuesto la licitación de un estudio de prefactibilidad para la "Construcción ruta costera y transversales", por un monto estimado de 600 millones de presupuesto, con fecha de publicación para el segundo semestre del presente año.



CChC PUERTO MONTT

La Región de Los Lagos, con sus 48.583 km², equivalentes al 6,4% del territorio nacional, se caracteriza por ser una región con el desarrollo de múltiples actividades productivas y de servicios, cuenta con una población de 716.739 habitantes en 2002 y una proyección de 847.495 para 2016.

Puerto Montt, como capital regional, se caracteriza a la vez por ser una ciudad de gran importancia y pujanza, siendo la puerta de entrada a la Patagonia y el territorio nacional austral.

Como CChC Puerto Montt creemos necesario fortalecer e impulsar los proyectos de conectividad, equipamiento y servicios como ejes centrales para el desarrollo de la industria, turismo, salud, educación, movilidad y transporte. Es así, que de la mano de la infraestructura como pilar fundamental, pretendemos seguir creciendo como región y en calidad de vida para la comunidad.

Cuadro Resumen de Proyectos Críticos de Infraestructura para el Desarrollo definidos por la CChC de Puerto Montt.

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	MM USD
APOYO LOGÍSTICO	1.784
AMPLIACIÓN TERMINAL DE PASAJEROS Y CONSTRUCCIÓN SEGUNDA PISTA DE ATERRIZAJE AEROPUERTO EL TEPUAL	22
CONEXIÓN RUTA 7 Y DOBLE VÍA CHACAO-QUELLÓN	1.542
PLAN DE MEJORAMIENTO CONECTIVIDAD URBANA E INTERURBANA	220
TOTAL GENERAL	1.784



NOMBRE PROYECTO

PLAN DE MEJORAMIENTO CONECTIVIDAD URBANA E INTERURBANA

REGIÓN | X

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 220

INICIATIVA | MOP

ESTADO | Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | Mixto

OBJETIVO | Mejorar la conectividad interna y externa de la ciudad de Puerto Montt mediante el aumento de estándares (calidad, seguridad, etc.) y disminución de tiempos de viaje.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Dado el cada vez más complejo escenario al que se enfrenta la ciudad de Puerto Montt en materia de conectividad, ya sea por el desarrollo industrial, inmobiliario y automotriz que se viene experimentando hace unos años, resulta crucial el mejoramiento de la conectividad urbana e interurbana, potenciando así a Puerto Montt como ciudad metrópolis y puerta de entrada a la Patagonia.

Para ello es que se identifican y priorizan una serie de obras que mejoraran los estándares de movilidad, seguridad, tiempos de viajes y nudos críticos:

1. Doble vía Alerce - Puerto Montt (MM US\$ 20)
2. Doble vía Ruta 226 desde Cardonal hasta Aeropuerto (MM US\$ 25)
3. Mejoramiento Entrada Norte Puerto Montt (MM US\$ 8)
4. Ampliación de Calle Sargento Silva hacia Avenida Austral (MM US\$ 4)
5. Doble vía V 85 longitudinal Ruta 5 - Calbuco (MM US\$ 42)
6. Completar conexión vial Alerce Ruta 5 (MM US\$ 1)
7. Desarrollo Costanera con Doble Vía hacia Chiquihue (MM US\$ 40)
8. Anillo de circunvalación para Puerto Montt (MM US\$ 80)



NOMBRE PROYECTO

AMPLIACIÓN TERMINAL DE PASAJEROS Y CONSTRUCCIÓN SEGUNDA PISTA DE ATERRIZAJE AEROPUERTO EL TEPUAL

REGIÓN | X

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 22

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Público

OBJETIVO | Mejorar la conectividad aérea entre Puerto Montt y el resto del país.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Se trata de dotar al Aeropuerto de El Tepual de una segunda pista (más amplia) para permitir aumentar el flujo aeronáutico y favorecer con ello la llegada de vuelos internacionales. De esta forma, se integra el territorio no solo a nivel nacional sino que internacional, favoreciendo así el turismo y las actividades de servicios asociadas a este tipo de actividades.

Adicionalmente, se debe considerar ampliar la capacidad del actual terminal de pasajeros de vuelos nacionales de dicho recinto.



