



PLAN DE DESARROLLO, COMO ESTRATEGIA TERRITORIAL PARA PUESTA EN VALOR DEL PASO FRONTERIZO HUA-HUM

INFORME FINAL



PROSPECTIVA LOCAL CONSULTORES LTDA.

VALDIVIA

SEPTIEMBRE 2015

TABLA DE CONTENIDO

| | | |
|------|---|----|
| 1. | PRESENTACIÓN DEL PLAN | 8 |
| 1.1 | Antecedentes de la consultoría..... | 8 |
| 1.2 | Objetivos de la consultoría..... | 8 |
| 1.3 | Marco conceptual y alcance del estudio | 9 |
| 1.4 | Alcance del estudio | 10 |
| 2. | METODOLOGÍA..... | 12 |
| 2.1 | Elaboración del diagnóstico y la línea base | 13 |
| 2.2 | Macro orientaciones de desarrollo | 13 |
| 2.3 | Priorización de ejes productivos..... | 13 |
| 2.4 | Benchmarking..... | 14 |
| 2.5 | Planificación estratégica | 14 |
| 3. | DIAGNÓSTICO DEL CONTEXTO TERRITORIAL DEL PASO HUA-HUM..... | 15 |
| 3.1 | Antecedentes históricos | 15 |
| 3.2 | Sistema actual de conectividad binacional (eje sur) y descripción de pasos asociados | 19 |
| 3.3 | Descripción de los territorios | 22 |
| 3.4 | Sistema físico natural | 23 |
| 3.5 | Sistemas fluviales y lacustres | 25 |
| 3.6 | Áreas silvestres protegidas | 25 |
| 3.7 | Sistemas productivos..... | 26 |
| 3.8 | Sistema logístico exportador actual y potencial | 30 |
| 3.9 | Exportaciones e importaciones regionales actuales y potenciales asociadas a cadenas productivas. | 33 |
| 3.10 | Estadísticas del Paso Hua-Hum | 36 |
| 3.11 | Planificación concurrente | 36 |

| | | |
|-----|--|----|
| 4. | CADENAS PRODUCTIVAS POTENCIALES PARA LA EXPORTACIÓN | 45 |
| 5. | ESCENARIOS DE DESARROLLO PARA LA PUESTA EN VALOR DEL PASO HUA-HUM | 53 |
| 5.1 | Optimización Base Actual..... | 53 |
| 5.2 | Camino por el lado sur del Lago Pirehueico | 56 |
| 5.3 | Opción Mixta..... | 58 |
| 6. | PLAN DE DESARROLLO Y PUESTA VALOR DEL PASO HUA - HUM..... | 59 |
| 6.1 | Introducción..... | 59 |
| 6.2 | Contexto y tendencias asociadas a los ejes turismo y comercio internacional entre Chile y Argentina..... | 59 |
| 6.3 | Diagnóstico competitivo del corredor andino lacustre Hua-Hum | 67 |
| 6.4 | Visión Propuesta para la puesta en valor del corredor Hua-Hum | 72 |
| 6.5 | Horizontes de desarrollo del Corredor Hua-Hum..... | 73 |
| 6.6 | Desarrollo Turístico: Síntesis de brechas priorizadas | 74 |
| 6.7 | Desarrollo del Comercio Fronterizo Interregional: Síntesis de brechas priorizadas. | 76 |
| 6.8 | Región de Los Ríos como plataforma logística de comercio internacional para la región sudamericana. | 77 |
| 7. | INICIATIVAS DE ACCION PROPUESTAS PARA SUPERAR LAS BRECHAS..... | 79 |
| 7.1 | Cartera de iniciativas del primer horizonte: puesta en valor turístico del paso Hua-Hum para el desarrollo económico local y comunal. | 79 |
| 7.2 | Costos de inversión y cronograma sugerido de implementación primer horizonte..... | 83 |
| 7.3 | Cartera de iniciativas del segundo horizonte: puesta en valor turístico del paso Hua-Hum para el desarrollo económico local y comunal..... | 84 |
| 7.4 | Cronograma sugerido de implementación segundo horizonte | 90 |
| 7.5 | Cartera de iniciativas del tercer horizonte: puesta en valor turístico del paso Hua-Hum para el desarrollo económico local y comunal..... | 91 |
| 7.6 | Cronograma sugerido de implementación tercer horizonte..... | 92 |
| 8. | MODELO DE GESTIÓN | 93 |

| | |
|---|-----|
| 9. BENCHMARKING | 95 |
| 9.1 Benchmarking turismo y desarrollo local en áreas cordilleranas de la Región de La Araucanía. | 95 |
| 9.2 Benchmarking de productos turísticos asociados a lagos fronterizos | 105 |
| 10. CONCLUSIONES..... | 110 |
| 11. BIBLIOGRAFÍA..... | 111 |
| ANEXO 1. PERFILES DE PROYECTOS | 112 |

TABLA DE CUADROS

| | |
|---|----|
| Cuadro 1. Listado de los trece nuevo pasos priorizados..... | 19 |
| Cuadro 2. Variables sociales y demográficas Región de Los Ríos y las Provincias de Neuquén y Río Negro..... | 23 |
| Cuadro 3. Proyectos sector Pirehueico | 37 |
| Cuadro 4. Proyecto corredor Hua-Hum | 38 |
| Cuadro 5. Cadenas potenciales para poner en valor Paso Hua-Hum, Región de Los Ríos. | 45 |
| Cuadro 6. Cadenas Productivas Exportadoras, Provincia de Neuquén..... | 48 |
| Cuadro 7. Cadenas potenciales para poner en valor Paso Hua-Hum Provincia de Río Negro..... | 52 |
| Cuadro 8. Exportaciones entre Chile-Argentina..... | 62 |
| Cuadro 9. Exportaciones desde Río Negro al mundo..... | 66 |
| Cuadro 10. Objetivos de desarrollo según horizonte..... | 73 |
| Cuadro 11. Síntesis de brechas para el desarrollo turístico | 75 |
| Cuadro 12. Desarrollo de Comercio Fronterizo Interregional..... | 76 |
| Cuadro 13. Desarrollo de Comercio Fronterizo Interregional..... | 77 |
| Cuadro 14. Cartera de iniciativas primer horizonte. | 79 |
| Cuadro 15. Costos de inversión y cronograma sugerido primer horizonte | 83 |
| Cuadro 16. Cartera de iniciativas segundo horizonte | 84 |
| Cuadro 17. Costos y cronograma sugerido segundo horizonte | 90 |
| Cuadro 18. Cartera de iniciativas tercer horizonte | 91 |
| Cuadro 19. Cronograma y costos sugeridos tercer horizonte | 92 |
| Cuadro 20. Comunas pre-seleccionadas para el benchmarking | 95 |
| Cuadro 21. Institucionalidad y Proyectos relacionados con turismo..... | 99 |

TABLA DE FIGURAS

| | |
|---|-----|
| Figura 1. Paso Hua-Hum y conectividad entre la Región de Los Ríos y Provincias de Neuquén y Río Negro. | 11 |
| Figura 2. Esquema metodológico..... | 12 |
| Figura 3. Proyectos Grupo 1: Concepción – Bahía Blanca – Puerto San Antonio Este..... | 21 |
| Figura 4. Proyectos Grupo 2: Circuito Turístico Binacional de la Zona de Los Lagos | 21 |
| Figura 5. Mapa del área de estudio..... | 24 |
| Figura 6. Organismos que participan del proceso exportador..... | 32 |
| Figura 7. Entrada y salida de viajeros Paso Hua-Hum – N° de personas..... | 36 |
| Figura 8. Zonas de corredor Hua-Hum | 37 |
| Figura 9. Barcaza Hua-Hum | 53 |
| Figura 10. Llegada de turistas a países de América Latina (millones)..... | 60 |
| Figura 11. Evolución de la llegada de turistas a Chile en el período 2002-2013 (millones)..... | 61 |
| Figura 12. Perspectivas para una diversificación de mercados para un producto exportado por Chile en 2014..... | 62 |
| Figura 13. Perspectivas para una diversificación de mercados para un producto exportado por Argentina 2014..... | 63 |
| Figura 14. Promedios arancelarios de Argentina | 63 |
| Figura 15. Promedios arancelarios de Chile | 64 |
| Figura 16. Lista de los mercados importadores para un producto exportado por Argentina en 2014. | 64 |
| Figura 17. Lista de los mercados proveedores para un producto importado por Argentina 2014. . | 65 |
| Figura 18. Lista de los mercados importadores para un producto exportado por Chile en 2014. ... | 65 |
| Figura 19. Comercio internacional Neuquén | 66 |
| Figura 20. Diagnóstico competitivo..... | 68 |
| Figura 21. Situación actual del corredor turístico comercial Hua Hum | 69 |
| Figura 22. Horizontes de desarrollo del Corredor Hua-Hum | 73 |
| Figura 23 Diagrama de funcionamiento de la Instancia de Coordinación del Plan. | 94 |
| Figura 24. Cruce Peulla..... | 105 |
| Figura 25. Cruce en Kayack Roanoke River | 107 |

| | |
|--|-----|
| Figura 26. Ubicación Río Dan | 107 |
| Figura 27. Sistema de Plataforma de Camping en Roanoke River | 108 |
| Figura 28. Plataforma Catedral Cypress | 108 |
| Figura 29. Ejemplo de otras plataformas. | 109 |

1. PRESENTACIÓN DEL PLAN

En el marco de una economía globalizada, donde la competitividad económica se basa en la capacidad de innovación y el conocimiento, la transferencia de conocimiento es esencial para potenciar un territorio. En este marco, la Corporación Regional de Desarrollo Productivo busca entregar herramientas que faciliten y fomenten la implementación de iniciativas que favorezcan el “desarrollo territorial local”¹. Entendiendo que este tipo de desarrollo, requiere de políticas, programas y proyectos que ayuden a construir y expandir capacidades en áreas territoriales que pueden ser foco de crecimiento económico y desarrollo.

En este marco, el “Plan Regional de Atracción de Inversiones” ha priorizado distintas iniciativas que den a conocer las grandes riquezas productivas, naturales y culturales del territorio, lo que, junto a un trabajo articulado con los sectores público y privado, han permitido que al día de hoy la Región de Los Ríos se posicione competitivamente en el mercado, destacando el rol trascendental que el turismo juega en el desarrollo económico regional, con un crecimiento constante.

De esta forma, la Corporación Regional de Desarrollo Productivo busca optimizar y agilizar el proceso de ejecución de proyectos estratégicos para el territorio, dirigidos a emprendimientos que tengan como propósito el rescate y la puesta en valor del patrimonio, la inserción de nuevos modelos empresariales y sociales presentes en la Región.

1.1 Antecedentes de la consultoría

Este informe sintetiza los principales resultados de la consultoría “Plan de Desarrollo Territorial para la puesta en valor del Paso Hua-Hum”, que busca contribuir al desarrollo productivo del territorio a partir de la generación de un corredor turístico binacional, apoyado por una serie de planes y programas que beneficien a las unidades productivas de los micro territorios, que se consolidan por medio del diseño de una cartera de proyectos sistémica y programática que aborde las actuales limitantes del desarrollo productivo y social propia de estos territorios.

Para ello, a través de metodologías participativas, se recabó información productiva de los micro territorios del área de influencia del Paso Hua-Hum, que permitió detectar carencias y plantear soluciones concertadas socialmente, orientando la inversión hacia una solución integral de fomento de la actividad productiva y desarrollo territorial.

1.2 Objetivos de la consultoría

A continuación se describen los objetivos que orientaron el trabajo de esta consultoría:

¹ Sergio Bosier “Desarrollo (local) ¿De qué estamos hablando?”. Santiago de Chile 1999.

1.2.1 Objetivo General

Definir la situación actual y potencial del Paso Hua-Hum como ruta internacional para el desarrollo productivo del territorio en estudio, a través de la elaboración de un Plan de Desarrollo Territorial, que reconozca las potenciales actividades productivas y de servicios turísticos y al Paso Internacional como promotor de iniciativas de desarrollo.

1.2.2 Objetivos específicos

- Diagnosticar, identificar y analizar todos los ejes productivos, actuales y potenciales del territorio, determinado las eventuales oportunidades de mercado, presentes y futuras, de cada uno de ellos.
- Estudiar y establecer las directrices de los programas y planes comunales, para evaluar su relación con la planificación del territorio local, regional, birregional y binacional.
- Generar información que dé cuenta de todos los servicios existentes, tanto públicos como privados, que estén directa o indirectamente relacionados al proyecto de Hua- Hum.
- Definir e identificar acciones para la generación de proyectos estratégicos que promuevan el Paso Hua-Hum como eje prioritario de dicho territorio.

1.3 Marco conceptual y alcance del estudio

A continuación se presentan los conceptos relevantes que enmarcan el desarrollo del presente trabajo:

- Desarrollo Territorial Local: Es el conjunto de procesos sociales, culturales y económicos, que promueven en un territorio, el dinamismo económico y la mejora de la calidad de vida de la población. Para lograrlo se tiene que capacitar con información y conocimiento relevante y de calidad a sus instituciones, grupos profesionales, organizaciones, empresarios, funcionarios públicos, administradores, etc. Esto, con el fin de organizarse y movilizarse con base a sus recursos materiales, institucionales, políticos y humanos, definir sus prioridades y explotar sus ventajas comparativas para alcanzar competitividad y poder participar en la globalización².
- Plan de Desarrollo Territorial: Entenderemos como Plan de Desarrollo Territorial a un instrumento de acción e inversión de carácter local que tiene por objetivo potenciar la calidad de vida, y el desarrollo productivo y social en forma sostenible.
- Cadenas de valor: Concepto que describe el modo en que se desarrollan las acciones y actividades de una empresa o sector. En base a la definición de cadena, es posible hallar

² Esta nota fue escrita en base al trabajo de Sergio Bosier (1999) *Desarrollo (local) ¿De qué estamos hablando?* Santiago de Chile.

diferentes eslabones que intervienen en un proceso económico.

- Corredores bioceánicos: Las rutas existentes que vinculan territorios de países vecinos, sumadas a las potenciales vías de conexión que pueden relacionarse con las obras existentes y eventualmente con terminales portuarios, van configurando corredores internacionales, conocidos en Sudamérica, como corredores bioceánicos.
- Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA): La iniciativa IIRSA surge de un encuentro de carácter histórico y pionero entre los Presidentes sudamericanos, donde se acordó realizar acciones conjuntas para impulsar el proceso de integración política, social y económica de la Región. En particular, esta iniciativa consiste en infraestructura de integración, y tiene como objetivo avanzar en la modernización de la infraestructura regional y en la adopción de acciones específicas que promuevan el desarrollo social y económico³.

1.4 Alcance del estudio

El estudio, se enmarca conceptualmente en el Desarrollo Territorial Local y tiene el objetivo de poner en valor el Paso Hua-Hum a través de un Plan de Desarrollo Territorial.

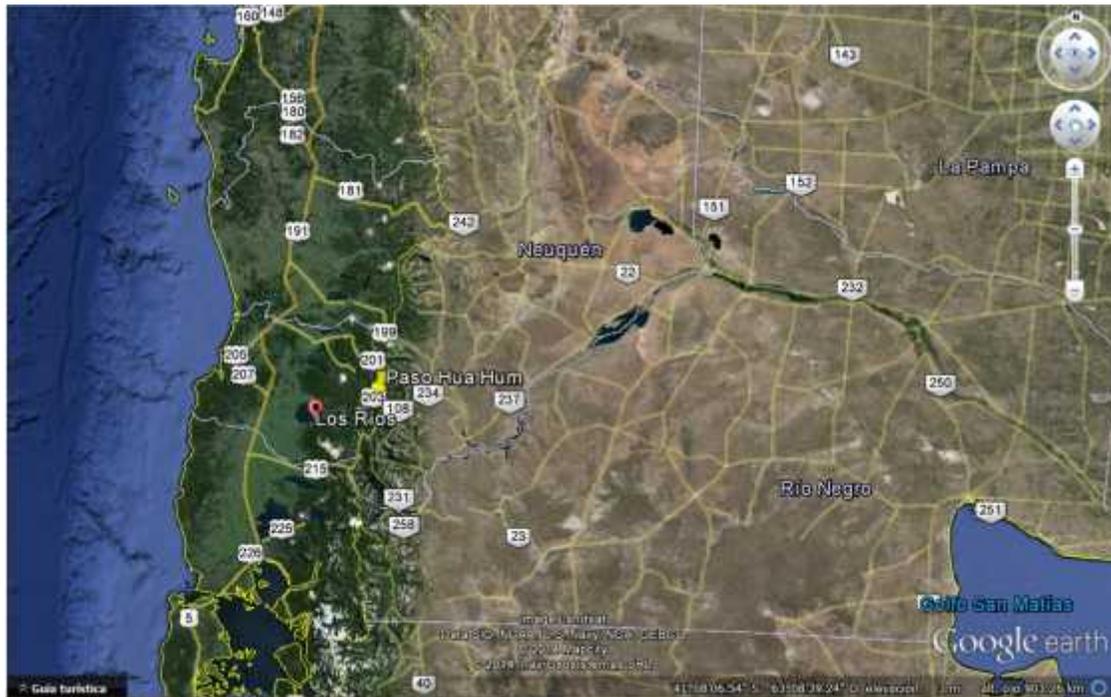
Dado el enfoque de este estudio, la relevancia está puesta en que el valor generado por el Paso sea apropiado por territorios locales permitiendo un desarrollo social y económico sustentable.

En orden de realizar un apropiado análisis de la situación actual y proyectada, se analiza el Paso Hua-Hum de dos maneras:

- i. Con su proyección en el Área de Intervención Directa (AID).
- ii. Como un nodo dentro de un corredor (corredor).

³ <http://www.iirsa.org/Page/PageDetail?id=121&menuItemId=7>

Figura 1. Paso Hua-Hum y conectividad entre la Región de Los Ríos y Provincias de Neuquén y Río Negro.