NOMBRE PROYECTO

DOBLE VÍA CHACAO-QUELLÓN Y CONEXIÓN RUTA 7 Y 5

REGIÓN | X

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 1.542

INICIATIVA | Público

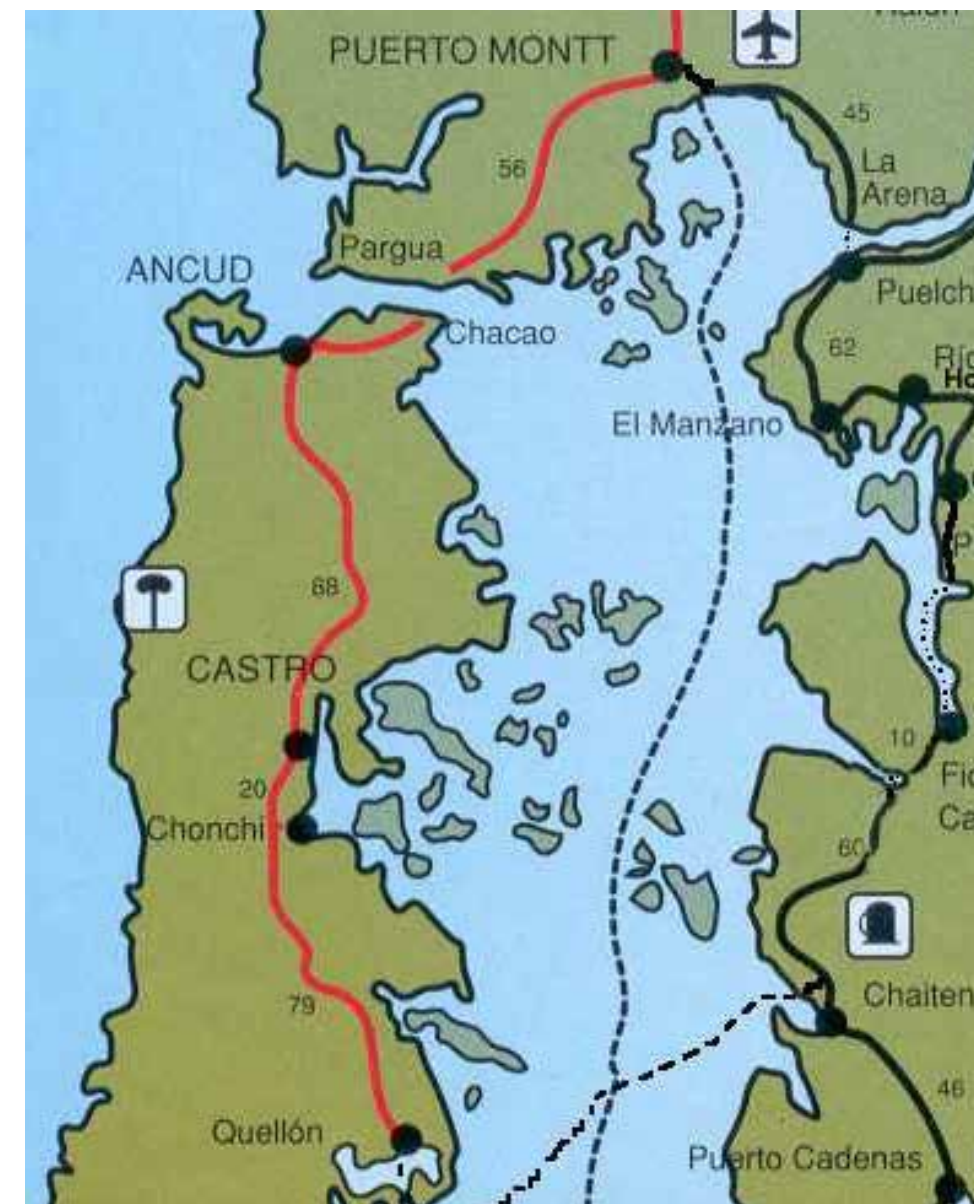
ESTADO | Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | Público - Obra concesionada

OBJETIVO | Conectar Chiloé con Chile continental vía terrestre y con estándar de doble calzada y continuar la conectividad austral.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El gran impacto económico y social y aumento del tránsito vehicular en la Isla de Chiloé que generará la construcción del puente sobre el canal de Chacao, hará necesario contar con una ruta de doble calzada que empalme el puente con la ciudad de Quellón, la que a la larga se transformará en una de las ciudades con mayor actividad portuaria en la zona sur-austral.