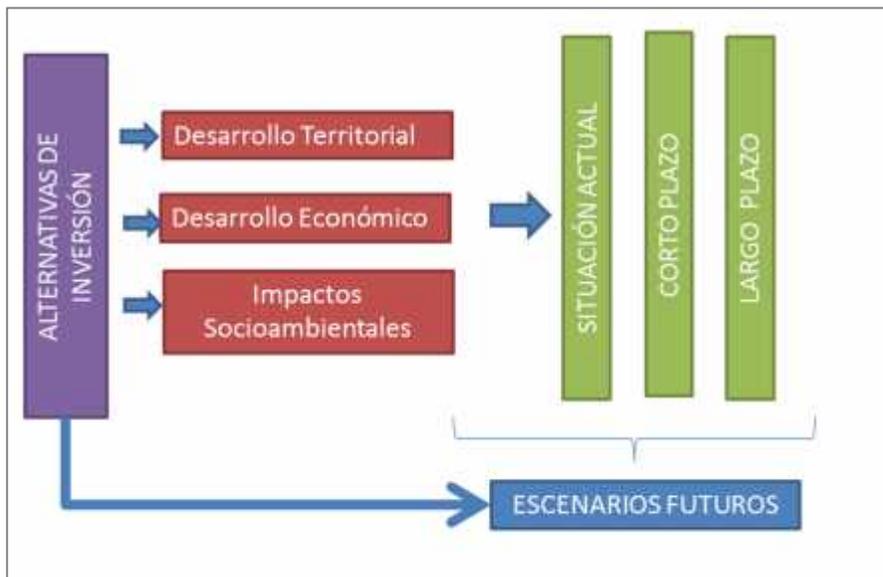
Fuente: Google Earth (2014)

2. METODOLOGÍA

Para lograr los objetivos del presente estudio, se utilizaron diversas técnicas de recolección y análisis de datos, las que se sintetizan a continuación.

En la Figura 2 se presenta gráficamente el esquema de análisis que el equipo consultor ha utilizado para realizar el diagnóstico general del Paso Hua-Hum como promotor actual y potencial de iniciativas de desarrollo en la Región de Los Ríos.

Figura 2. Esquema metodológico



Fuente: Elaboración propia.

A partir de una revisión bibliográfica, se describe el desarrollo territorial histórico que han tenido los territorios vinculados al Paso y se caracterizan en términos biofísicos, políticos, sociales y productivos. Luego se analizan las principales cadenas productivas en torno a sus instrumentos de planificación y su comportamiento de mercado (mercado exportador principalmente). Finalmente se proponen tres escenarios de proyección para el Paso Hua-Hum y se analizan sus compatibilidades en término de actividades y sus impactos sociales, económicos y ambientales.

Es importante mencionar que en esta etapa, si bien se realizaron algunas entrevistas preliminares⁴, el diagnóstico del territorio se ha realizado fundamentalmente en base a la recopilación y sistematización de información secundaria ya que existe un gran número de documentos y estudios disponibles. Por lo tanto, una vez concluida esta etapa corresponderá a la segunda fase de la consultoría la realización de entrevistas a informantes clave, con el objeto de precisar algunos

⁴ En esta primera etapa se realizaron las siguientes entrevistas: Ramón Castillo (Presidente de la Cámara de Comercio Detallista) el 10 y el 15 de octubre de 2014; Patricio Hales (Presidente de PymeMad) el 24 de octubre de 2014; Robinson Vidal (Ejecutivo de ProChile) el 17 de noviembre de 2014.

aspectos que pueden no haber sido cubiertos con información secundaria y de complementar el diagnóstico con la visión de actores clave del territorio y de la Región.

2.1 Elaboración del diagnóstico y la línea base

La primera etapa se basó en una extensa revisión bibliográfica y en cuatro entrevistas de carácter exploratorio, las que permitieron estructurar el Informe de la Etapa N°1, donde se describe el desarrollo histórico que han tenido los territorios vinculados al Paso, y se caracteriza en términos biofísicos, políticos, sociales y productivos. Luego se analizan las principales cadenas productivas en torno a sus instrumentos de planificación y su comportamiento de mercado, principalmente el exportador. Finalmente, se proponen tres escenarios de proyección para el Paso Hua-Hum y se analizan sus compatibilidades en término de actividades y sus impactos sociales, económicos y ambientales.

2.2 Macro orientaciones de desarrollo

Las macro orientaciones de desarrollo consisten en parámetros mínimos comunes que la comunidad desea desarrollar. Estos parámetros permiten definir principios que sirven de base y guían la posterior definición de objetivos, estrategias y actividades.

La priorización de los ejes productivos se realizó en base a la importancia económica y estratégica que éstos tienen para el territorio, tomando en cuenta el área de influencia directa y el territorio regional que considera el Corredor Binacional Hua-Hum como catalizador de desarrollo.

En base al análisis de la información secundaria y los antecedentes obtenidos en múltiples entrevistas con actores relevantes del territorio, se generó un diagnóstico de la condición actual y del escenario deseado en relación al Corredor binacional Hua-Hum como agente generador de desarrollo territorial. Los resultados de esta etapa se detallan en el Informe Etapa N° 2.

2.3 Priorización de ejes productivos

La priorización de ejes productivos se realizó en tres jornadas de trabajo con actores estratégicos del territorio. En estas jornadas, convocadas por la Corporación Regional de Desarrollo, la dinámica consistió en presentar a los participantes los resultados de la primera etapa de la consultoría, para luego discutir grupalmente los escenarios de desarrollo, las brechas y las alternativas de solución para alcanzarlos.

En estos talleres, realizados durante el mes de mayo de 2015, participaron un total de 52 personas, entre representantes de organizaciones comunitarias, empresarios y funcionarios de servicios públicos y municipales. Su objetivo fue validar y priorizar escenarios de desarrollo, detectar brechas para el logro del escenario de desarrollo priorizado y definir alternativas de solución para las brechas de desarrollo identificadas.

2.4 Benchmarking

El benchmarking, técnica de análisis que realiza mediciones continuas de productos, servicios y prácticas de una empresa o sector para compararlo con competidores más fuertes existentes en el mercado, se utilizó para dar respuesta, en una primera etapa, a la pregunta de si en las comunas que poseen pasos fronterizos, existe una relación entre su Producto Interno Bruto Regional y su Índice de Desarrollo Humano Comunal.

Luego se realizó un análisis de la participación nacional de cada paso fronterizo, a partir de los parámetros descritos anteriormente, y se establecieron dos criterios de corte para la pre-selección de los pasos para el estudio, similitud geográfica y vocación turística.

Una vez concluido este análisis, el estudio se enfocó en buscar experiencias exitosas a la solución de las brechas propuestas.

2.5 Planificación estratégica

A partir de lo anterior, se trabajó identificando las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas del territorio y su entorno, aplicando instrumentos como el análisis FODA y el Diamante de Porter. También se trabajó con las características diferenciadoras que los actores locales destacan de su territorio, para producir una planificación estratégica con sello territorial.

3. DIAGNÓSTICO DEL CONTEXTO TERRITORIAL DEL PASO HUA-HUM

3.1 Antecedentes históricos

Las referencias históricas mencionan a este territorio como un antiguo corredor de intercambio entre los pueblos originarios y posteriormente entre inmigrantes de diversas nacionalidades asentados en la zona transfronteriza de Hua-Hum, y dedicados a la explotación forestal.

Por la vertiente Argentina, el territorio fue colonizado por mapuches venidos desde Chile, por razones fundamentalmente económicas. La sal, el ganado y los caballos presentes en las extensas llanuras norpatagónicas, constituyeron riquezas muy valoradas por los indígenas para su intercambio en Valdivia. Luego de la independencia de ambos países, comienza una nueva etapa, caracterizada por campañas militares organizadas desde Buenos Aires (la más importante es conocida como “*Campaña del Desierto*”) para establecer soberanía, fundando ciudades como Cipolletti (1879), San Martín de los Andes (1898) y Neuquén (1904).

Las condiciones de mediterraneidad de Neuquén, Río Negro y el centro-norte de Chubut, las convirtieron en regiones marginales al modelo económico agroexportador promovido desde inicios del S.XX en Argentina (que tenía una clara orientación atlántica), razón que fue definiendo una estrecha vinculación con las provincias del sur chileno, entre Biobío y Los Lagos. De hecho, los grupos migrantes asentados en esas zonas -mendocinos, bonaerenses, galeses y chilenos- continuaron con el funcionamiento socioeconómico heredado de los grupos indígenas, vinculando la producción y/o engorde de ganado en esas áreas con el mercado chileno.

Una etapa distinta comienza con las intenciones turísticas del gobierno argentino. En este contexto, en 1937 se crea el Parque Nacional Lanín, con el fin de preservar las especies forestales autóctonas asegurando así el aprovechamiento del recurso a futuras generaciones, restringiendo casi por completo la industria maderera. Esto, junto con la construcción del Hospital en San Martín de los Andes, el desarrollo de infraestructura y finalmente la habilitación del centro de esquí en el Cerro Chapelco, instalan al turismo como una actividad económica con proyecciones.

Por el lado chileno, el área de Puerto Pirehueico tuvo un impulso turístico con la construcción del antiguo Hotel Pirehueico a orillas del lago del mismo nombre⁵ (un hotel de 3 pisos con 60 habitaciones estilo europeo, el primer piso de hormigón revestido en piedra y el segundo y tercero de madera). Fue construido durante la presidencia de Gabriel González Videla (1946 -1952) y a principios

⁵ En la década de los 40, la Sociedad Hostería de Chile, dentro de la cual participaba el gerente del Hotel Crillón en Santiago, Jorge Kuppenheim, construye el Hotel Pirehueico y organizó la conexión directa entre Santiago y dicho hotel. Los pasajeros llegaban en el tren nocturno a la ciudad de Lanco. Ahí los tomaba un bus hasta Panguipulli. Abordaban el Vapor Enco donde eran atendidos en sus cabinas de primera clase por garzones de chaqueta blanca que les servían un almuerzo de lujo. En Choshuenco los turistas eran trasladados en bus hasta Puerto Fuy, donde los esperaba la embarcación del Ché López que los conducía al flamante hotel Pirehueico.

de la década de 1990 sufrió un incendio. En 1973 fue tomado por los militares (durante esa época se construyó una pista de aterrizaje para aviones pequeños a sus alrededores). Con los años, el hotel quebró debido a que nunca hubo suficientes pasajeros que financiaran la gran inversión realizada.

La historia como paso internacional y corredor turístico binacional de Hua-Hum se remonta a 1948, momento en que es reconocido como tal. En 1968, el intendente de San Martín de Los Andes, Antonio Creide⁶, crea el Comité Hua-Hum junto a vecinos de ambos lados de la cordillera, con el propósito de sostener la integración cultural y económica regional. Dicho Comité ha continuado su labor todos estos años, sostenido por los sucesivos gobiernos locales; las temáticas de facilitación fronteriza y mejora de las redes viales, aún se encuentran incorporadas a la agenda institucional.

El desarrollo forestal y maderero caracterizó a este territorio a partir de mediados de la década de los sesenta. El Complejo Maderero Neltume, de propiedad del Estado chileno, tuvo un fuerte impulso a fines de los sesenta y hasta el golpe de estado en 1973, abarcando grandes extensiones forestales y aserraderos⁷. A partir de entonces, la actividad económica forestal declina por el alto interés geopolítico en el territorio. En 1981 ocurre el trágico hecho conocido como la “*Matanza de Neltume*”, donde 11 miembros del Movimiento de Izquierda Revolucionaria (MIR) son abatidos por militares. A contar de 1984, la CORFO inició la venta de estos fundos, bajo la política de “*capitalismo popular*” impulsada por Augusto Pinochet.

La vuelta a la democracia comienza a revivir las antiguas vocaciones productivas principalmente el turismo y la industria de la madera, que perduran hasta el día de hoy como principales fuentes de ingreso y empleo en la zona. Destacan las instalaciones en el Fundo Huilo-Huilo, que formó parte del complejo maderero, y que hoy es un gran polo de atracción turística de la zona.

3.1.1 Acuerdo de complementación económica entre Chile y MERCOSUR

1984 - Ambos países firmaron el “*Tratado de Paz y Amistad*”, que implicó la creación de una Comisión Binacional encargada de promover y desarrollar iniciativas sobre temas tales como el transporte terrestre, la aeronavegación, las interconexiones eléctricas y las telecomunicaciones, la explotación conjunta de recursos naturales, la protección del medio ambiente y la complementación turística. Desde la instalación de la mencionada Comisión y con el fuerte respaldo político de ambos gobiernos, esta zona de frontera ha mostrado importantes avances de funcionamiento y desarrollo.

1992 - Se constituyó un Grupo Técnico Mixto, formado originalmente por las autoridades de las Cancillerías de Vialidad y de Obras Públicas. Se logró formalizar una selección de doce pasos prioritarios y elaborar un “*Plan Maestro de Pasos Fronterizos*” para determinar la viabilidad e importancia de obras de infraestructura de ambos lados de la línea fronteriza.

⁶ El título de “Intendente” corresponde al de “Alcalde” en la institucionalidad chilena.

⁷ Este complejo llegó a contar con más de 3.600 trabajadores en un área de 360.000 hectáreas, con aserraderos a lo largo de todo el sector cordillerano de Valdivia.

1996 - Se firmó el “*Acuerdo de Complementación Económica*” (ACE) entre el MERCOSUR y la República de Chile, que incluye un “*Protocolo Adicional sobre Integración Física*” al que se anexó un programa sobre montos básicos a invertir durante el período 1996-2000 por Argentina y Chile en conexiones viales en los pasos fronterizos priorizados.

1999 - Con respecto a los controles integrados, se aprobó por la Ley N° 25.229 el tratado entre ambos países, en el que se establecieron las disposiciones generales referidas a los controles, la forma de percepción de los tributos, tasas y gravámenes, los delitos e infracciones en el ACI, así como los materiales, equipos y el recinto para el ejercicio de las funciones.

1999 - En el marco de ALADI y del Convenio de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), Chile y Argentina firman el “*Acuerdo sobre Transporte en Zonas Fronterizas*” para facilitar el transporte internacional de carga y pasajeros en vehículos pequeños, entre comunidades chilenas y argentinas más cercanas al límite internacional, permitiéndose realizar actividades de transporte de pasajeros o cargas en vehículos con capacidad máxima y útil de hasta 1.750 kilos.

2000 - Integración Energética: Se firma protocolo adicional al ACE entre Ministros de Energía que busca una integración energética del Cono Sur. Ejemplo de esta integración es el oleoducto trasandino que une la cuenca neuquina con la costa del Pacífico, a la altura de la ciudad de Concepción, por donde Argentina exporta 15.000 m³ diarios de petróleo crudo. A través de los gaseoductos están llegando a territorio chileno poco más de 30 millones de m³ diarios de este combustible.

2009 - Se firmó el “*Tratado de Maipú de Integración y Cooperación*”, en el que se acuerda profundizar la relación estratégica bilateral favoreciendo los valores democráticos compartidos con el impulso de acciones conjuntas en la orientación renovada de las iniciativas y proyectos bilaterales. Se establece además que las partes podrán celebrar protocolos complementarios referidos a materias específicas, relativos a la realización de aquellos proyectos de infraestructura de transporte vial y/o ferroviario que consideren de interés estratégico para el proceso de integración binacional. Se dispone de mecanismos institucionales bilaterales para cumplir con los objetivos del Tratado, como encuentros presidenciales, reuniones bilaterales de ministros, comisiones de cooperación económica e integración física, comisiones parlamentarias conjuntas, comités de integración y sistema de consultas permanentes de los respectivos Ministerios de Relaciones Exteriores. En relación con la cooperación binacional, se continúa impulsando la promoción, coordinación y ejecución de programas y proyectos de interés para ambos Estados en el ámbito de la cooperación Sur-Sur y de la cooperación triangular. Asimismo, las partes continúan trabajando en pos de la cooperación académica, la ciencia y la tecnología, la producción para la defensa y la consular.

En el marco del Tratado de Maipú y por acuerdos posteriores, se han creado las siguientes instancias:

- i. Entidad Binacional para el Proyecto Túnel Internacional Paso de Agua Negra (EBITAN). Las partes se comprometieron a intensificar, por intermedio de sus respectivas autoridades competentes, el examen de las cuestiones referidas al diseño, construcción, mantenimiento, administración y explotación del proyecto denominado Paso Internacional de Agua Negra.

- ii. Entidad Binacional para el Proyecto Túnel de Baja Altura Ferrocarril Trasandino Central. Las partes se comprometieron a intensificar, por intermedio de sus respectivas autoridades competentes, el examen de las cuestiones referidas al diseño, construcción, mantenimiento, administración y explotación del proyecto denominado Túnel de Baja Altura-Ferrocarril Trasandino Central.
- iii. Grupo Mixto de Trabajo para el Tren Trasandino del Sur (GTS). En diciembre de 2010 tuvo lugar la reunión constitutiva en Buenos Aires, en el ámbito de la XL reunión del Grupo Técnico Argentino-Chileno. Su objetivo es llevar adelante todas las acciones pertinentes vinculadas con el proyecto del Ferrocarril Trasandino del Sur, que unirá los puertos de Bahía Blanca, en Argentina, y de Talcahuano, en Chile.
- iv. Comisión Binacional para la Optimización del Paso Cristo Redentor. En agosto de 2011 tuvo lugar la reunión constitutiva de la Comisión Mixta Binacional de Seguimiento de la Implementación del Estudio Binacional para la Optimización Paso Sistema Cristo Redentor, en cumplimiento de lo acordado por ambos países en notas reversales de enero de 2011, suscritas en ocasión de la III Reunión Binacional de Ministros celebrada en Santiago de Chile.

2011 - Ambos países firmaron el *“Acuerdo para el Nuevo Reglamento de los Comités de Integración”*.

2012 - Senado de la Nación Argentina, *“Proyecto de Declaración S-1395/12”*, presentado por la senadora argentina Nanci Parrilli, declara de interés turístico el Circuito y Paso Internacional Hua-Hum, ubicado en el Departamento Lácar de la Provincia de Neuquén. Dicha declaración de interés turístico permite el desarrollo y mejora de la red vial con la pavimentación de la RP 48 –San Martín de los Andes Hua-Hum y la generación de mejoras en la facilitación fronteriza, con la intención de consolidar el corredor turístico San Martín de los Andes - Hua-Hum - Valdivia en el marco del corredor binacional de los lagos argentino-chilenos para impulsar el desarrollo de la oferta turística del margen norte del Lago Lácar. Todo ello permitiría incrementar el mercado receptivo internacional a través del paso internacional Hua-Hum, con flujos turísticos provenientes de las regiones metropolitanas de ambos países, seguidos por el mercado regional, mejorando así la satisfacción de los turistas visitantes de los atractivos del Lago Lácar.

2014 – Firma entre ambos países de la *“Declaración de cooperación en materia de infraestructura para la integración binacional”*.

En este documento se anuncian 13 nuevos pasos fronterizos priorizados, elevando a 26 el número total de pasos, y se proyectan inversiones de infraestructura vial a desarrollarse en el período 2014-2030, con el objetivo de favorecer el comercio y el turismo.

Cuadro 1. Listado de los trece nuevo pasos priorizados.

| NOMBRE PASO FRONTERIZO | REGIÓN CHILENA | PROVINCIA ARGENTINA |
|------------------------------|----------------|---------------------|
| Las Leñas | L.B. O'Higgins | Mendoza |
| Pichachen | Biobío | Neuquén |
| Icalma | Araucanía | Neuquén |
| Mamuil Malal | Araucanía | Neuquén |
| Carirriñe | Los Ríos | Neuquén |
| Hua-Hum | Los Ríos | Neuquén |
| Río Manso | Los Lagos | Río Negro |
| Futaleufú | Los Lagos | Chubut |
| Ingeniero Ibañez-Pallavicini | Aysén | Santa Cruz |
| Jeinemeni | Aysén | Santa Cruz |
| Río Mayer | Aysén | Santa Cruz |
| Río Don Guillermo | Magallanes | Santa Cruz |
| Laurita Casas Viejas | Magallanes | Santa Cruz |

Fuente: Elaboración propia.

En la actualidad, los Gobiernos de Chile y Argentina han reiterado su interés en el desarrollo fronterizo, convencidos de que la integración social, cultural, física y económica es estratégica para el desarrollo socioeconómico del territorio y sus comunidades. De esta forma, la historia de este territorio se vuelve relevante para la estrategia de su futuro, ya que las familias herederas de esta historia son parte importante de cualquier estrategia que se busque potenciar, por lo que su inclusión y desarrollo es un desafío más que será necesario incorporar en esta estrategia de integración.

3.2 Sistema actual de conectividad binacional (eje sur) y descripción de pasos asociados

El Paso Hua-Hum corresponde a uno de los 38 pasos fronterizos existentes y potenciales considerados como el universo actual de conexiones terrestres entre Argentina y Chile (Banco Interamericano de Desarrollo, 2012).

Localizado en 40° 06'S y 71° 40'O a una altura de 659 metros⁸ en la comuna de Panguipulli, Provincia de Valdivia, el Paso Hua-Hum conecta con el sur de la Provincia de Neuquén en Argentina muy cerca de la ciudad de San Martín de Los Andes.

De orientación local, el Paso permite la comunicación de localidades fronterizas linderas, siendo de importancia para la conectividad de las poblaciones que vincula y para la economía turística (Banco Interamericano de Desarrollo, 2012).

⁸ <http://www.pasosfronterizos.gov.cl/>

El Paso Hua-Hum pertenece al denominado eje sur de la Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), junto con 10 otros pasos fronterizos, entre los que se encuentran Pichanchén, Pino Hachado, Icalma, Mamuil Malal, Carirriñe, Cardenal Antonio Samoré, Hua-Hum, Pérez Rosales, Río Manso y Río Puelo.

El Eje de Integración Sur⁹ de IIRSA une los océanos Atlánticos y Pacífico y cubre áreas geográficas de Argentina y Chile. En Argentina quedan incluidos el sur de la Provincia de Buenos Aires y las Provincias de Neuquén y Río Negro. En Chile se incluyen las Regiones del Maule, Biobío, Araucanía, Los Ríos y Los Lagos. El 24% de la población del Eje habita en Argentina, mientras que el 76% en Chile (IIRSA, 2007)

En el área del Eje Sur ambos países escogieron al paso de Pino Hachado como el proyecto ancla en el Grupo 1¹⁰. En el Grupo 2 también fueron incluidos varios pasos de frontera con vocación eminentemente turística, entre ellos el Paso Hua-Hum. Actualmente se realizan actividades de mejoramiento en los accesos viales a estos pasos. En el área de influencia hay otros pasos de frontera por carretera y combinación de carretera – lacustre – fluvial. (IIRSA, 2007).

Los proyectos del Grupo 1 incluyen una malla vial conformada por dos vías en sentido Este – Oeste y varias vías en sentido Norte – Sur. La primera vía en sentido Este – Oeste es Bahía Blanca - Pino Hachado - Concepción y la segunda es Carmen de Patagones - San Carlos de Bariloche y su prolongación hasta Chile. En esta malla vial están incluidos otros proyectos viales del grupo (IIRSA, 2007).

⁹ Los Ejes de Integración y Desarrollo son franjas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales. Para cada Eje se identifican los requerimientos de infraestructura física, a fin de articular el territorio con el resto de la Región, planificar las inversiones y mejorar la calidad de vida de sus habitantes (<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=68>).

¹⁰ El Eje Sur ha sido dividido en dos grupos. Grupo 1: Concepción-Bahía Blanca-Puerto san Antonio Este, y Grupo 2: Circuito Turístico Binacional de la Zona de Los Lagos (http://www.geosur.info/geosur/iirsa/pdf/es/grup_sur.jpg).

Figura 3. Proyectos Grupo 1: Concepción – Bahía Blanca – Puerto San Antonio Este.



Fuente: IIRSA (2007).

El Grupo 2, por su parte se trata de un grupo con vías que cumplen una función turística a nivel nacional y binacional. Con los proyectos se busca adecuar varios pasos de frontera con vocación eminentemente turística, dentro de los que se cuenta el Paso Hua-Hum.

Figura 4. Proyectos Grupo 2: Circuito Turístico Binacional de la Zona de Los Lagos



Fuente: IIRSA (2007).

3.3 Descripción de los territorios

La Región de Los Ríos se constituye el año 2007, siendo parte hasta ese momento de la Región de Los Lagos. Compuesta por las Provincias de Valdivia y del Ranco, la Región tiene una población total de 380.707 habitantes (PRIGRH, 201211), distribuida en doce comunas, siendo la más poblada la comuna de Valdivia - capital regional, con más del 42% de la población- seguida por las comunas de La Unión (10.18%), Panguipulli (9.22%) y Río Bueno (8.22%).

La actividad económica regional se centra principalmente en la industria forestal y agrícola, y con menor importancia en el comercio y la prestación de servicios (vinculados a la presencia de universidades y centros de investigación). El turismo también es una actividad importante en la Región, asociada con el sector terciario de la economía.

La Provincia de Neuquén, por su parte, está situada en el norte de la Patagonia argentina. La conforman 16 departamentos, donde aproximadamente el 11,4% de su población habita áreas rurales de manera dispersa o en localidades de menos de 2.000 habitantes y el 88,6% en áreas urbanas. El 55% de la población urbana se concentra en el aglomerado Neuquén–Plottier- Centenario. Esta zona, ha mostrado una elevada tasa de crecimiento poblacional, debido a las importantes migraciones de otras provincias argentinas y de Chile. Al año 2010 contaba con una población total de 551.266 (INDEC, 201012), siendo Confluencia el departamento más poblado con un 65% de la población, seguido por el de Zapala con un 6.6% de la población.

La Provincia de Río Negro se encuentra también en la Patagonia Argentina. Se divide administrativamente en 13 Departamentos, y cuenta con una población estimada de 603.760 habitantes (INDEC, 2010), siendo la segunda Provincia con menor tasa de crecimiento poblacional. Su población está altamente desconcentrada, siendo su principal ciudad Bariloche, con una población estimada de 130.000 habitantes (22% de la población total). En materia económica, las principales actividades son la producción frutícola, ubicada en los valles alto y medio del Río Negro, la turística, centrada en Bariloche, y el turismo de playa, basado en el balneario Las Grutas, en la costa atlántica.

¹¹ Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 Región de Los Ríos. Ministerio de Obras Públicas.

¹² Elaborado por la Dirección Provincial de Estadística y Censos de la Provincia del Neuquén, en base a datos de los Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 2001 y 2010. INDEC.

Cuadro 2. Variables sociales y demográficas Región de Los Ríos y las Provincias de Neuquén y Río Negro.

| VARIABLES POBLACIONALES | REGIÓN DE LOS RÍOS | PROVINCIA DE NEUQUÉN | PROVINCIA DE RÍO NEGRO |
|---|--------------------------|------------------------|-------------------------|
| Superficie | 18 429,5 km ² | 94.078 km ² | 203.013 km ² |
| División administrativa | 12 comunas | 16 departamentos | 13 departamentos |
| Población | 380.707 habitantes | 551.266 habitantes | 603.760 habitantes |
| Población perteneciente a pueblos originarios | 11.4% | 7.9% | 7.1% |
| Ingreso promedio/habitante | U.S.D \$839.27 | U.S.D \$595 | U.S.D \$528.9 |

Fuente: Elaboración propia en base a INE (2012), INDEC (2010).

3.4 Sistema físico natural

La macro zona geográfica fronteriza chileno-argentina, presenta dos paisajes bien marcados: el dominado por la Cordillera de Los Andes y el de las mesetas y valles, en la medida en que se desciende de la Cordillera hacia el lado oriental y occidental respectivamente.

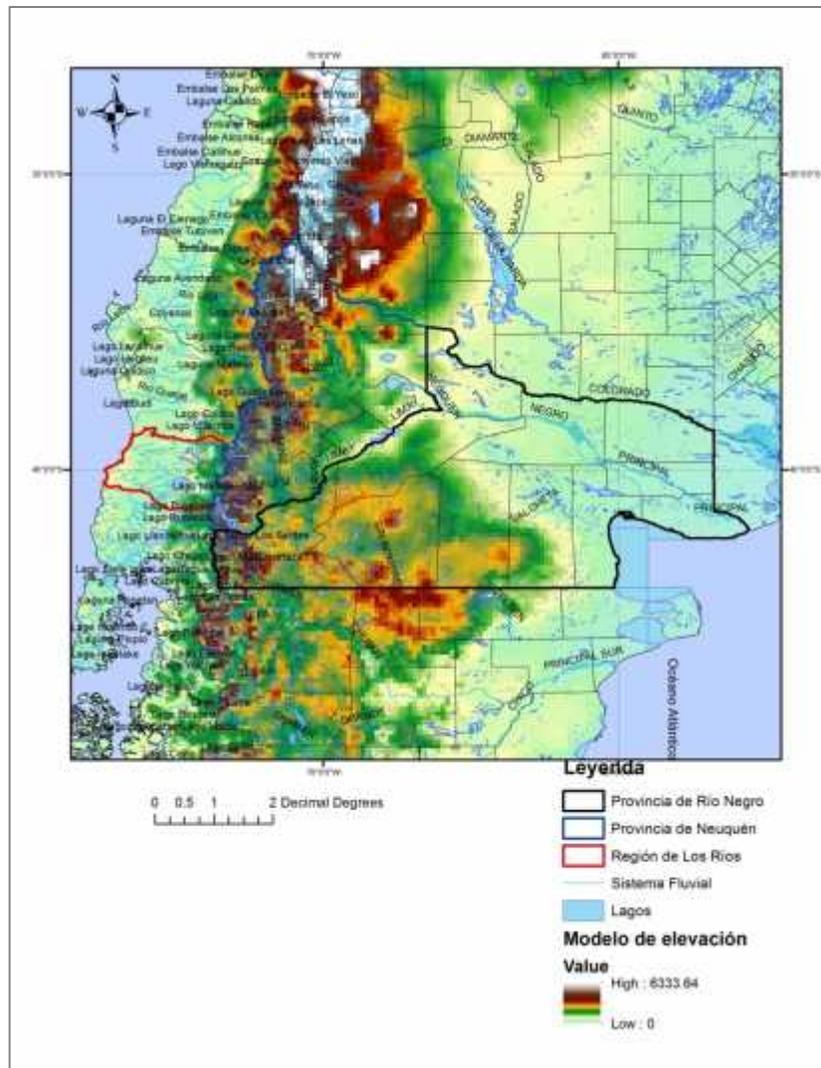
En la Región de Los Ríos, la Cordillera de los Andes posee una baja altitud, con pendientes suaves y presencia de actividad volcánica en reposo. Las mayores alturas corresponden a los tres volcanes: el Choshuenco (2.415 msnm), el Puyehue, (2.240 msnm) y el Carrán (1.114 msnm). Conforme se desciende de la Cordillera de Los Andes hacia el Pacífico, se transita a través de la pre cordillera con una altitud promedio que fluctúa entre 600 y 1.000 metros. Tiene su origen en la acumulación de sedimentos glacio-fluvio-volcánicos provenientes desde la Cordillera de los Andes, y se encuentra interrumpida por diversos lagos de gran belleza paisajística. Hacia el oeste, se encuentran los valles longitudinales con suelos planos o de suaves colinas formados por acarreo y depósitos de sedimentos glaciales y fluviales, de alta calidad para la actividad agropecuaria. Finalmente, antes de llegar al Océano Pacífico, la Cordillera de la Costa se presenta baja y ondulada en el área regional norte, recibiendo el nombre de cordillera de Mahuidanche. Se interrumpe por el río Valdivia, desde donde se proyecta hacia el sur con diversas denominaciones, presentándose un poco más robusta, lo cual ejerce un efecto de biombo climático sobre las localidades de la depresión intermedia.

Neuquén destaca por sus altas cumbres. Desde el Paso Pino Hachado, al norte, el punto más alto es el Volcán Copahue (2.980 msnm), y al sur, el Volcán Lanín, (3.776 msnm), cuyos faldeos comparte con la Región de Los Ríos. Hacia el este se encuentra la zona extra cordillerana, donde se produce un descenso de altitud relativa, donde los puntos más bajos se encuentran en el vértice oriental de la Confluencia, unión entre los ríos Neuquén y Limay, y en el Bajo de Añelo.

La zona cordillerana en la Provincia de Río Negro, tiene una altura promedio de 2.500 msnm, aunque presenta cumbres de gran altura, cubiertas de nieves eternas, como el Monte Tronador de 3.478 metros. Entre las montañas se extienden gran cantidad de lagos que tienen mucha importancia en la

regulación de las cuencas hídricas, como el Mascardi, el Steffen y el Nahuel Huapi. Posteriormente, se encuentra la Meseta Centro Sur, donde la actividad predominante es la ganadería extensiva de ovinos y caprinos y la minería de explotación de piedra laja en la zona de Los Menucos. Estas mesetas se extienden hacia el norte, una vez transitada la zona extra cordillerana, se enmarcan pequeñas llanuras o pampas desérticas en la Provincia de Neuquén. Hacia el Atlántico, destacan los valles interfluviales de Río Negro, donde existen diversas actividades agrícolas, como la fruticultura en el Alto Valle, y la actividad vinculada a la industrialización de esta producción.

Figura 5. Mapa del área de estudio



Fuente: Elaboración propia

3.5 Sistemas fluviales y lacustres

Los sistemas fluviales y lacustres son los recursos naturales más importantes, tanto para Chile como para Argentina, dada su relevancia como eje de los atractivos turísticos, como fuente de agua para las actividades agropecuarias, y en generación de energía.

Destacan en Chile los ríos Valdivia y Bueno, los que se originan en la zona cordillerana. El río Valdivia abarca diversas fuentes, tales como el río Cruces y el Lácar, desde el lado argentino de la cordillera. Comprende el territorio denominado Sietelagos, que incluye los lagos Pirehueico, Neltume, Calafquén, Pellaifa, Pullinque, Panguipulli y Riñihue. Desde este último descienden por el Río Calle Calle, denominándose río Valdivia en su confluencia con el Cruces. En el caso del río Bueno, éste proviene de los lagos Huishue, Maihue, Ranco y Puyehue.

En la Provincia de Neuquén, destacan los ríos Colorado, Limay y Neuquén. En este último se encuentra la represa de Cerros Colorados, y en el Limay las represas para la producción hidroeléctrica de Alicurá, Piedra del Águila, Pichi Picún Leufú y El Chocón. Además se encuentran los lagos Moquehue, Aluminé, Ñorquinco, Polcahue, Ruca Choroí, Hui Hui, Quillén, Tromen, Huechulafquen, Paimún, Epulafquen, Lolog y Lácar. En la Ruta de los Sietelagos en la vertiente argentina, se encuentran los lagos Escondido, Machónico, Hermoso, Villarino, Falkner, Filo Hua- Hum, Traful, Espejo, Correntoso y el Nahuel Huapi.

En la Provincia de Río Negro, el curso más importante es el Curú Leufú, que nace de la confluencia de los Limay y Neuquén, y riega valles muy fértiles gracias a diversas represas que alimentan canales de regadío, lo que permite contar con amplias zonas de cultivo principalmente de frutas y hortalizas.

3.6 Áreas silvestres protegidas

Dado el alto valor de los ecosistemas de este territorio, existen diversas Áreas Silvestres Protegidas por el Estado en ambos lados de la cordillera. En Chile, el Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE) tiene bajo custodia de la CONAF un Santuario de la Naturaleza, el Parque Nacional Villarrica, el Parque Nacional Puyehue, la Reserva Nacional Mocho Choshuenco y el Parque Nacional Alerce Costero. La superficie protegida por el SNASPE en la Región de Los Ríos asciende a 22.329 ha. A esto se suman 13 Áreas Protegidas Privadas, que en su conjunto protegen 3.287 ha.

La Provincia de Neuquén posee 1.067.739 ha bajo protección, ya sea fiscal o privada, lo que equivale al 11,34% de la superficie provincial. La mayor parte de la cordillera andina que limita con la Región de Los Ríos, se encuentra bajo alguna categoría de protección.

La Provincia de Río Negro posee 1.979.836 ha bajo protección, ya sea fiscal o privada, lo cual equivale al 9,5% de la superficie Provincial.

Finalmente, destaca la creación de la Reserva de la Biósfera Binacional Andino Norpatagónica, primera reserva transfronteriza, que contempla el bosque templado lluvioso característico de los

Andes Norpatagónicos, con cerca de 6 millones de has de ambos países, incluyendo el Parque Nacional Los Alerces, Parque Nacional Lago Puelo (en Chubut), Área Protegida Río Azul-Lago Escondido (Río Negro), Parque Nacional Nahuel Huapi (Río Negro y Neuquén), Parque Nacional Lanín (Neuquén), Parque Nacional Puyehue y Parque Nacional Vicente Pérez Rosales (Chile). Esta reserva debe ser gestionada con criterios de sustentabilidad ecológica y social fijados por la UNESCO.

3.7 Sistemas productivos

3.7.1 Región de Los Ríos

Dada la geografía, clima y suelo, la Región se caracteriza por las actividades agropecuarias. De un total de 1,88 millones de ha, cerca del 87% es de uso silvoagropecuario, de las que un 55% corresponde a bosque nativo, el 25% a uso pecuario, 16% a plantaciones forestales y el 4% a uso agrícola.

Sector Forestal

Un 58% de la Región de Los Ríos está cubierta por bosques, donde el 81,7% corresponde a bosque nativo, que equivalen a 849.771 ha. Corresponde principalmente a cobertura boscosa del tipo Coihue-Raulí-Tepa (Co-Ra-Te), Siempreverde y Roble-Raulí-Coihue (Ro-Ra-Co). Su explotación se destina principalmente a leña, dado el escaso desarrollo tecnológico asociado a su explotación y manejo.

Las plantaciones forestales existentes en la Región abarcan una superficie de 190.111 has, (18.2% de la superficie plantada), con alto nivel tecnológico para su manejo, y constituyen un eje productivo de alta competitividad regional, asociándose a una industria primaria bien desarrollada. Las variedades de mayor uso son el *pinus radiata* y el *eucalyptus nitens*, concentrando más del 88% de la superficie de plantaciones forestales en la Región.