Por otro lado, mejorar la conectividad vía terrestre de la ruta 7 y conectar Chile por Chile, al igual que en el caso de la Isla de Chiloé, permitirá mejorar las condiciones de conectividad, estándares de calidad de vida de sus habitantes, potenciar la actividad turística y desarrollo económico de la macro zona sur austral.



CChC COYHAIQUE

Con una población aproximada de 92 mil habitantes, la Región de Aysén presenta un fuerte potencial en el sector turístico, como también en los demás sectores productivos por medio de la diferenciación, es decir para aquellos nichos específicos que valoricen el sello de origen, no sólo por provenir de la Patagonia chilena sino por el significado de prístinidad que esto conlleva y que la geografía permite al tener barreras ecológicas naturales, pero que estas mismas las distancian del resto del país.

El crecimiento regional no ha logrado progresar, esto principalmente debido a una conectividad precaria con el resto del país, dificultando la atracción de inversión privada por los altos costos de producción en la región, destacando los altos valores de energía y logística que limitan su instalación, junto a ello se suma que parte de la región adolece de la falta de servicios básicos como electricidad, agua potable servicios de alcantarillado, etc. Hoy la falta de coordinación estatal ha generado lentitud en el crecimiento de la infraestructura de la Región de Aysén, y la definición clara de políticas públicas que permitan el encadenamiento productivo está ausente.

Hoy es fundamental mostrar una hoja de ruta a mediano y largo plazo; por ejemplo aprobar los Planes Reguladores Comunales pendientes (PRC), tener una planificación estratégica a largo plazo y desarrollar infraestructura que respalde el desarrollo de la región.

Los proyectos contemplados van dirigidos a mejorar la conectividad tanto en infraestructura vial como portuaria, beneficiando así los diversos sectores productivos de la región y sus pobladores. Junto a ello se han definido proyectos que permitirán proteger el medio ambiente, y la salud de los habitantes de la capital regional, la cual se ha visto perjudicada con índices de contaminación críticos a nivel mundial. Por otro lado se consideran proyectos que permitirán descongestionar la ciudad de Coyhaique, influyendo visualmente en la ciudad y entregando mejor calidad de vida. Así como también un proyecto que potenciará el atractivo turístico de Coyhaique y sus alrededores.



Cuadro Resumen de Proyectos Críticos de Infraestructura para el Desarrollo definidos por la CChC de Coyhaique

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	MM USD
APOYO LOGÍSTICO	765
PAVIMENTACIÓN EN ASFALTO DE RUTA X-728	210
PROGRAMA DE PAVIMENTACIÓN ININTERRUMPIDO CHACABUCO - BALMACEDA (DOBLE VÍA CADA SENTIDO)	540
VIAS ESTRUCTURANTES	15
DE USO SOCIAL	11
CALEFACCIÓN DISTRITAL	11
TOTAL GENERAL	776

NOMBRE PROYECTO**VÍAS ESTRUCTURANTES****REGIÓN** | XI**TIPO PROYECTO** | Apoyo Logístico**MONTO EN USD** | MM USD 15**INICIATIVA** | Serviu**ESTADO** | PREFACTIBILIDAD**TIPO FINANCIAMIENTO** | SECTORIAL-FNDR**OBJETIVO** | Mejorar la conectividad urbana de la capital regional

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Debido al alto parque vehicular, y la necesidad de descongestionar las grandes avenidas, es que se requiere un plan para completar las vías estructurantes inconclusas uniendo la ciudad y descongestionando calle Almirante Simpson, F. Bilbao y Avenida Baquedano, entregando además alternativas al transporte de carga dirigida a otras localidades sin tener que ingresar al centro de la capital regional.

Las vías estructurantes de la ciudad de Coyhaique consideradas para pavimentar, equivalen a 85.900 metros cuadrados y corresponden a:

- Av. Circunvalación
- Av. Campo de Hielo
- Av. Divisadero

Este proyecto ha estado estancado hace varios años, y sólo se han observado avances en gestiones para expropiar terrenos de algunos caminos considerados (nada concretado aún).

**NOMBRE PROYECTO****CALEFACCIÓN DISTRITAL****REGIÓN** | XI**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO EN USD** | MM USD 11**INICIATIVA** | CChC, I. Municipalidad de Coyhaique y Ministerio de Energía.**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | Público - Privado**OBJETIVO** | Disminuir los niveles de contaminación ambiental de la capital regional

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Construcción de una planta de generación de calefacción distrital en la ciudad de Coyhaique de la Región de Aysén, que permita calefaccionar 630 viviendas, como formato piloto, junto a una planta de biomasa, ya que hoy la ciudad de Coyhaique presenta uno de los índices más altos de contaminación a nivel mundial, generados principalmente por emisiones realizadas por calefactores a leña, afectando de manera importante la salud de sus habitantes y limitando las actividades a realizar.