La industria primaria del sector cuenta con 142 plantas, entre ellas, una planta de celulosa, varias fábricas de tableros y aserraderos, las que generan productos de exportación, destacando la celulosa con un 56%, y las astillas con un 28,2% del volumen total exportado por el sector forestal regional.

Sector pecuario

La ganadería de en la Región es esencialmente de praderas, ocupando una superficie de 395.814 ha. Es un eje de desarrollo regional importante, siendo la tercera región de Chile con mayor existencia de ganado bovino, aportando con el 16,6% del total nacional. En Los Ríos se encuentra el 28% de la existencia total de vacas lecheras de Chile, el 23% de los productores de leche del país y es la segunda región productora de leche a nivel nacional, produciendo el 30,9% de la leche del país. Además es la principal región productora de quesos (56,5%) y suero en polvo (72,2%).

La Región de Los Ríos posee el 15% de la masa ganadera nacional destinada a la producción de carne bovina, en base a razas de madurez temprana, principalmente Angus y Hereford (49%) y cruza con orientación carne (29%).

Sector turismo

La Región es uno de los territorios con mayor diversidad y oferta turística en el país, donde el principal atractivo turístico son los ecosistemas de bosques nativos o “selva valdiviana”, localizados en diferentes Áreas Protegidas Privadas, Parques Nacionales, Reservas Nacionales y Monumentos Naturales del SNASPE, las que constituyen el 13,4% de la superficie regional.

Otros atractivos turísticos de importancia son los lagos subandinos, ríos y el único puerto fluvial del país, Corral; así como la cultura mapuche, los testimonios históricos de la colonización española (iglesias y fuertes), y el legado arquitectónico, gastronómico e intelectual asociado a la llegada de familias alemanas a partir de la década de 1850, junto a una creación y producción artística-cultural reconocida y valorada.

En total, la Región de Los Ríos cuenta con 91 atractivos turísticos, de los cuales un 16,5% pertenecen al tipo costa (playas, balnearios, bahías, caletas e islas), un 12,1%, son Áreas Silvestres Protegidas o Reservas de Flora y Fauna, y un 12,1% a obras de arte o técnicas (patrimonio arquitectónico). Además se encuentran los lagos que representan cerca del 10% de los atractivos totales, las termas con un 8,8%, los museos 7,7%, los ríos un 7,7% y las fortificaciones españolas que representan el 4,4% de los atractivos en la Región.

Sector pesquero y acuícola

La Región de Los Ríos no ocupa un lugar de relevancia en la extracción industrial y artesanal de recursos pesqueros, donde el desembarque total realizado en la Región, que considera algas, peces, moluscos, crustáceos y otras especies, el año 2013 totalizó 83.530 toneladas, equivalentes al 2,5% del desembarque nacional, situándola en el décimo puesto. La importancia del sector en la Región es más bien de tipo estratégica, ya que es fundamental en la generación de empleo y la absorción de mano de obra de las zonas costeras de la Región, aportando al desarrollo económico y productivo de las zonas costeras.

La pesca anual fue de 74.928 toneladas el año 2013, un 3,2% del total nacional, ubicándose en el séptimo puesto. Del total, un 83,1% corresponde a pesca artesanal, y un 16,6% es aportado por la pesca industrial. Las principales especies capturadas en la Región son Sardina común, Bacaladillo, Anchoqueta, Trucha arcoíris, Merluza común y Sierra.

En cuanto a algas, el año 2013, la Región aportó un 1,24% del total nacional (6.595 toneladas), destacando el Pelillo con 4.955 toneladas.

La producción de moluscos el año 2013 fue de 1.676 toneladas, equivalentes al 0,8% del desembarque nacional, correspondiendo un 89,4% a la pesca artesanal, y un 10,6% a las Áreas de Manejo de Recursos Bentónicos (AMERB), destacando la Navajuela, el loco y el Chorito.

3.7.2. Provincia de Neuquén

Las principales actividades productivas de la provincia corresponden a la hidrocarburífera, el comercio, los servicios y la construcción. La actividad más importante corresponde a la explotación de petróleo y gas, con un 45% del total de pozos en producción del país, con un 20% del total de producción, mientras que la explotación gasífera equivale al 44% de la producción nacional. Además, la Provincia produce el 52% de la energía eléctrica (principalmente hidroeléctrica) del país, con centrales en los embalses Piedra del Águila, Pichi Picún Leufú, El Chocón, Planicie Banderita y Alicurá.

Respecto a la situación de las Pyme, la Provincia destaca por la producción de olivo, queso, chocolate, dulce, licores, cervezas, productos derivados del piñón, vinos, miel y ahumados.

Sector hidrocarburos

La Provincia de Neuquén cuenta con cuatro oleoductos principales, cuyos destinos son Río Negro, Buenos Aires, Mendoza y la República de Chile; y tres gaseoductos con ramales a Chile y a las Provincias de Mendoza, San Luis, Santa Fe y Buenos Aires. La Provincia destina alrededor de 26.000 km² a la extracción de hidrocarburos, y unos 5.000 km² a la prospección.

La participación del sector de minas y canteras, constituido fundamentalmente por petróleo y gas, es del 38% sobre el total del Producto Bruto Geográfico Provincial, lo cual en el año 2001 representaba el 67% del mismo (ACIPAN, 2014). Esta pérdida relativa del peso del sector hidrocarburífero es consecuencia de la caída de la producción en el sector a lo largo de los últimos 12 años.

Sector turismo

Este sector, ha sido una de las fuentes económicas que más crecimiento ha tenido en los últimos años en la Provincia, principalmente en la zona cordillerana, Cuenta con centros turísticos internacionales, como San Martín de los Andes y Villa La Angostura, teniendo además tres centros de esquí (Chapelco, Cerro Bayo y Caviahue) y dos Parques de Nieve (Cerro Wayle y Batea Mahuida, este último administrado por la Comunidad Mapuche Puel). Neuquén posee además lugares exclusivos para la caza y la pesca deportiva, cientos de rápidos para hacer rafting, cimas cordilleranas para el montañismo, centros arqueológicos y paleontológicos de inmensa riqueza, termas y baños de lodo volcánico, turismo rural y un conjunto de fiestas populares.

La Provincia de Neuquén cuenta con 758 establecimientos de alojamiento, con una capacidad de 27.163 plazas, resaltando San Martín de los Andes y Villa la Angostura como quienes tienen mayor capacidad hotelera. Los ingresos generados entre el 7 de julio y el 3 de agosto del presente año, fueron de US\$ 37.114.081 equivalente a la entrada de 31.343 turistas, que ocuparon en promedio el 54,16% de la capacidad hotelera.

El turismo durante la época estival muestra un crecimiento permanente en la última década, alcanzando el verano 2014 el récord de ocupación, con una ocupación que superó el 74,7% en promedio. Se generaron ingresos por US\$ 71.5 millones, con un factor promedio de ocupación en plazas de casi 75%, una ocupación del 83% de las habitaciones, un total de 830.587 pernóctes, de un

total de 171.560 turistas, que tuvieron estadías de 6-7 días con un gasto promedio de \$85.8 por persona al día.

Fruticultura

La fruticultura ha venido cobrando importancia en el Producto Bruto Geográfico Neuquino desde el año 2008. Presenta una fuerte concentración en el Alto Valle y una fuerte especialización productiva en los cultivos de manzanas (3.635 ha) y peras (6.405 ha). En la zona más fría de la Provincia, se realiza el cultivo de frutillas, frambuesas y otras frutas finas. Además se ha introducido la vitivinicultura, sobre todo en San Patricio del Chañar y alrededores, concentrando las bodegas y viñedos más importantes de la zona. El sector frutícola ha evolucionado positivamente en los últimos años, generando un 32% de las exportaciones provinciales el año 2012.

3.7.3 Provincia de Río Negro

Esta Provincia presenta tres actividades económicas importantes: la producción frutícola (manzana, pera y vid), el turismo y la explotación de hidrocarburos. En torno a ellas, se han desarrollado importantes actividades de servicios e industriales, como el empaque de la fruta y los jugos concentrados. La producción forestal se ha desarrollado como un insumo de la fruticultura y no ha adquirido aún una dinámica propia.

Según ACIPAN, el Producto Geográfico Bruto de Río Negro en el año 2013 fue de US\$ 4.685 millones aproximadamente, con un Producto Geográfico Bruto per cápita de US\$ 6.500 anuales.

Sector frutícola

La fruticultura es la principal actividad económica de la Provincia, y se desarrolla en las zonas de valles que cuentan con riego, alcanzando una superficie de 125.040 hectáreas. La manzana ocupa una superficie de 18.921 hectáreas, produciendo unas 890.000 toneladas anuales, las que abastecen el mercado nacional, y se exportan a Brasil, Europa y los Estados Unidos.

En el caso de la pera, la superficie cultivada es de 20.728 hectáreas, con una producción anual que supera las 790.000 toneladas, destinadas a la exportación a mercados de Italia, Holanda, Bélgica, Estados Unidos y Brasil.

La vid alcanza las 1.733 hectáreas distribuidas en 269 viñedos. Casi la totalidad del cultivo es para vinificación, registrándose sólo 85,8 hectáreas que destinan su producción para consumo en fresco y 2,1 hectáreas destinadas a uvas pasas.

Sector turismo

Por la belleza y variedad de sus paisajes naturales, el turismo es una importante fuente de ingresos durante todo el año, ofreciendo la posibilidad de realizar diversas actividades, desde la aventura submarina en el Atlántico hasta los deportes de invierno en la cordillera. Las principales atracciones

son la zona lacustre, con epicentro en San Carlos de Bariloche, y el litoral, en donde se encuentra diversos balnearios, que se caracterizan por poseer las aguas más cálidas de la costa argentina.

En el período comprendido entre diciembre de 2012 y julio de 2013, Río Negro recibió a 1.696.881 turistas. Durante este período, en los rubros alojamiento, alimentación y transporte, la actividad turística, generó ingresos por US\$ 407.986.486, donde un 55,9% fue generado en San Carlos de Bariloche, el 28,5% en villa balnearia de Las Grutas, El Bolsón, con el 6,1%, y Alto Valle y Valle Medio, que en conjunto generaron el 6,6% de los ingresos por turismo.

Sector minería

La Provincia presenta una importante actividad en la extracción de petróleo y gas, aunque en el último tiempo se observa un incremento en la explotación de minerales como la fluorita, bentonita, plomo, hierro, plata, zinc, diatomita, yeso y perlita.

La producción de petróleo en la Provincia en el año 2013, superó los 2.400.000 m³, existiendo 15 empresas que realizan la explotación petrolífera en la zona. La producción de gas natural durante el mismo año, superó los 1.660.000 m³, explotación desarrollada por 14 empresas.

Respecto de la explotación minera, en el año 2012 el producto metalífero más explotado en la Provincia fue el hierro, cuya producción alcanzo 1.016.059 toneladas. Entre los productos no metalíferos destacan la sal con 682.822 toneladas, el yeso con 605.124 toneladas, la bentonita con 105.966 toneladas y la diatomita con 58.903 toneladas. En el grupo de las rocas de aplicación, destaca la extracción de áridos con 1.238.532 toneladas anuales.

3.8 Sistema logístico exportador actual y potencial

Los pasos de frontera posibilitan el transporte internacional por carretera, actividad en la que intervienen los actores públicos (aduanas, migraciones, seguridad, fitosanitarias, etc.) y privado (transportistas, gestores de aduana, despachadores, controladores, entre otros) de los países involucrados. A pesar de las mejoras en infraestructura y operativas introducidas en los últimos años, siguen existiendo demoras en el cruce de camiones en las fronteras. Es por ello que se requiere de un sistema logístico que haga posible el transporte desde el lugar de origen hasta el lugar de destino de forma eficiente, cumpliendo con los procedimientos de transporte internacional y normativas respecto de los productos, que rigen en los países de origen y destino para cada producto y que hacen confiable la relación comercial entre ambos países.

3.8.1 Proceso de exportación e importación en el caso de Chile

Existen diversas instituciones públicas ligadas al comercio internacional, tales como el Servicio Nacional de Aduanas, organismos fiscalizadores, ProChile y el Servicio de Impuestos Internos. También participan actores privados, como los agentes de aduanas y las empresas certificadoras, que actúan en base al mandato de entes fiscales, las compañías de seguros, bancos comerciales, zonas francas y las zonas primarias.

Un aspecto relevante respecto a la normativa chilena, son las exigencias fito y zoo sanitarias. Los establecimientos pecuarios que deseen exportar a Chile deben ser autorizados por el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG). Además, los animales, productos y subproductos pecuarios que ingresan a Chile para continuar a otro destino, deben hacerlo sólo por los puertos autorizados por el SAG. En el caso de productos importados con embalajes de madera, se les aplica la Norma Internacional para Medidas Fitosanitarias (NIMF) N° 15¹³ y a muchos productos aplican también cuarentenas, con el objetivo de disminuir el riesgo de propagación de enfermedades infecciosas.

Un elemento importante es el Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX), proyecto liderado por la Subsecretaría de Hacienda, que constituye un sistema informático en red que permitiría implantar en Chile un portal único para realizar los trámites necesarios para realizar electrónicamente las operaciones de comercio exterior.

3.8.2. Presencia de la cadena logística de comercio internacional en la Región de Los Ríos.

En la Región de Los Ríos se encuentran representaciones de ProChile, Servicio de Salud y SAG, no existiendo oficinas del Servicio Nacional de Aduanas, lo que dificulta el proceso. La Región se encuentra bajo la administración de la Oficina de Aduanas de Osorno (ubicado a 110 km de Valdivia), dependiente a su vez de la Dirección Regional Aduana de Puerto Montt, en la Región de Los Lagos.

Puerto de Corral

La conectividad terrestre con el Puerto de Corral es a través del camino Valdivia-Corral, el que no posee el estándar para el transporte seguro de cargas. No obstante, el Ministerio de Obras Públicas está mejorando esta ruta, incorporando un bypass para evitar que camiones de carga tengan que atravesar la ciudad de Valdivia, y se está terminando la conexión Corral-La Unión, lo que mejoraría la conectividad actual.

El Puerto de Corral es de propiedad de la Portuaria Corral S.A., y permite el atraque buques de tipo PANAMAX, de 229 metros de eslora, 70.000 Tm DWT y un calado máximo autorizado de 12,20 metros. Se destaca su sistema mecanizado para la transferencia de graneles sólidos mediante un sistema de cintas transportadoras de una capacidad nominal de 800Tm/hora. Cuenta con 74.500 m² de patios de acopio, destinados a almacenes techados, acopios de astillas de madera, carga fraccionada y contenedores. Las mercancías se transportan desde y hacia la ciudad de Valdivia utilizando el Terminal Fluvial de Las Mulatas, que cuenta con un frente de atraque de 120 metros y 105.000 m² de áreas de respaldo, destinado al almacenamiento de las mercaderías que se transfieren por el Puerto.

¹³ Es la Norma Internacional para Medidas Fitosanitarias N° 15 que regula el embalaje de madera utilizado en el comercio internacional y que describe las medidas fitosanitarias para reducir el riesgo de introducción y/o dispersión de plagas relacionadas con el embalaje de madera.

Aeropuerto de Pichoy

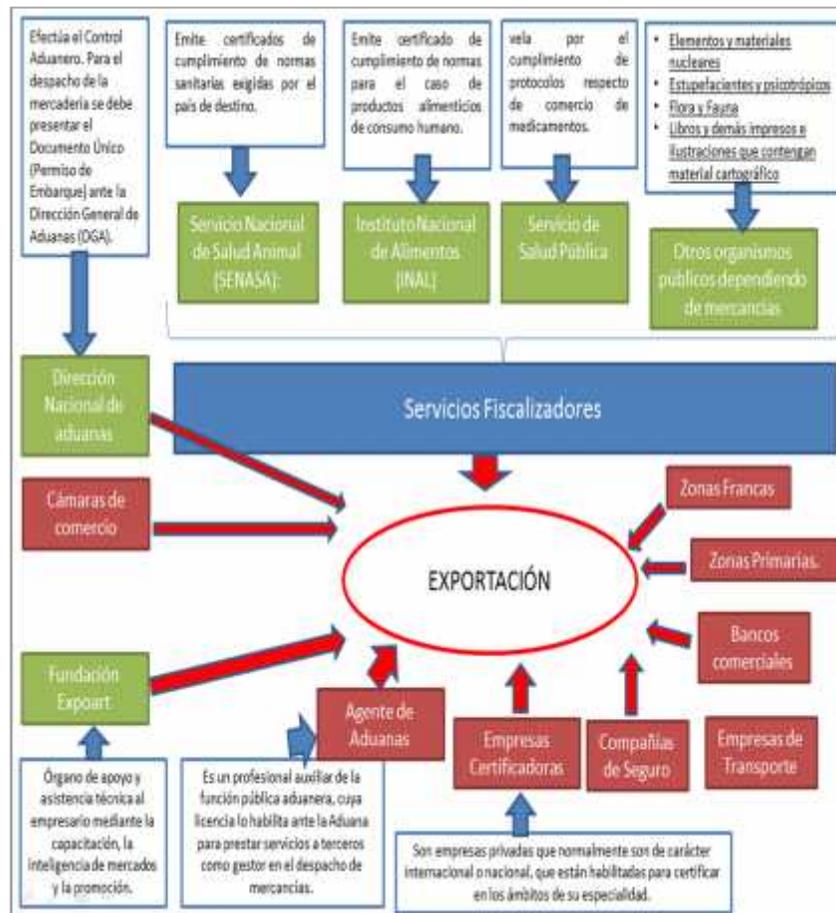
El Aeropuerto de Pichoy es un terminal aéreo secundario dentro de la red nacional aeroportuaria que permite las operaciones regulares y no regulares del transporte público de pasajeros y carga, de menor escala que la Red Principal; la operación de la aviación comercial de menor envergadura, militar, corporativa y general; y representa un aporte a la economía regional y local. El Aeropuerto no cuenta con instalaciones de Aduanas ni del Servicio Agrícola y Ganadero.

3.8.3 El proceso de exportación e importancia en el caso de Argentina

Los exportadores e importadores argentinos deben encontrarse inscritos en el Registro de Exportadores e Importadores de la República Argentina, para recibir los beneficios del Sistema Generalizado de Preferencias. Esta inscripción es obligatoria y se realiza en la Dirección General de Aduanas (DGA).

Los organismos que participan del proceso exportador se grafican en la siguiente ilustración.

Figura 6. Organismos que participan del proceso exportador



Fuente: Elaboración propia

3.8.4 Presencia de la cadena logística en las Provincias de Neuquén y Río Negro

Ambas Provincias cuentan con un sistema logístico exportador desarrollado y por tanto no existen restricciones de este tipo para la exportación o importación de mercancías por parte de empresas nacionales o extranjeras que deseen efectuar operaciones de comercio internacional con ellas. La Provincia de Río Negro tiene además un organismo propio de apoyo a la exportación, que apoya múltiples sectores, principalmente el silvoagropecuario. La Provincia de Neuquén cuenta, además, con bancos comerciales que apoyan el proceso de financiamiento de las operaciones.