Dentro de la estrategia energética local, el Ministerio de Energía lo plantea como opción, razón por la cual durante el 2015, esta seremía junto al municipio, realizaron un viaje a Suecia para conocer la experiencia, en la cual destacaba que para su realización debe existir un acuerdo público-privado para la generación y administración de este tipo de calefacción. Hoy existe un estudio solicitado por el Ministerio de Energía, el cual está contemplado en el PEDZE, y que abarca el lote 9 del sector Escuela Agrícola, el cual proyecta este tipo de calefacción para edificios públicos ubicados en el lugar. Además la I. Municipalidad de Coyhaique también comienza un estudio este año 2017.



Fotografía: Ciudad de Coyhaique contaminada

NOMBRE PROYECTO

PAVIMENTACIÓN DE RUTA X-728 DESDE PUERTO TRANQUILO A BAHÍA EXPLORADORES

REGIÓN | XI

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 210

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial

OBJETIVO | Mejoramiento de ruta que favorece diversos sectores productivos

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Pavimentación en asfalto de ruta X-728, desde Puerto Río Tranquilo hasta Bahía Exploradores, consistentes en 91 km de longitud, junto al mejoramiento de la infraestructura portuaria de Bahía Exploradores. Este proyecto permitirá mejorar la conectividad con atractivos turísticos relevantes a nivel mundial, como lo son los glaciares. Este proyecto no está considerado para un futuro próximo por el ministerio.



NOMBRE PROYECTO

PROGRAMA DE PAVIMENTACIÓN ININTERRUMPIDO CHACABUCO - BALMACEDA (DOBLE VÍA CADA SENTIDO)

REGIÓN | XI

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 540

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial

OBJETIVO | mejoramiento de ruta que favorece a todos los sectores productivos.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Pavimentación bidireccional ruta CH 240, RUTA 7 y CH 245, correspondiente a 134 km de longitud, con 2 pistas cada sentido, potenciando la ruta que es la principal y única vía desde el principal puerto regional (Puerto Chacabuco), con alto tránsito de camiones de carga, y del flujo turístico hacia la capital regional y a su vez al terminal aéreo y ruta con la frontera con Argentina (Balmaceda).



Actual camino Coyhaique - Balmaceda



Actual camino Puerto Aysén - Coyhaique



Actual camino Coyhaique - Balmaceda



CChC PUNTA ARENAS

Dadas las condiciones de zona extrema de la Región de Magallanes, unido a su extensión territorial (la más grande del país y una de las con más baja densidad poblacional), el desafío en Infraestructura para el desarrollo es importante. En los últimos años ha habido un importante avance en este sentido, con la ejecución de obras de Infraestructura de gran envergadura. El Plan de Zonas Extremas, impulsado por el Gobierno Regional, está permitiendo materializar obras, que han sido largamente esperadas por la comunidad.

Sin embargo, hay vastas áreas que aún permanecen inaccesibles, vislumbrándose en ellas un importante potencial de desarrollo.

Con la mirada puesta en estas oportunidades, la CChC Punta Arenas ha elaborado una lista de obras de infraestructura que deberían ejecutarse en la región, para dar factibilidad a un desarrollo potente de nuestra economía, que permita mejorar nuestra competitividad, generar más empleos y nuevos polos de desarrollo comercial, turístico y científico.



Cuadro Resumen de Proyectos Críticos de Infraestructura para el Desarrollo definidos por la CChC de Punta Arenas

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA	MM USD
BASAL	78
DISPOSICIÓN DE AGUAS SERVIDAS PARA TORRES DEL PAINE, SERRANO Y LAGUNA AMARGA	30
RED ALCANTARILLADO SAN GREGORIO	36
SERVICIOS BÁSICOS PAMPA GUANACO	12
APOYO LOGÍSTICO	988
CAMINO DE PENETRACIÓN DE PUERTO NATALES A CALETA TORTEL	800
CAMINO DE PENETRACIÓN DE VICUÑA - YENDEGAIA (70 KM)	120
PUERTO MULTIPROPÓSITO PUERTO WILLIAMS	68
DE USO SOCIAL	58
CENTRO CULTURAL EN ÚLTIMA ESPERANZA	6
CIRCUITO TURÍSTICO ISLA NAVARINO	18
MARINA DEPORTIVA EN SECTOR PONTONES	34
TOTAL GENERAL	1.124