Puerto San Antonio Este

Las mercancías de exportación de ambas Provincias se encuentran conectadas al Puerto San Antonio Este, distante 500 km. aproximadamente. Es un punto de convergencia de diversas rutas, lo que posibilita su vinculación con las principales zonas de la Provincia y la Región. Asimismo, San Antonio Oeste se encuentra vinculado a través del ferrocarril General Roca con San Carlos de Bariloche y Viedma, y a través del aeropuerto que permite la operación de tipo comercial con Buenos Aires y otras localidades del sur patagónico.

Servicio Nacional de Aduanas Argentinas

Ambas provincias cuentan con una buena red de localización de las aduanas, por lo que no hay limitaciones importantes para el ejercicio de su función en el proceso de exportación o importación. Cuenta con oficinas e instalaciones en las ciudades de Neuquén, Bariloche y San Martín de Los Andes.

Certificados de origen

Las Cámaras de Comercio e Industrias de ambas Provincias proveen los servicios de certificación de origen de las mercancías. El Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA) tiene oficinas en ambas provincias.

Oficina ExportAr

El organismo de apoyo a la promoción de las exportaciones argentinas. Fundación ExportAr, tiene representaciones en ambas provincias.

3.9 Exportaciones e importaciones regionales actuales y potenciales asociadas a cadenas productivas.

3.9.1 Exportaciones de la Región de Los Ríos

De acuerdo con el retorno económico obtenido en el mercado exterior, la Región de Los Ríos el año 2013 generó MUS\$509. El desarrollo exportador de la Región está compuesto principalmente por cuatro sectores productivos: el forestal, la industria de los alimentos, el agrícola y la pesca y acuicultura.

La zona geográfica de mayor recepción de exportaciones regionales en US\$ es Asia, especialmente China y en menor medida, Corea del Sur y Japón¹⁴.

En 2010, América del Norte concentraba un gran porcentaje de las exportaciones de la Región, con casi MUS\$58 equivalente a un 77% de las exportaciones totales, situación que se modifica en los años siguientes, con un descenso a MUS\$32,7.

Por su parte, Asia y Oceanía aumentan los montos como destino de las exportaciones regionales, pasando de generar cerca de MUS\$9 en 2010 a MUS\$240 en 2011, y MUS\$337 en 2013, lo que significa un aporte relativo al total de exportaciones regionales de un 12% en 2011, un 60% en 2013 y un 74% en 2013.

América del Sur, Centroamérica y el Caribe, por otra parte, muestran un alza sostenida como destino de las exportaciones, pasando de MUS\$6 en 2010 a MUS\$56 en 2013.

Europa muestra mayores fluctuaciones en las tendencias. En el año 2010 reportó MUS\$2,23, correspondiente a un 3% de las exportaciones totales, mientras en 2011 se produce un alza en el monto total, alcanzando los MUS\$108,4 en 2011, siendo un 27% de las exportaciones. Sin embargo, el año 2013 los montos bajan a MUS\$31,8, un 7% del total de las exportaciones.

África comienza a ser destino de exportación en 2011, con MUS\$1,36, lo que implica un 0.34% de las exportaciones totales. Su importancia relativa se mantiene bajo el 0.3% en los años siguientes.

De acuerdo a ProChile (2013), la evolución de la exportación de la industria forestal presenta un alza significativa, pasando de generar MUS\$8,4 en 2010, a montos sobre los MUS\$219 en los tres años posteriores, pasando de un 16% del total de las exportaciones en 2010, a generar entre el 73% y el 81% de las exportaciones en los años posteriores. Esta alza se explica fundamentalmente por la exportación de celulosa, la que comienza a ser exportada por la Región en el año 2012 con MUS\$288. El principal destino de la celulosa fue China, país que concentró más del 70 % de las exportaciones de celulosa en 2012, aumentando a 83% en 2013. Otros destinos relevantes fueron: Corea del Sur con 11% en 2013; Francia con un 6.7% para el año 2012 y Holanda con un 5% en el mismo año, así como Taiwán con cerca del 3% en 2013. Otros países de destino cuyos porcentajes fueron cercanos a 1% y menos, fueron: Japón, España y Perú.

El sector agropecuario también presenta un alza significativa pasando de aportar con MUS\$5,7 en 2010 a MUS\$100,9 en 2013. El peso relativo del sector en el monto total de las exportaciones regionales también ha ido en aumento, pasando de representar un 8% a un 22% en el año 2013. En los productos agrícolas exportados, destacan el arándano azul y rojo, tanto frescos como congelados, con destino principal América del Norte hasta 2012, y Perú como destino de un 42% de las exportaciones agrícolas desde ese año. En cuanto al sector ganadero, resalta la exportación de lácteos, como el queso gouda, la leche en polvo, el lactosuero y la mantequilla.

¹⁴ ProChile-Región de Los Ríos, en base a datos proporcionados por el Servicio Nacional de Aduana

La industria naval ha aportado cifras significativas en los años 2009 y 2010, generando más de MUS\$50 al año, lo cual implica un aporte relativo del 23% y 28% respectivamente. La Región exportó en ambos años barcos de altos montos a Canadá; barcos de vela a las Islas Vírgenes Británicas y Nueva Zelanda en 2009, Estados Unidos en 2010 y Australia en 2011; y finalmente remolcadores y barcos empujadores a Uruguay en 2013, aunque con una caída a entre 0% y 3% del total de las exportaciones.

Los productos del mar también han ido en aumento en el sector exportador de la Región en el periodo 2010-2013, pasando de generar MUS\$76,7 el primer año, llegando en 2013 a los MUS\$6,48. Los principales productos exportados fueron pescado seco, harina de pescado y filetes de trucha, enviados principalmente a Hong Kong, México, Colombia, Estados Unidos y Brasil.

3.9.2 Exportaciones Provincia de Neuquén

Las exportaciones neuquinas tuvieron como principales destinos, durante el año 2014, a Chile (23,1%), Brasil (22,8%) y Estados Unidos (18,2%). Se destacan los hidrocarburos y sus derivados, además de un aporte importante de frutas, principalmente, peras y manzanas, y los jugos concentrados de las mismas.

Las exportaciones han venido decreciendo principalmente por la mayor demanda interna de gas de petróleo e hidrocarburos. Así, el año 1997 el total de las exportaciones fue de MUS\$795, más de tres veces que en la actualidad, donde los hidrocarburos y gas de petróleo representaban el 86% del total. El año 2014 la Provincia exportó MUS\$ 232,5, de los cuales MUS\$58,8 fueron a Chile, mostrando un importante descenso, considerando que en 2006 fueron de MUS\$398,8, siempre liderada por gas e hidrocarburos y productos primarios.

3.9.3 Exportaciones Provincia de Río Negro

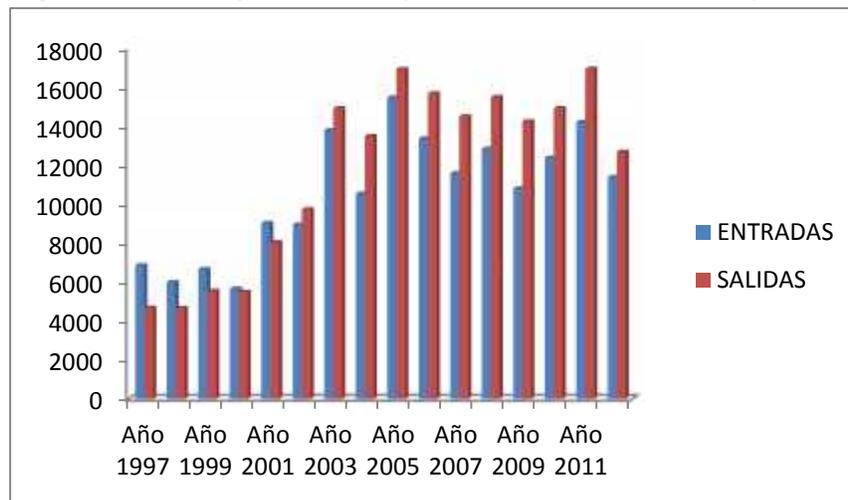
Las exportaciones de la Provincia durante 2013 fueron de MUS\$698,4, cerca del 20% del Producto Bruto Geográfico de Río Negro. Entre los años 1993 y 2013 las exportaciones crecieron a una tasa anual promedio del 6,12%, situándose en el lugar 12 del ranking de exportaciones por provincia. Del total exportado, más del 7% corresponde a manzanas, peras y sus derivados, siendo los principales mercados Brasil (30% del total), Estados Unidos (15%) y Rusia (13,5%).

La provincia exporta a Chile cuatro tipos de productos: los productos primarios, las manufacturas de origen agropecuario, las manufacturas de origen industrial y los combustibles y energía. En conjunto, durante 2013 totalizaron alrededor de MUS\$51,1, correspondiente al 7,7% del total de las exportaciones provinciales. Los principales productos de exportación son manzanas, peras y los vinculados con la industria petrolera. El principal producto exportado es el gas de petróleo, con MUS\$46,9, constituyendo además el principal destino del gas rionegrino, comprando el 97,8% del total exportado.

3.10 Estadísticas del Paso Hua-Hum

La entrada y salida de vehículos ha experimentado un fuerte aumento entre el año 1997 al año 2005 y un comportamiento relativamente estable entre los años 2005 y 2011. Llama la atención que a partir del año 2002 la salida de vehículos supera la entrada, situación que se mantiene con un tasa promedio de 17% superior.

Figura 7. Entrada y salida de viajeros Paso Hua-Hum – N° de personas



Fuente: Elaboración propia en base a Servicio de Aduanas (2014).

3.11 Planificación concurrente

3.11.1 Planificación concurrente Región de Los Ríos

Planificación de infraestructura

Para conocer la situación del Paso Hua-Hum, se debe analizar su base actual en términos de infraestructura, y cotejarla con la base proyectada, considerando tanto el área de influencia directa, como corredores de influencia sobre el paso. Para ello, se revisó lo planteado por el “Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 – Región de Los Ríos” (PRIGRH) del MOP. El PRIGRH es el plan de ruta director que ha considerado todos los acuerdos binacionales para su elaboración, y realiza zonificaciones como Unidades Territoriales Homogéneas (UTH) según parámetros como uso de suelo, localización actividades productivas, características socio-culturales, etc. La UTH donde se ubica el Paso Internacional Hua-Hum, es definida como Andes Norte según el PRIGRH. El objetivo para esta UTH respecto del Paso Hua-Hum, es apoyar una mejor vinculación de la Región con los mercados externos.

Área de Intervención Directa

El PRIGRH detecta que el lago Pirehueico genera una situación de brecha en el paso, dado este

contexto, realiza un análisis de situación base dividiendo el lago en dos sectores de manera natural: Pirehueico sureste y Pirehueico noroeste. De esta manera se elaboran los siguientes proyectos:

Cuadro 3. Proyectos sector Pirehueico

| N° | MOP | FINANCIA | PROYECTO | ESTADO | INVERSIÓN M\$ |
|-----|-----|---------------|--|------------------|---------------|
| 53 | DA | MOP Extra MOP | Construcción complejo fronterizo Hua-Hum | Ejecución | 3.354.450 |
| 72 | DOP | MOP | Reposición rampas Puerto Fuy y Puerto Pirehueico, Panguipulli | Ejecución | 3.089.925 |
| 73 | DOP | Extra MOP | Adquisición barcaza lago Pirehueico | Por Definir | - |
| 295 | DV | MOP | Mejoramiento Ruta 203 Ch Puerto Pirehueico - Paso Hua-Hum | Diseño | - |
| 296 | DV | MOP | Estudio para la conectividad vial Puerto Fuy - Puerto Pirehueico | Pre factibilidad | 200.000 |
| 211 | DV | MOP | Mejoramiento ruta 203-ch, sector: Choshuenco - Puerto Fuy | Ejecución | 9.070.772 |

Fuente: Ministerio de Obras Públicas (2012)

Corredor Hua-Hum

Sumado a la infraestructura existente y proyectada sobre el área de influencia, se debe tener en consideración la planificación estratégica detrás del Programa Regional de Infraestructura General y Recursos Hídricos del Ministerio de Obras Públicas para la Región y el país, que persigue conectar los distintos territorios vía accesos, redes, ruta y corredores.

Figura 8. Zonas de corredor Hua-Hum



Fuente: Ministerio de Obras Públicas (2012)

Los proyectos asociados a este corredor, aparte de los ya nombrados para el área de influencia son los siguientes:

Cuadro 4. Proyecto corredor Hua-Hum

| N° | MOP | FINANCIA | PROYECTO | ESTADO | INVERSIÓN M\$ |
|-----|-----|-----------|---|------------------|---------------|
| 211 | DV | MOP | Mejoramiento ruta 203-ch, sector: Choshuenco - Puerto Fuy | Ejecución | 9.070.772 |
| 115 | DV | MOP | Mejoramiento ruta 203-ch, t-47; Sector: Rucatrehua - Choshuenco | Ejecución | 18.554.713 |
| 301 | DV | MOP | Mejoramiento pasada por Panguipulli (Ancacomoe - Coz Coz) | Diseño | 1.200.000 |
| 246 | DOH | EXTRA MOP | Elaboración plan maestro de aguas lluvias ciudad de Panguipulli | Pre factibilidad | - |
| 247 | DOH | EXTRA MOP | Construcción red primaria aguas lluvias ciudad de Panguipulli | Pre factibilidad | - |
| 228 | DAP | EXTRA MOP | Normalización aeródromo Panguipulli. XIV Región | Pre factibilidad | - |
| 196 | DV | EXTRA MOP | Reposición puente Purulón en ruta t-175 | Ejecución | 1.076.602 |

Fuente: Ministerio de Obras Públicas (2012)

El corredor Hua-Hum está ideado desde la lógica de promover una conexión internacional Paso Hua-Hum - Ruta 5 a la altura de la comuna y ciudad de Lanco, sin perjuicio que la demanda de trasandinos se fraccione modalmente y vaya anidándose en otros puntos de la Región durante el trayecto de la Ruta 203CH hacia la Ruta 5.

Estrategia Regional de Desarrollo de la Región de Los Ríos

La Estrategia Regional de Desarrollo (ERD), aprobada en 2009, define políticas territoriales, lineamientos estratégicos, objetivos y líneas de acción para los próximos 10 años. Uno de los lineamientos es el desarrollo territorial integrado y sustentable, y uno de los objetivos estratégico es integrar a las zonas rurales con aptitudes turísticas y productivas ubicadas particularmente en el borde costero y en sectores andinos.

También considera la gestión y cooperación internacional, planteando los objetivos de fortalecer las capacidades instaladas en la Región para el análisis y comprensión del entorno nacional e internacional y la gestión de políticas públicas en la materia; implementar un sistema regional de gestión y cooperación internacional descentralizada que permita coordinar todos los esfuerzos regionales, tanto públicos como privados; priorizar los acuerdos generados en los comités binacionales para consolidar las redes de conectividad y sociales de integración e intercambio con Argentina y con las regiones chilenas de la macrozona; y promover las capacidades y potencialidades del territorio en el contexto de la globalización por medio de la construcción de una imagen región, que permita proyectarla y vincularla con mercados internacionales.

Política Regional de Turismo de la Región de Los Ríos 2011-2014

La Política Regional de Turismo aborda tres problemáticas centrales: la baja vinculación de la investigación aplicada en la planificación del uso y ordenamiento del territorio; la desvinculación de estudios e investigaciones de medio ambiente y recursos naturales con la toma de decisiones para la gestión sustentable de los principales recursos y atractivos turísticos de la Región; y una implementación deficiente de las herramientas de planificación del turismo a nivel local.

Frente a estas situaciones problemas, la Política Regional de Turismo se plantea la misión de consolidar una agenda pertinente, coherente, adaptable e inclusiva para el desarrollo competitivo, mediante una acción coordinada con los actores públicos y privados, y que debe orientar la oferta al mercado de intereses especiales e incentivar la innovación basada en investigación aplicada en medio ambiente y turismo sustentable en la Región.

Las prioridades territoriales planteadas por la Política de Turismo son:

- Fortalecimiento red de Áreas Silvestres Protegidas públicas y privadas: gestión de calidad y comercialización
- Plan de Manejo y gestión de infraestructura equipamiento y conectividad en el PN Alerce Costero, la RN Mocho Choshueco y el PN Villarrica.
- Estudio de límites, plan de manejo y gestión de Parque Nacional Puyehue
- Santuario de la Naturaleza Carlos Andwanter
- Red de Áreas Protegidas Privadas y de conectividad
- Circuito Sietelagos, Circuito Lago Ranco; Interconexión de ambos circuitos
- Pasos Carrriñe, Hua-Hum y Pablo Neruda-Hueinahue
- Eje Norte: conectividad Valdivia - Curiñanco - Mehuín
- Eje Sur: conectividad Chaihuin - Hueicolla - La Unión
- Reposición de muelles Niebla y Corral
- Mejoramiento de rampas fluviales y lacustres
- Navegabilidad de Río Bueno y Río Valdivia
- Programa de muelles y embarcaderos menores
- Programa de transporte público fluvial
- Patrimonio industrial o productivo
- Patrimonio urbano
- Fortificaciones
- Patrimonio ferroviario
- Patrimonio religioso
- Mercados campesinos
- Ferias costumbristas
- Centro Ferial Parque Saval
- Centro Ferial del Ranco

Política Regional de Desarrollo de Pesca y Acuicultura 2013-2016

El sector de pesca y acuicultura posee una importancia estratégica para el desarrollo de la zona costera, con un 77.6% de los desembarques regionales extraídos por pescadores artesanales. Existen 5.364 pescadores, 24 caletas y 70 asentamientos pesqueros en la Región, con un 25% representado por mujeres y el 41% perteneciendo a pueblos originarios.

De las 5 cadenas productivas analizadas por esta política, solamente a dos se le reconoce un poder exportador: la cadena productiva del loco y la harina de pescado. El resto de las cadenas se orienta hacia el consumo local y regional.

La Política de Pesca y Acuicultura se plantea los siguientes objetivos:

1. Productos marinos frescos y procesados son comercializados a través de nuevos canales gracias al fortalecimiento de las competencias productivas y comerciales de los pescadores artesanales y acuicultores de pequeña escala.
2. Mejoramiento en la transformación de productos pesqueros y acuícolas de la Región y aumento de la oferta de productos con valor agregado.
3. Investigación científica aplicada a la realidad del sector pesquero y acuícola que aporta criterios y parámetros de sustentabilidad integrados en las prácticas de manejo y extracción de los recursos hidrobiológicos de la Región.