NOMBRE PROYECTO

DISPOSICIÓN DE AGUAS SERVIDAS PARA TORRES DEL PAINE, SERRANO Y LAGUNA AMARGA

REGIÓN | XII

TIPO PROYECTO | Basal

MONTO EN USD | MM USD 30

INICIATIVA | Municipal

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial

OBJETIVO | Mantener el equilibrio ambiental en el Parque Nacional Torres del Paine, a través del saneamiento sanitario de aguas servidas.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El Parque Nacional Torres del Paine es uno de los Parques más importantes del país, con una superficie total de 227.298 hectáreas, que en los últimos años ha experimentado un aumento sostenido de visitantes, bordeando las 155.000 personas al año, lo que lo convierte en el tercer parque nacional más visitado del país.

Considerando esta realidad, se hace urgente abordar el tema de la disposición de las aguas servidas que se generan en los hoteles, guarderías y campamentos.



NOMBRE PROYECTO

CAMINO DE PENETRACIÓN DE VICUÑA - YENDEGAIA (70 KM)

REGIÓN | XII

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 120

INICIATIVA | MOP

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial

OBJETIVO | Dotar de conectividad terrestre a las localidades de Vicuña y Yendegaia.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Con el objeto de dar conectividad terrestre y marítima a isla Navarino y Puerto Williams, a través de Tierra del Fuego, el Cuerpo Militar del Trabajo (CMT), mandatado por el MOP está construyendo una senda de penetración de 139 kilómetros de extensión entre los sectores de Vicuña y Yendegaia. Dadas las características de las obras y su forma de abordarlas, la CChC regional estima que debe complementarse el actual trabajo, abriendo nuevos frentes de trabajo donde es posible, de manera de acortar los plazos de esta importante obra.

Este camino abre al mundo nuevos paisajes de singular belleza que sin duda constituirán un nuevo destino turístico en Magallanes.



NOMBRE PROYECTO

PUERTO MULTIPROPÓSITO PUERTO WILLIAMS

REGIÓN | XII

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 68

INICIATIVA | MOP

ESTADO | Desarrollo y Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial

OBJETIVO | Potenciar a Puerto Williams como la ciudad más austral del mundo, partiendo con el mejoramiento de su infraestructura portuaria.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Chile, a través de la Región de Magallanes, y en particular vía Punta Arenas o Puerto Williams debe convertirse a mediano plazo en la principal entrada al territorio antártico. Para ello es absolutamente necesario disponer de puertos marítimos y aéreos que permitan hacer realidad dicho anhelo.

Un nuevo puerto para Puerto Williams, debe permitir el atraque directo de naves científicas y de turismo de hasta 240 mts. de eslora y 60.000 TRG, con explanadas para contenedores y maniobras, edificio de administración, terminal de pasajeros e instalaciones para entregar servicios de aprovisionamiento de agua, combustibles, energía y todo lo que requiera la permanencia de un buque en puerto. Este puerto debe considerar un diseño acorde al mejoramiento del borde costero de esta austral ciudad de la comuna de Cabo de Hornos.



NOMBRE PROYECTO

SERVICIOS BÁSICOS PAMPA GUANACO

REGIÓN | XII

TIPO PROYECTO | Basal

MONTO EN USD | MM USD 12

INICIATIVA | Municipal

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial

OBJETIVO | Potenciar la localidad de Pampa Guanaco como polo de desarrollo de Tierra del Fuego.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Pampa Guanaco, comuna de Timaukel, es una pequeña localidad al sur de la isla de Tierra del Fuego, la que actualmente se encuentra escasamente poblada, barajándose hace algunos años como una opción para trasladar allí la capital de la comuna, actualmente ubicada en Villa Cameron.

Por otra parte, este será un punto de paso obligado para el camino actualmente en construcción Vicuña Yendegaia, que permitiría llegar hasta el Canal Beagle.

Para hacer realidad esta opción, es necesario generar las condiciones básicas para un asentamiento poblacional: agua potable, urbanización y alcantarillado.