Política Regional de Desarrollo Silvoagropecuario

Para efectos de esta política, la planificación estratégica participativa priorizó tres cadenas productivas: cultivos, frutales y hortalizas. El subsector pecuario de la Región de Los Ríos basa su desarrollo en el establecimiento de praderas para la ganadería, priorizando la producción de leche y carne de bovinos, además de la producción de ovino.

La Región de Los Ríos posee una alta aptitud forestal, con un 58% de la superficie regional cubierta de bosques, principalmente nativo (81,72%).

La Política se fijó el objetivo general de aumentar la contribución del dinamismo económico de la actividad silvoagropecuaria al desarrollo territorial rural, particularmente en el ámbito de los pequeños y medianos productores. Para su cumplimiento se plantearon cuatro objetivos específicos:

1. Fortalecer el capital humano y social mejorando las posibilidades de encadenamiento productivo y de valor del territorio.
2. Mejorar la competitividad de las cadenas productivas y de valor del sector silvoagropecuario regional a partir del aumento en el nivel de innovación infraestructura y servicio de acceso a tierra y agua.
3. Aumentar el impacto del apoyo público mediante instrumentos de apoyo más pertinentes, flexibles, mejor gestión de información para la toma de decisiones públicas y privadas e

incorporación de un enfoque territorial integral.

4. Reducir los efectos adversos que las prácticas productivas y de transformación generan sobre el medio ambiente y adaptar dichas prácticas para reducir la vulnerabilidad de los sectores silvoagropecuario frente a factores, climáticos adversos.

Plan Marco de Desarrollo Territorial (PMDT)

Los PMDT son planes focalizados hacia subterritorios que demuestren potencial productivo, desarrollando los ejes priorizados con mayor diversidad y profundidad a través de una cartera de proyectos. Son ejecutados por los Programas de Infraestructura Rural para el Desarrollo Territorial (PIR), instalados en los Gobiernos Regionales (GORE), bajo provisión de la Subsecretaría de Desarrollo Regional.

El PMDT-1 fue el primer PMDT elaborado en la Región de Los Ríos el año 2005. Se encuentra en su fase terminal de ejecución, contemplando su cierre el 2016. Si bien consideraba el subterritorio de Liquiñe, los proyectos no afectan ni el Área de Intervención Directa (AID), ni el corredor Hua-Hum de manera sustancial.

Dentro de los planes de intervención con espectro regional, está el actual Plan Marco de Desarrollo Territorial-2 (PMDT-2), el segundo plan elaborado desde y hacia la nueva Región de Los Ríos involucrando sus 12 comunas, para los subterritorios priorizados dentro de ellas. Para la zona de influencia, destaca el proyecto de “Conservación camino básico Ruta T-29 Lago Neltume-Río Huico”, que permite pensar un buen estándar como camino turístico.

Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) de Panguipulli

Dentro de la vigente actualización del PLADECO de Panguipulli, situamos el AID dentro del subterritorio cuatro: Neltume, Choshuenco y Río Hua-Hum para el cual, dentro de su matriz de acciones priorizadas se encuentra la habilitación y mejoramiento de acceso a lugares turísticos, y la habilitación del Infocentro para Servicio Electoral, Registro Civil y Oficina Municipal. Esto muestra una intención del Municipio de promover el desarrollo turístico en el Paso Hua-Hum.

Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) de Futrono

La visión de la comuna de Futrono plantea una inserción nacional e internacional en los mercados del turismo de intereses especiales y la agroindustria. Para ello, los esfuerzos se centran en el desarrollo de su capital humano y el fortalecimiento de la microempresa urbana y familiar campesina, y se priorizan los ejes de desarrollo en actividad agropecuaria y agroindustrial; un turismo anual y focalizado de acuerdo a las aptitudes y potencialidades de la comuna, y el desarrollo de los servicios. También se propone realizar una campaña de difusión del territorio, para la llegada de turistas nacionales e internacionales, especialmente argentinos.

Existe interés en la comuna de conectarse con Paso Hua-Hum a través del Paso Hueinahue – San Martín de los Andes, que actualmente existe para el tránsito a pie o a caballo, lo que permitiría una conexión con la Provincia de Río Negro y San Martín de Los Andes, evitando el Paso Hua-Hum.

Zona de interés turístico (ZOIT) Sietelagos

La ZOIT Sietelagos tiene como objetivo fomentar el desarrollo de la actividad turística, asignando recursos para obras de infraestructura y equipamiento, fortaleciendo la imagen turística de la zona y diversificando la oferta turística. Algunos de los objetivos de la ZOIT coinciden con los proyectados en el PRIGRH. A pesar de lo relevante de esto, a la fecha esta ZOIT se encuentra en proceso de declaratoria, por lo que aún no cuenta con un plan de acción.

3.11.2 Planificación concurrente Provincia de Neuquén

El Gobierno Central de la República Argentina ha elaborado una Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, denominada Argentina 2016, donde resalta el interés por promover la integración con Chile a través de los corredores bioceánicos, y revalorizar la infraestructura.

En este aspecto, el modelo apunta a promover los corredores de conectividad en la Argentina, caracterizados por la existencia de unas pocas áreas en las que se concentran los flujos de cargas y pasajeros, y el aislamiento de una gran parte del territorio respecto de la dinámica de dichos corredores. Frente a esto, se prioriza un escenario mixto, que considera dos alternativas en infraestructura: Una consiste en reforzar las dotaciones en los corredores más congestionados; y la segunda implica la modificación de la configuración actual para el diseño de una nueva red.

Cabe destacar que el Plan Argentina 2016, puede ser modificado en base a la actualización y nuevos convenios firmados entre países, agregando focos de interés que no se contemplaron en primera instancia, como el Paso Cardenal Samoré en la Región de Los Lagos.

Plan Estratégico Territorial

En la Provincia de Neuquén, el Plan Estratégico Territorial (PET) indica la cartera de proyectos a ejecutar en el mediano plazo. Dentro de éstos, se releva la pavimentación de la RP60 y el Paso Mamuil Malal, pero no se modificarían los accesos a San Martín de Los Andes, ni la Ruta Provincial 48, que recorre el lago Nontué.

Plan Vial 2008-2017

La cartera de proyectos del PET insuma el trabajo que realiza la Dirección Provincial de Vialidad de Neuquén, que ha vertido todas estas iniciativas en su Plan Vial 2008-2017, a cargo de la Dirección Provincial de Vialidad de Neuquén. En este Plan, están vertidas las iniciativas planificadas desde el nivel central y aquellas que surgen en la Provincia, según sus necesidades y proyecciones.

Dentro de las acciones del Plan, se busca potenciar el corredor bioceánico para la conexión Atlántico-Pacífico, donde el Paso Hua-Hum no es considerado en detrimento de los Pasos Icalma y Pino Hachado. Así, Hua-Hum no se ve reflejado como prioridad dentro de la planificación de infraestructura.

Plan de Desarrollo Turístico Provincial 2011-2015

La Subsecretaría de Turismo busca promover y orientar el turismo en la Provincia de Neuquén, a fin de asegurar experiencias memorables en el visitante y mejorar la calidad de vida de las comunidades locales, protegiendo el patrimonio natural y cultural. Para ello, se elaboró el Plan de Desarrollo Turístico Provincial 2011-2015, cuyo objetivo principal es definir líneas de acción estratégicas necesarias para el desarrollo sustentable del turismo.

El Plan divide el territorio en cinco corredores y la Ruta del Pehuén.

- El **Corredor Neuquén Norte** posee un desarrollo turístico incipiente y se vincula con Chile por medio del Paso Pichachén, lo que favorece la afluencia de turistas. Es un espacio montañoso muy agreste, con importantes atractivos, como el complejo volcánico Domuyo y las áreas naturales protegidas de Tromen, Sistema Domuyo y Lagunas de Epulauquén, y manifestaciones culturales que le dan un perfil rural y tradicional. Posee atractivos que por su cantidad y diversidad, puede generar aun mayor afluencia de turistas, como el montañismo, pesca deportiva, fiestas populares, camping, gastronomía regional, termas, nieve y esquí, turismo arqueológico, rafting, turismo de la fe, observación de aves, cabalgatas y arreos/trashumancia.
- El **Corredor de Los Lagos** es el espacio de mayor desarrollo turístico, y concentra la mayoría de los atractivos y equipamiento turístico de la Provincia. Contiene los Parques Nacionales Arrayanes, Lanín y Nahuel Huapi, y dos de los principales centros de esquí de la Provincia, cerro Chapelco y cerro Bayo, así como el parque de nieve Batea Mahuida. Presenta conectividad con Chile a través del Paso Cardenal Samoré, y en menor medida los Pasos Mamuil Malal e Icalma. Cuenta con pesca deportiva, nieve y esquí, montañismo, competencias deportivas y turismo rural, y está en proceso de desarrollo el camping, turismo comunitario mapuche, turismo de la fe, rafting/kayak, observación de aves, gastronomía regional, senderismo-trekking, congresos y convenciones, cabalgatas, golf, turismo idiomático y *mountain bike*.
- El **Corredor del Limay** ha sido tradicionalmente un espacio de tránsito, pero la puesta en valor de diferentes recursos de la Región ha generado un valor agregado en la experiencia turístico- recreativa de los visitantes en los últimos años, tales como la pesca deportiva, paleontología, turismo cultural, observación de aves y agroturismo.
- El **Corredor del Valle**, al este de la Provincia, fue también un espacio de tránsito hacia los principales destinos de la Provincia, pero en los últimos años se han puesto en valor diferentes recursos, como el etnoturismo, paleontología, turismo cultural, congresos y convenciones, observación de aves y agroturismo han tenido especial auge en este corredor en los últimos años, creando nuevas posibilidades de recreación tanto para turistas como para residentes en la Región.
- El **Corredor de la Estepa** permite la conexión con otros corredores, como el Corredor del

Valle y el Corredor de Los Lagos y la Ruta del Pehuén.

- Finalmente, la **Ruta del Pehuén** posee una óptima vinculación fronteriza con Chile, favoreciendo la afluencia de visitantes de dicho país a través de los Pasos Pino Hachado e Icalma. Los productos turísticos con mayor desarrollo se asocian a nieve y esquí, turismo en comunidades mapuches, fiestas populares, gastronomía regional, turismo aventura (montañismo, trekking, rafting y kayak), termalismo, y pesca deportiva; y dentro de los que están en desarrollo son el turismo cultural asociado al Pehuén, cabalgatas, artesanías, senderismo, observación de flora y fauna, y el turismo volcánico.

3.11.3 Planificación concurrente de la Provincia de Río Negro

La Provincia de Río Negro es vital para la conexión bioceánica entre Chile y Argentina, considerando su posición al este de la Provincia de Neuquén y sus costas.

Se encuentra en elaboración un Plan de Desarrollo Estratégico denominado Río Negro 2015, que plantea objetivos y estrategias con esa meta cronológica. Con ese propósito, se realizaron los trabajos preliminares organización territorial, diagnóstico y propuesta de criterios para regionalizar, formación para el desarrollo económico local, creación de un instituto regional, relevamiento de parques industriales, áreas industriales e incentivos para la inversión y sistema provincial de planificación, consejos regionales de planificación, entes de desarrollo, así como una recopilación de objetivos, estrategias y proyectos existentes en las áreas del gobierno provincial.

Sobre esa base, se diseñó una nueva regionalización adecuada a la actual realidad de la organización territorial, que se tradujo en las regiones Andina, Meseta Centro Sur, Valles Interfluviales y Atlántica. Se detectaron también los proyectos regionales prioritarios, relacionados con la infraestructura ferroviaria, centros de carga, mejoramiento de rutas, construcción de puertos, protección de ríos, construcción de represas, y proyectos de regadío, electrificación, entre otros.

4. CADENAS PRODUCTIVAS POTENCIALES PARA LA EXPORTACIÓN

A continuación se definen las cadenas productivas exportadoras que, de resolver aspectos logísticos y de un mayor desarrollo de la infraestructura y servicios portuarios en la Región de Los Ríos, para el caso de los productos argentinos; y así mismo, de desarrollarse el mercado en la provincia de Neuquén para los productos chilenos, tienen potencialmente una necesidad de utilizar el Paso Hua-Hum.

Cuadro 5. Cadenas potenciales para poner en valor Paso Hua-Hum, Región de Los Ríos.

| CADENA | PRODUCTO | VOLUMEN | NIVEL DE DESARROLLO PRODUCTO | MERCADO DE DESTINO |
|----------------------------|---|--------------|---|---|
| Turismo | Destino Sietelagos | --- | Emergente | Mercado nacional e internacional |
| | Destino Lago Ranco | --- | Incipiente | Mercado nacional e internacional |
| | Destino Valdivia - Corral | --- | Consolidado | Mercado nacional e internacional |
| Acuicultura | Truchas, Ovas y juveniles de salmones | 6.500 Ton | Consolidado | Hong Kong Estados Unidos Japón Canadá Corea del Sur México Colombia Francia |
| Acuicultura | Choritos, ostras, algas y abalones | 299 Ton | Emergente | Japón |
| Harina y aceite de pescado | Harina para producción de alimento animal | 1.450.810 KN | Consolidado con restricciones en el recurso | Japón 30%, Europa 10% y Corea 10% |
| Pescados y Mariscos | Las especies de mariscos más importantes son la Navajuela, Chorito, Choro Maltón y Lapas. En el caso de los peces, las especies más importantes son el robalo, sierra, congrio y corvina, | 376.624 KN | Muy incipiente | <i>Pescados</i> Japón (48.12%) Hong Kong (42.13%) Brasil (1.02%) China (5.93%) <i>Mariscos</i> Hong Kong (59.8%) Brasil (19.1%) México (11%) Corea del Sur (5.6%) Colombia (2.7%) Francia (1.6%) |
| Loco | Loco | 135 Ton | Consolidado | Hong Kong (100%) |

| CADENA | PRODUCTO | VOLUMEN | NIVEL DE DESARROLLO PRODUCTO | MERCADO DE DESTINO |
|--------------------|---|-------------------------|------------------------------|---|
| Algas | Algas - Alginatos | 2.520 Ton | Incipiente | México (100%) |
| Frutales y berries | Berries y frutas | 867,7 Ton | Consolidado | Estados Unidos (72%) Canadá (14%) Holanda (4%) Reino Unido (3%) Japón (2%) Alemania (1%) Australia (1%) China (1%) Corea del Sur (1%) |
| Frutales y berries | Jugos y concentrados | 1.344,8 Ton | Consolidado | Estados Unidos (64%) Reino Unido (11%) Alemania (9%) Holanda (8%) Brasil (1%) Corea del Sur (1%) |
| Leche | Mantequilla Suero en polvo Manjar Quesos Cremas | 21.556 Ton | Consolidado | México (57%) Venezuela (11%) España (10%) Perú (5%) Colombia (5%) China (3%) Japón (1%) |
| Carne bovina | Lenguas congelada | 40,7 Ton | Emergente | Japón (100%) |
| Carne bovina | Carne salada, seca o ahumada. | 20,8 Ton | Emergente | España (35%) Japón (22%) Reino Unido (12%) Alemania (12%) Holanda (12%) Perú (3%) Estados Unidos (3%) Bélgica (2%) |
| Bosque Nativa | Madera Aserrada | 1.925 MCUB | Consolidado | Japón Alemania Argentina Colombia República Dominicana Corea del Sur México Taiwán |
| Bosque Nativa | Tableros y Chapas | 224.562 MT ² | Consolidado | Perú Argentina Venezuela |

| CADENA | PRODUCTO | VOLUMEN | NIVEL DE DESARROLLO PRODUCTO | MERCADO DE DESTINO |
|--------------|----------|-----------------------|------------------------------|---|
| | | | | Colombia |
| Plantaciones | Pulpa | 459.865.673 Ton | Consolidado | China Corea del Sur Japón Taiwán Holanda Francia |
| Plantaciones | Astillas | 1.160 mt ² | Consolidado | Estados Unidos Alemania Argentina Perú México Holanda Australia Colombia España |
| Apicultura | Miel | 42.000 Kg | Consolidado | Alemania (50%) Reino Unido (30%) Holanda (10%) Francia (7%) Bélgica (3%) |