NOMBRE PROYECTO

RED ALCANTARILLADO SAN GREGORIO

REGIÓN | XII

TIPO PROYECTO | Basal

MONTO EN USD | MM USD 36

INICIATIVA | Municipal

ESTADO | Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial

OBJETIVO | Mejorar el estándar de calidad de vida de las familias de San Gregorio y alrededores mediante el saneamiento sanitario de aguas servidas.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | San Gregorio es una estratégica comuna de la provincia de Magallanes, ubicada al noreste de la región, cuyo extremo oriental es Punta Dungenes, la punta norte de la boca oriental del Estrecho de Magallanes. Forman parte de sus límites la República Argentina (Provincia de Santa Cruz), y el Estrecho de Magallanes. La ruta internacional N° 9 que une Punta Arenas con la ciudad argentina de Río Gallegos, pasa junto a su capital, Villa O'Higgins, poblado de 1.500 habitantes, cuya precaria red de alcantarillado se encuentra colapsada, disponiéndose las aguas servidas sin tratamiento al ambiente.



NOMBRE PROYECTO

CAMINO DE PENETRACIÓN DE PUERTO NATALES A CALETA TORTEL

REGIÓN | XII

TIPO PROYECTO | Apoyo Logístico

MONTO EN USD | MM USD 800

INICIATIVA | MOP

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial

OBJETIVO | Mejorar la conectividad marítima-terrestre entre las regiones de Aysén y Magallanes

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Con el fin conectar Chile por Chile y conectar todo el territorio nacional, se pretende construir una senda de penetración de 700 kilómetros, que una las regiones de Aysén y Magallanes, con cerca de 11 transbordos marítimos en la ruta.



NOMBRE PROYECTO**MARINA DEPORTIVA EN SECTOR PONTONES****REGIÓN** | XII**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO EN USD** | MM USD 34**INICIATIVA** | CChC**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | Público - Privado**OBJETIVO** | Construir una marina deportiva para Punta Arenas.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El Estrecho de Magallanes, Tierra del Fuego, Cabo de Hornos, Cabo Froward, son hitos geográficos de nuestra región que cautivan a muchos navegantes del orbe, el flujo de yates y embarcaciones menores frente a las costas de Punta Arenas es importante, sin embargo, no existe una infraestructura adecuada para su recalada. La construcción de una pequeña dársena, debidamente protegida de los vientos del Estrecho de Magallanes, permitirá dar ese servicio abriendo también la posibilidad al desarrollo de diferentes actividades y deportes náuticos, contribuyendo a la actividad turística de la ciudad y el encuentro de sus habitantes.

**NOMBRE PROYECTO****CENTRO CULTURAL EN ÚLTIMA ESPERANZA****REGIÓN** | XII**TIPO PROYECTO** | De uso Social**MONTO EN USD** | MM USD 6**INICIATIVA** | CChC**ESTADO** | Idea**TIPO FINANCIAMIENTO** | Sectorial**OBJETIVO** | Potenciar la actividad turística de la provincia de Última Esperanza y alrededores.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Puerto Natales, capital de la provincia de Última Esperanza, con 18.000 habitantes, no dispone actualmente de un espacio que permita albergar las expresiones artísticas culturales de su población y de artistas visitantes.

Puerto Natales cuenta actualmente con importantes obras de infraestructuras ya ejecutadas, (hospital, aeropuerto, polideportivo, tratamiento secundario de aguas servidas, relleno sanitario en construcción, entre otros).

Un centro cultural permitirá también adicionales importantes ofertas para el visitante que viaja con destino al Parque Nacional Torres del Paine.



NOMBRE PROYECTO

CIRCUITO TURÍSTICO ISLA NAVARINO

REGIÓN | XII

TIPO PROYECTO | De uso Social

MONTO EN USD | MM USD 18

INICIATIVA | CChC

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial

OBJETIVO | Potenciar la actividad turística y desarrollo económico de Puerto Williams.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Isla Navarino cuenta con el poblado más austral del mundo, Puerto Williams, siendo un incipiente destino turístico dentro de la región. Cuenta con grandes bellezas naturales como los Dientes de Navarino, cordón montañoso, el canal Beagle y la majestuosidad del Parque Nacional Cabo de Hornos, Reserva Mundial de la Biósfera por Unesco.

Actualmente no hay una amplia oferta turística, por lo que es fundamental poder realizar un circuito turístico alrededor de la isla, que permita a los viajeros quedarse en ella y así extender su permanencia en la misma. Potenciando el turismo y el desarrollo económico en Puerto Williams.