Fuente: Elaboración propia

Cuadro 6. Cadenas Productivas Exportadoras, Provincia de Neuquén

| CADENA PRODUCTIVA | DESCRIPCIÓN Y POTENCIAL PRODUCTIVO | PRODUCTOS EXPORTADOS A CHILE | | | RESTO EXPORTACIONES | |
|----------------------------------|---|----------------------------------|------------|----------------|---------------------|----------------|
| | | 2013 | | | 2013 | |
| | | PRODUCTO | DÓLARES | MILES DE KILOS | DÓLARES | MILES DE KILOS |
| Complejo Ganadero Bovino | El stock bovino provincial suma alrededor de 183 mil cabezas. El engorde se realiza sobre pastizales naturales, básicamente mallines, aunque existen emprendimientos que incorporan esquemas de feed-lot. | Animales vivos | 5 000 | -- | 0 | 0 |
| Complejo Hidrocarburífero | Petróleo y Gas: tiene reservas de petróleo de 40,6 mill. m3. Reservas de Gas por 115.562 mill. m3. 22% y 47% de la producción total anual de argentina se realiza en Neuquén. Posee 4 oleoductos troncales que transportan la producción del crudo hacia distintos puntos del país, tales como Bahía Blanca, La Plata y Mendoza. Neuquén es cabecera de 3 gasoductos troncales (NEUBA I, II y Centro Oeste) y es atravesada por tres gasoductos regionales, entre ellos__el Cordillerano, suministran gas natural a numerosas localidades de la región norpatagónica. | Gas de petróleo | 39 312 915 | 41 855 | 76 493 711 | 79 066 |
| | | Resto de productos primarios | 8 839 171 | 162 548 | 10 660 992 | 164 606 |
| | | Naftas | 5 342 552 | 5 468 | 31 993 631 | 34 266 |
| | | Productos químicos orgánicos | 0 | 0 | 17 449 524 | 42 520 |
| Complejo Frutícola | Principal productora de frutales de pepita del país. La producción se realiza en contra estación con respecto a los países del hemisferio norte. 7.000 has cultivadas. 240 mil toneladas de producción. | Peras | 0 | 0 | 35 622 311 | 37 329 |
| | | Manzanas | 0 | 0 | 15 345 920 | 15 951 |
| | | Jugos de Frutas | 0 | 0 | 35 386 647 | 23 513 |
| | | Frutas de carozo | 0 | 0 | 1 904 183 | 1 028 |
| | | Frutas secas o procesadas | 5 038 | 2 | 922 595 | 147 |
| Complejo Forestal | 40 Aserraderos. 500.000 pulgadas/mes. 11 viveros. 1800000 planta viverizadas. Neuquén cuenta con una | Papel, cartón y sus manufacturas | 945 905 | 775 | 0 | 0 |

| CADENA PRODUCTIVA | DESCRIPCIÓN Y POTENCIAL PRODUCTIVO | PRODUCTOS EXPORTADOS A CHILE | | | RESTO EXPORTACIONES | |
|----------------------------|--|---|-----------|----------------|---------------------|----------------|
| | | PRODUCTO | DÓLARES | MILES DE KILOS | DÓLARES | MILES DE KILOS |
| | superficie aproximada de tierras con aptitud para el desarrollo de forestaciones comerciales de coníferas en secano de más de 500.000 ha. a la que debe sumarse el potencial para el desarrollo de forestaciones bajo riego en las zonas de los Valles, principalmente con Salicáceas. En los últimos 30 años, y de la mano de una fuerte inversión estatal, se han realizado forestaciones en una superficie cercana a las 60.000 ha., las que se encuentran en distintos grados de desarrollo. | Muebles, mobiliarios médicos y quirúrgico, construcciones prefabricadas, etc. | 149 542 | 12 | 201 803 | 33 |
| Complejo Industrial | <p><u>Parque Industrial Neuquén:</u> este Parque fue el primero de la Provincia, y unos de los emblemas históricos del desarrollo neuquino a partir de los años 70. Actualmente hay más de 150 empresas instaladas (operando y/o en construcción) que dan empleo a unas 3.000 personas (entre permanente, temporario e itinerante).</p> <p><u>Zona de Actividades Logísticas Zapala:</u> Constituye un concepto integral de servicios y actividades, ligadas al comercio tanto nacional como internacional, y la producción sustentable, tanto para la zona de influencia de la ciudad de Zapala como para el ámbito provincial y el área de influencia del Corredor Bioceánico Sur.</p> <p><u>Futura Zona Franca Aduanera:</u> se dispone de un predio de 300 ha reservado para la Zona Franca Zapala, en la cual, una vez habilitada, se podrán radicar emprendimientos que operen</p> | Resto de Manufacturas Origen Industrial | 1 759 295 | 19 512 | 2 140 213 | 19 533 |
| | | Papel, cartón y sus manufacturas | 945 905 | 775 | 945 905 | 775 |
| | | Productos cerámicos | 913 375 | 3 493 | 0 | 0 |
| | | Otras máquinas y aparatos mecánicos, piezas y accesorios | 522 113 | 25 | 4 585 362 | 158 |
| | | Materias plásticas y artificiales | 149 541 | 28 | 773 168 | 140 |
| | | Tubos y caños de fundición, hierro o acero | 82 880 | 3 | 728 564 | 29 |
| | | Artículos de grifería y similares, y sus partes | 54 137 | 1 | 152 678 | 2 |

| CADENA PRODUCTIVA | DESCRIPCIÓN Y POTENCIAL PRODUCTIVO | PRODUCTOS EXPORTADOS A CHILE 2013 | | | RESTO EXPORTACIONES 2013 | |
|---|--|--|---------|----------------|--------------------------|----------------|
| | | PRODUCTO | DÓLARES | MILES DE KILOS | DÓLARES | MILES DE KILOS |
| | con los beneficios que otorga el régimen de zonas francas. <u>Polo Tecnológico Eólico Cutral C</u> ó: Futura fábrica de torres y aerogeneradores de alta potencia. En simultáneo, el INVAP (Soc. del Estado dedicada al desarrollo de altas tecnologías) trabaja en el diseño de los molinos que luego deberán construirse en Cutral Có. | Máquinas y aparatos eléctricos y objetos destinado al uso electrónico y sus partes | 48 915 | 1 | 91 655 | 4 |
| | | Herramientas y cuchillería de metal | 24 978 | -- | 384 357 | 14 |
| | | Máquinas y aparatos para la elevación, carga y descarga | 20 135 | 3 | 0 | 0 |
| | | Resto de máquinas, aparatos y artículos mecánicos | 9 375 | -- | 49. 045 | 1 |
| Complejo Ganadero Ovino, Caprino | 1.021.171 cabezas. 11 mataderos. 5357 explotaciones. El stock de caprinos, representa el 17 % del stock nacional, constituyéndose así Neuquén en la tercera provincia en términos de cabezas de ganado caprino del país. La ganadería ovina y caprina es un sistema ganadero mixto, netamente extensivo con pastoreo del monte o vegetación natural, que se distribuye en las regiones más áridas de la Provincia. | Lanas Sucias | 0 | 0 | 377. 345 | 84 |
| Complejo Vitivinícola | 1.860 Has plantadas de Vides. 10 millones de litros de producción anual. Zona ecológicamente limpia, y favorable para el cultivo de vides, al pie de la cordillera de los Andes. El clima es óptimo. Con la ampliación del área irrigada y la llegada de inversiones internas y externas el sector vitivinícola neuquino incorporó uvas finas, como | | 0 | 0 | 9. 074. 069 | 1. 982 |

| CADENA PRODUCTIVA | DESCRIPCIÓN Y POTENCIAL PRODUCTIVO | PRODUCTOS EXPORTADOS A CHILE | | | RESTO EXPORTACIONES | |
|---------------------------|---|------------------------------|-------------------|----------------|---------------------|----------------|
| | | 2013 | | | 2013 | |
| | | PRODUCTO | DÓLARES | MILES DE KILOS | DÓLARES | MILES DE KILOS |
| | Cabernet Sauvignon, Malbec, Merlot, Pinot Noir, Syrah, Sauvignon Blanc y Chardonnay, adoptando la mejor tecnología disponible en el mundo, tanto en el cultivo de viñedos como en la elaboración de vinos varietales y espumosos. Los vinos se destinan al consumo interno y a la exportación, mientras que el mosto sulfitado y concentrado se orienta casi exclusivamente a los mercados externos. | | | | | |
| Complejo Minero | Neuquén ofrece un gran potencial para el aprovechamiento de yacimientos mineral esmetalíferos, no metalífera y rocas ornamentales. Se desarrolla un importante proceso exploratorio que tiene como objeto la puesta en valor de potasio, uranio, cobre, orasfaltita y dolomita, entre otros minerales. | | | | | |
| Complejo Turístico | 725 hoteles autorizados. 21.400 plazas. 2.800.000 pernотaciones temporada 2013. 4 centros de Ski. 1 centro termal. 4 Parques Nacionales. 9 ASP. La Provincia cuenta con una empresa estatal – NeuquenTur SE - dedicada a la promoción turística internacional, nacional y regional. Entre sus productos turísticos, se destacan nieve y esquí, pesca, caza, rafting, cabalgata, trekking, senderismo, camping, observación de aves, turismo termal, religioso, cultural, etnoturismo, agroturismo, turismo arqueológico y paleontológico. | | | | | |
| TOTAL | | | 59.779.876 | 236.574 | 248.999.053 | 429.382 |

Fuente: Elaboración propia en base a Agencia de Desarrollo Económico de Neuquén (ADENEU), 2014.

Cuadro 7. Cadenas potenciales para poner en valor Paso Hua-Hum Provincia de Río Negro

| DESCRIPCIÓN | HACIA TODO EL MUNDO | | | | HACIA CHILE | | | |
|--|---------------------|-------------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|-------------|-------------------|
| | DÓLARES | MILES DE KG NETOS | DÓLARES (%) | MILES KG NETOS (%) | DÓLARES | MILES KG NETOS (%) | DÓLARES (%) | MILES KG NETO (%) |
| Resto de productos primarios | 14.224.916 | 76.514 | 3 | 7 | 77.811 | 271 | 100 | 100 |
| Resto de hortalizas y legumbres sin elaborar | 508.038 | 667 | -- | -- | 21 | -- | -- | -- |
| Jugos de frutas y hortalizas | 42.672.578 | 31.191 | 52 | 76 | 1.462.116 | 678 | 54 | 51 |
| Frutas secas o procesadas | 9.600.210 | 1.965 | 12 | 5 | 47.828 | 18 | 2 | 1 |
| Carne de Ave | 5.675.254 | 3.205 | 7 | 8 | 1.181.244 | 626 | 44 | 47 |
| Resto de preparados de legumbres, hortalizas y frutas | 127.872 | 148 | -- | -- | 1.911 | 3 | -- | -- |
| Artículos de confitería sin cacao | 26.339 | 1 | -- | -- | 574 | -- | -- | -- |
| Materias plásticas y artificiales | 26.071.073 | 23.914 | 64 | 86 | 144.448 | 152 | 11 | 11 |
| Otras máquinas y aparatos mecánicos, piezas y accesorios | 7.652.226 | 150 | 19 | 1 | 27.688 | 2 | 2 | -- |
| Papel, cartón y sus manufacturas | 1.052.262 | 915 | 3 | 3 | 1.043.554 | 915 | 77 | 69 |
| Productos químicos inorgánicos | 933.208 | 2.434 | 2 | 9 | 90.265 | 260 | 7 | 20 |
| Máquinas y aparatos eléctricos y objetos destinado al uso electrónico y sus partes | 354.103 | 1 | 1 | -- | 27.188 | -- | 2 | -- |
| Instrumentos y aparatos de óptica, cine, fotografía y médico quirúrgico y sus partes | 274.539 | 1 | 1 | -- | 25.98 | -- | 2 | -- |
| Gas de petróleo | 48.389.073 | 60.392 | 100 | 100 | 46.988.159 | 58.971 | 100 | 100 |
| Turismo | | | | | | | | |

Fuente: Elaboración propia en base a Instituto Nacional de Estadística y Censo (INDEC)

5. ESCENARIOS DE DESARROLLO PARA LA PUESTA EN VALOR DEL PASO HUA-HUM

Para el Paso Hua-Hum, acorde al escenario de desarrollo deseado para el territorio, se evalúan alternativas de conectividad que respondan a las necesidades que generen éste, por ejemplo, para un escenario donde el transporte de carga sea lo prioritario para ser trasladar de puerto a puerto bajo un modelo de corredor bioceánico, la alternativa preferente es generar una autopista con óptimas condiciones administrativas y logísticas posibles, dejando de lado posiblemente, el uso de barcazas.

Figura 9. Barcaza Hua-Hum



Fuente: Martín Crepelin.

Actualmente, el Ministerio de Obras Públicas, a través de su Dirección de Vialidad Regional, se encuentra trabajando el Estudio para la Conectividad Vial Puerto Fuy – Puerto Pirehueico, en su etapa de pre factibilidad. Éste estudio tiene como objetivo cotejar las alternativas de infraestructura vial en base a criterios de tránsito y beneficios para el territorio.

Las alternativas de conectividad que a primera vista resaltan, son tres; optimizar la situación actual en base a invertir en una segunda barcaza, las de crear un camino por el lado sur del lago Pirehueico y, una tercera opción sería la de apostar por una alternativa mixta donde se pueda acercar los puertos para que el recorrido de la o las barcazas, ésta última puede tener sub-modalidades para alternativas.

5.1 Optimización Base Actual

La optimización de la situación actual para la conectividad del Paso se basa en un compendio de medidas que agilicen los trámites aduaneros, y contempla inversión en capital humano. Cabe destacar que el año 2013 se inauguró el nuevo complejo fronterizo de Hua-Hum, bajo una inversión cercana a

los 3.300 millones de pesos, donde se elevó el estándar de éste a nivel de los mejores pasos fronterizos del país.

La optimización base al considerar dos barcazas, incrementa la frecuencia de viajes, y así, convierte esta opción en una elección natural.

Actualmente la barcaza se rige bajo las siguientes frecuencias:

Temporada verano – Horarios de zarpe los meses de Enero y Febrero, diariamente:

- Puerto Fuy a Puerto Pirehueico: 08:00 hrs.
- Puerto Pirehueico a Puerto Fuy: 10:00 hrs.
- Puerto Fuy a Puerto Pirehueico: 13:00 hrs.
- Puerto Pirehueico a Puerto Fuy: 15:00 hrs.
- Puerto Fuy a Puerto Pirehueico: 18:00 hrs.
- Puerto Pirehueico a Puerto Fuy: 20:00 hrs.

Temporada normal – Horarios de zarpe los meses de Marzo a Diciembre, diariamente:

- Puerto Fuy a Puerto Pirehueico: 13:00 hrs.
- Puerto Pirehueico a Puerto Fuy: 16:00 hrs.

Estas frecuencias podrían aumentarse al menos en un 50%, considerando tiempos de pausa para mantención de las barcazas, donde se apuntaría principalmente a rentabilizar este servicio en base a los flujos turísticos existentes, más los transferidos y creados.

Dentro de las iniciativas propuestas por el Gobierno Regional priorizadas para este año 2014, se ha propuesto la adquisición de una segunda barcaza para el Lago Pirehueico, no por razones de demanda de tránsito, sino para tener continuidad de servicio en caso de fallar la barcaza Hua-Hum actual. Ésta ya estaba planificada dentro del PRIGRH por la Dirección de Obras Portuarias.

Con estos antecedentes, el escenario de situación base optimizada estaría proyectado, por lo que cualquiera de las alternativas a considerar se realizarían bajo esta premisa.

Cabe considerar que con las dos barcazas se podrá incrementar el número de viajes, potenciando los flujos turísticos y de transporte de carga liviana.

EL monto aproximado de la inversión para la segunda barcaza en Hua-Hum es de 3.200 millones de pesos.

5.1.1 Cadenas de valor potenciales (exportadoras e importadoras) – Compatibilidades¹⁵

Este escenario presenta como principal cadena potencial el turismo y en segunda medida la carga actual que se mueve por el paso. Se plantea la hipótesis de que actualmente ya existe un flujo turístico que se mueve por barcaza y que otra igual puede duplicarlo.

Sin embargo, ante este escenario cabe preguntarse es si ese aumento de flujo turístico, es capaz de dinamizar el territorio en el área de influencia directa, o bien reviste importancia en el corredor turístico regional (en materia de gasto).

En este sentido, es importante destacar que ante este escenario, se presentan brechas importantes en la oferta de las áreas intermedias (en término a disponibilidad y calidad de servicios), lo que haría que el flujo de turista se movilizara a ciudades como Pucón, Villarrica y Panguipulli.

En este punto es importante analizar con los actores relevantes, la relación existente entre la oferta de servicio, el gasto de turista y el valor que queda en el territorio.

Otra limitante, que es importante relevar, es que los circuitos están diseñados para realizarse en automóvil, y quiénes viajan a pie no pueden llegar por ejemplo a Bariloche o lugares de la Región.

Respecto de quiénes se benefician, estos mayormente se centran en quiénes tienen inversiones en el sector.

Dentro del tipo de turismo a desarrollar está:

- Turismo náutico
- Ecoturismo
- Turismo aventura y pesca
- Turismo termal
- Turismo comunitario
- Turismo gastronómico
- Turismo étnico
- Otros servicios que se verán beneficiados serán:
- Alojamiento
- Transporte especializado
- Guiado
- Vulcanizaciones
- Mercados actuales y potenciales

¹⁵ Se describen las potencialidades, sin embargo el desarrollo de ruta y análisis de viabilidad técnico económica es materia de la segunda parte de esta consultoría.

5.1.2 Impactos negativos

Como impactos negativos importantes de esta alternativa se encuentra un aumento del gasto público producto del desgaste y deterioro de gasto público, y de la gestión de residuos sólidos y líquidos dado su aumento en temporada alta.

Otros riesgos asociados son los accidentes de tránsito, el peligro de incendios y riesgos fitosanitarios.

5.2 Camino por el lado sur del Lago Pirehueico

La alternativa que se alinearía con un potencial corredor bioceánico, o que simplemente favorecería conectividad para transporte de carga pesada, sería un camino recorriendo el lado sur del Lago Pirehueico.

Figura 33. Alternativa trazado camino Pirehueico



Fuente: Elaboración propia.

Esta alternativa brindaría múltiples opciones de desarrollo, pero como contra inmediata se relevaría el daño que podría revestir el incluir un corredor de transporte de carga en una zona turística con zonas protegidas.

El poder realizar este camino implicaría el diseño de ingeniería; la reposición del puente sobre el río Fuy; expropiaciones, algunos tramos dentro de la Reserva Ecológica Huilo-Huilo; asesorías a la Inspección Fiscal; excavaciones en roca y movimientos de tierra para abrir camino; considerar los aproximadamente 30 kilómetros que se deben cubrir con un pavimento asfáltico apropiado para el transporte de carga y otros gastos que puedan aparecer producto de la obra.

De manera aproximada, contemplando obras similares en la Región que incluyan similares dificultades de terreno (ver perfil de alturas) y administrativas, se podría considerar un costo que bordearía los 1.200 millones de pesos por kilómetro, por lo que la obra tendría un valor aproximado de 42.000 millones de pesos.

5.2.1 Cadenas de valor potenciales (exportadoras e importadoras) – Compatibilidades¹⁶

Este escenario se plantea para el tránsito de carga, principalmente del lado Argentino se ven como cadenas potenciales el complejo frutícola neuquenino, el complejo de gas y petróleo Río Negro y Neuquén, complejo manufacturero agropecuario (jugo de frutas, hortalizas, carne de ave), el complejo de manufactura de origen industrial y el mineral.

Del lado Chileno es posible ver como cadenas potenciales la de acuicultura, pescados y mariscos, frutales y berries, lácteos, y productos madereros.

Esta actividad, debido al tránsito y tonelaje de camiones se ve como incompatible con la actividad turística. Presenta como una de sus principales brechas la gestión aduanera Chilena, y si bien puede constituirse en un corredor bioceánico, hace falta infraestructura portuaria por el lado Chileno para aquello y una plataforma de servicios acordes.

5.2.2 Impactos negativos

Los impactos negativos de esta alternativa se encuentran asociado a un aumento del gasto público asociado a un aumento de frecuencia de transporte. Adicionalmente se presentan impactos urbanísticos y de paisaje, dada la necesidad de bypass para el tránsito y el tránsito mismo de camiones de alto tonelaje hacia la ruta 5 o bien hacia Corral.

Otro efecto no esperado es generar competencias de productos regionales en el mercado debido a la inserción de productos Argentino.

Por otra parte, se prevé que este escenario tendría, una baja captura de valor en el territorio dado el tipo de servicios requeridos (por ejemplo necesidad de puerto seco). Adicionalmente es sabido que estos servicios provocan impactos sociales no deseados que revisten en una desintegración social.

¹⁶ Se describen las potencialidades, sin embargo los modelos de negocio y el análisis de viabilidad técnico económica es materia de la segunda parte de esta consultoría.

5.3 Opción Mixta

Una tercera opción sería la de apostar por una alternativa mixta donde se pueda acercar los puertos para que el recorrido de la o las barcazas, ésta última puede tener sub-modalidades para alternativas.

Bajo esta modalidad entran múltiples escenarios de opciones y distancias de recorrido, pero básicamente se reduciría a un acercamiento por tierra de 10 kilómetros, independiente de la relación de distancias a asignar para cada puerto.

Esta opción tendría las ventajas de mejorar la frecuencia de viajes al reducir el tiempo de éstos, sean turísticos o de carga liviana. Sin embargo, no sería una ruta preferente en caso de transporte de carga.

El costo de aproximado de esta intervención, considerando una segunda barcaza y los 10 kilómetros de camino a construir, sería de 15.000 millones de pesos.

5.3.1 Cadenas de valor potenciales (exportadoras e importadoras) – Compatibilidades¹⁷

Este escenario presenta una compatibilidad mayor con el traslado de carga, sin embargo, ésta se debe supedita a las compatibilidades que presente con el turismo sustentable.

Dado el tamaño de camiones se debiesen potenciar productos nacionales elaborados de alto valor agregado, con nichos boutique, que puedan ser sinérgicos y agregar valor a la actividad turística de ambos lados de la cordillera.

Este escenario no se proyecta como un escenario de carga de granel, por lo que dada la actual infraestructura portuaria regional, no constituiría un corredor bioceánico.

Una de las principales brechas a nivel nacional, es la plataforma de servicios que debe ir asociado a este modelo de negocio, es importante destacar, que ojalá esta plataforma que ayudara en la formación de capital humano estuviese localizada en la cercanía del paso y no en la ciudad de Valdivia.

5.3.2 Impactos negativos

Los impactos negativos son similares a los presentados en el escenario anterior.

¹⁷ Se describen las potencialidades, sin embargo los modelos de negocio y el análisis de viabilidad técnico económica es materia de la segunda parte de esta consultoría.

6. PLAN DE DESARROLLO Y PUESTA VALOR DEL PASO HUA - HUM

6.1 Introducción

El corredor Hua-Hum, ubicado en la Región de Los Ríos, corresponde al territorio comprendido por las localidades de Panguipulli, Neltume, Choshuenco, Puerto Puy, Puerto Pirehueico, en el lado Chileno, y a través del Paso Hua-Hum, se conecta con la localidad de San Martín de los Andes y la provincia de Neuquén. La principal actividad económica es el turismo y servicios asociados a él, aunque también las comunidades locales practican actividades silvoagropecuarias a un nivel de subsistencia o con una orientación al mercado local.

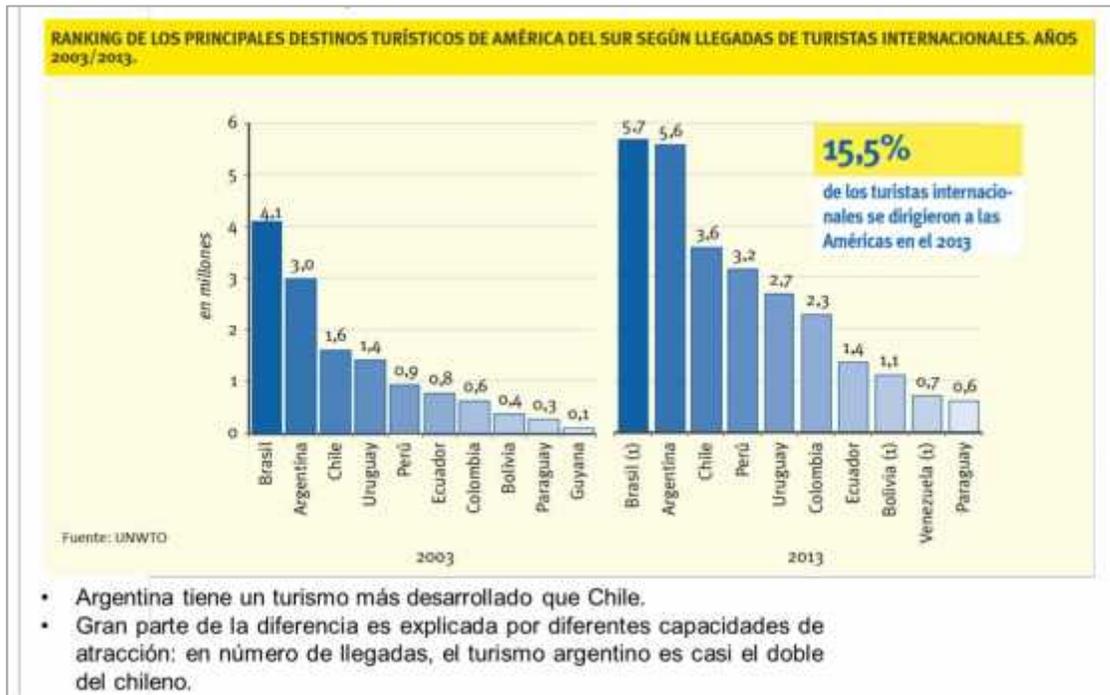
La actividad relacionada con el comercio internacional de cargas no tiene mayor relevancia en la actualidad, ya que no existe un desarrollo de los servicios ni de la infraestructura logística necesaria para esta actividad. No obstante, existe un potencial que en el futuro puede cobrar más relevancia de realizarse las inversiones públicas y privadas necesarias, focalizadas en el desarrollo de una plataforma de servicios logísticos e infraestructura portuaria, que permita reducir tiempos y costos en el movimiento de cargas entre las zonas de origen y sus mercados.

6.2 Contexto y tendencias asociadas a los ejes turismo y comercio internacional entre Chile y Argentina.

6.2.1 Contexto en la industria turística en Chile y Argentina

Chile se ha convertido en el tercer destino en términos de llegadas de turistas internacionales en Sudamérica. Con un crecimiento anual sobre el 15% Chile llegó a 3.6 millones de turistas en 2013. Brasil y Argentina lideran en cuanto a visitas internacionales con 5,7 y 5,6 millones de turistas internacionales para el mismo año. Existe una brecha para Chile que representa una oportunidad de crecimiento de esta industria.

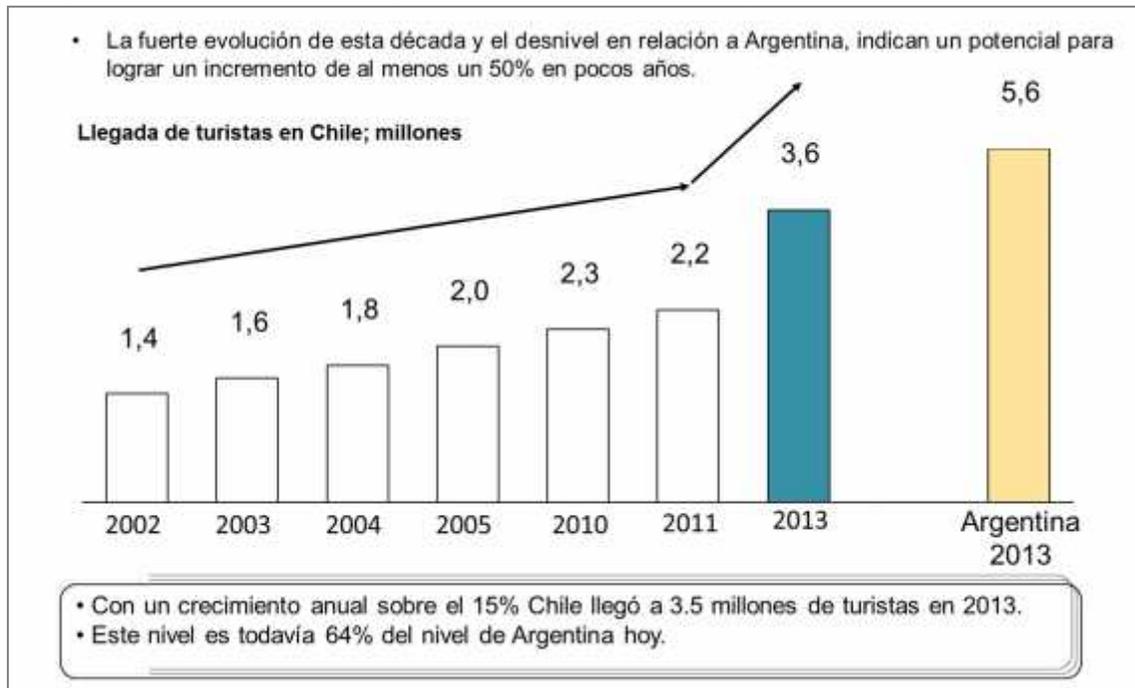
Figura 10. Llegada de turistas a países de América Latina (millones)



Fuente: Organización Mundial de Turismo (2015).

Argentina posee un turismo más desarrollado que Chile. Argentina no solamente atrae más turistas sino que cada turista gasta más en Argentina que en Chile. Curiosamente, Perú que tiene una economía significativamente más pequeña que Chile atrae menos turistas pero cada uno de estos generan una actividad económica 40% más grande que en Chile. De hecho, para el año 2013, los turistas internacionales generaron US\$MM 4.411 en Argentina, US\$MM 6.711 en Brasil, US\$MM 2.219 en Chile y US\$MM 3.009 en Perú. Esto significa que en Argentina el gasto total de un turista fue de US\$ 791, en Brasil US\$ 1.198, en Chile US\$ 616 y en Perú US\$ 970. (Fuente: UNWTO, Panorama del turismo internacional, 2014). Si bien en número de turistas internacionales en Chile ha ido en aumento sostenido, el gasto que ellos realizan es menor al que realizan en Argentina Brasil y Perú. Chile puede aumentar este gasto incluyendo un mayor número de servicios y productos turísticos.

Figura 11. Evolución de la llegada de turistas a Chile en el período 2002-2013 (millones)



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SERNATUR (2014), Organización Mundial de Turismo (2015), BCG (2008).

La Región de los Ríos tuvo el verano del 2014 un ingreso de 341.284 turistas, que se dirigen principalmente al destino Valdivia-Corral. Un 4% (13.651 turistas) corresponden a turistas internacionales y un 96% a turistas nacionales. De los turistas internacionales el 16,7% ingreso por el Paso Hua-Hum. Las principales visitas se registran en las fortificaciones de niebla y corral (137.000 visitantes y una variación de 23,5% respecto del 2013), las visitas a áreas silvestres protegidas con 56.870 visitantes y un crecimiento del 120,9% respecto del año anterior. Cabe destacar que la Reserva Huilo Huilo ubicado dentro del corredor tuvo 45.000 visitas. Y en tercer lugar de visitas se ubican los museos regionales, con 22.787 visitas lo que representó un crecimiento del 5,31% sobre el año anterior. El gasto promedio por turista en la Región fue de US\$205 para el periodo estival 2014.

6.2.2 Contexto de Comercio Internacional Argentina-Chile

El comercio entre ambos países podría tener mayor relevancia por ser países limítrofes, pero esto no es así. Ambos países no se tienen exportan en primer lugar a China en el caso de Chile y a Brasil en el caso de Argentina. Por otro lado la concentración portuaria en ambas países es similar, gira en torno a un mega puerto, el complejo Valparaíso- San Antonio y San Vicente, y el complejo Buenos Aires-Bahía Blanca y San Antonio. Eso hace que las relaciones fronterizas estén más desarrolladas cercanos a esos puertos, por el paso Los Libertadores principalmente. Más del 90% de la carga que entre desde Argentina, entra por el paso Los Libertadores.

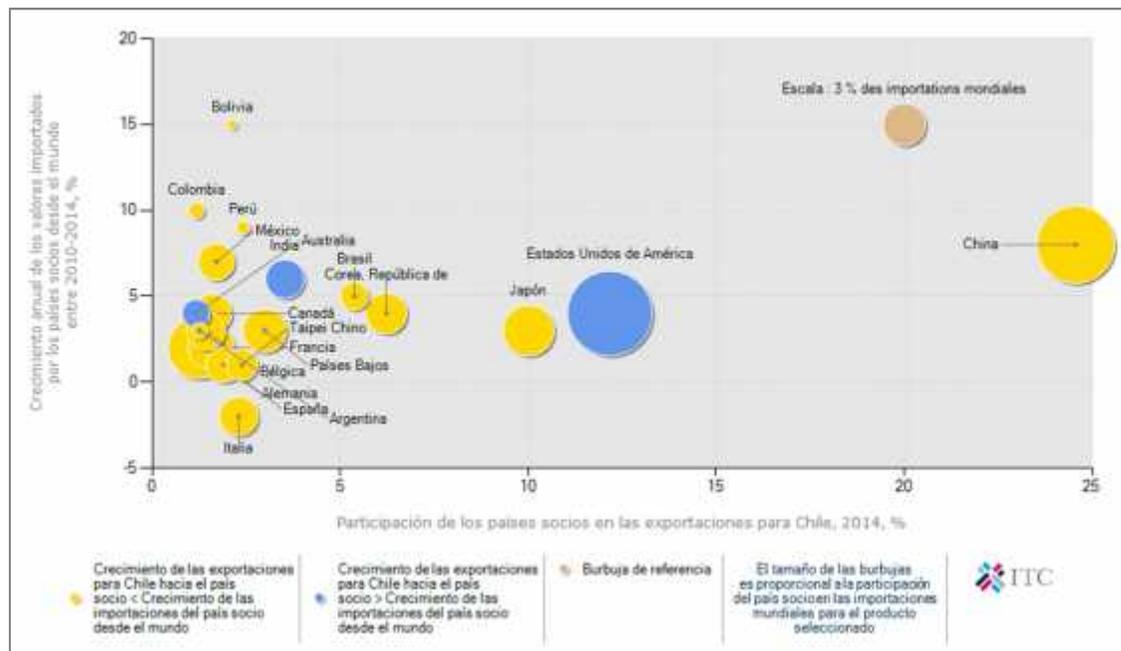
Cuadro 8. Exportaciones entre Chile-Argentina

| DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTO | ARGENTINA EXPORTA HACIA CHILE | | | CHILE IMPORTA DESDE EL MUNDO | | | ARGENTINA EXPORTA HACIA EL MUNDO | | |
|--------------------------|-------------------------------|---------------|---------------|------------------------------|---------------|---------------|----------------------------------|---------------|---------------|
| | VALOR EN 2012 | VALOR EN 2013 | VALOR EN 2014 | VALOR EN 2012 | VALOR EN 2013 | VALOR EN 2014 | VALOR EN 2012 | VALOR EN 2013 | VALOR EN 2014 |
| TODOS LOS PRODUCTOS | 5.064.777 | 3.906.689 | 2.791.879 | 80.066.781 | 79.172.798 | 72.344.339 | 80.927.108 | 76.633.914 | 68.335.096 |

Fuente: Organización Mundial de Comercio, Data Bank (2015).

Chile tiene perspectivas de diversificación de mercados principalmente hacia China y Europa. Argentina ocupa un lugar de menos del 3% de sus opciones.

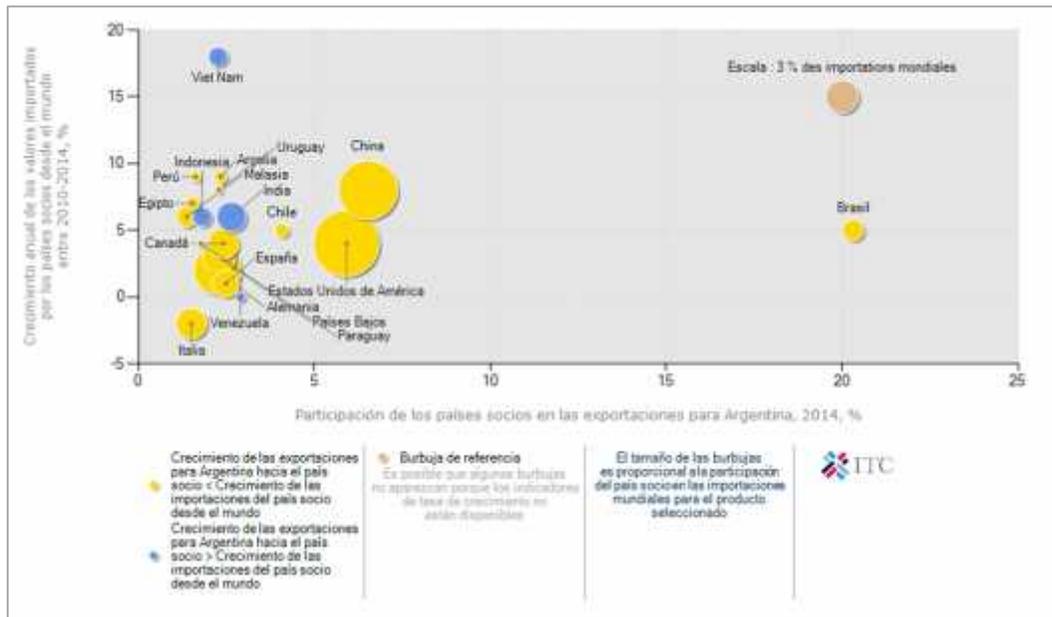
Figura 12. Perspectivas para una diversificación de mercados para un producto exportado por Chile en 2014



Fuente: International Trade Center (ITC) (2015).

Para Argentina, China y EEUU son los principales países donde tiene más perspectivas de diversificación y Chile tiene un importancia muy baja para Argentina.

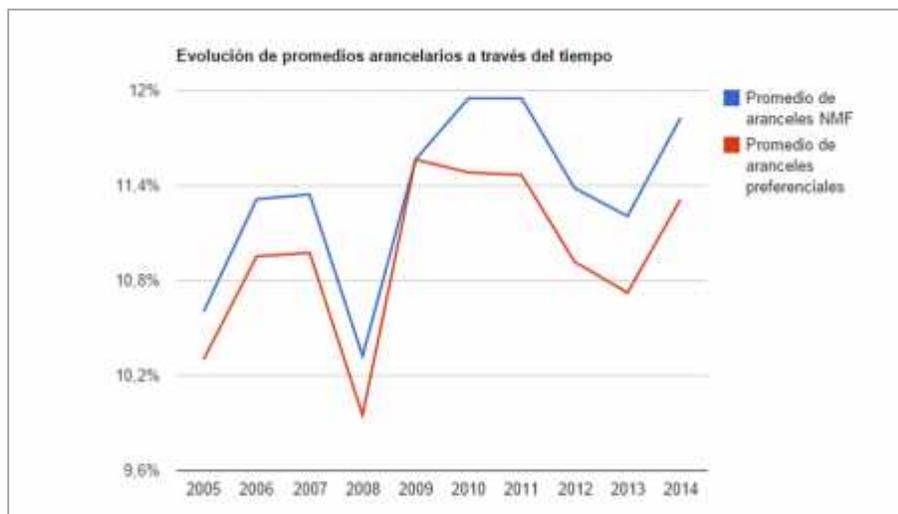
Figura 13. Perspectivas para una diversificación de mercados para un producto exportado por Argentina 2014



Fuente: International Trade Center (2015).

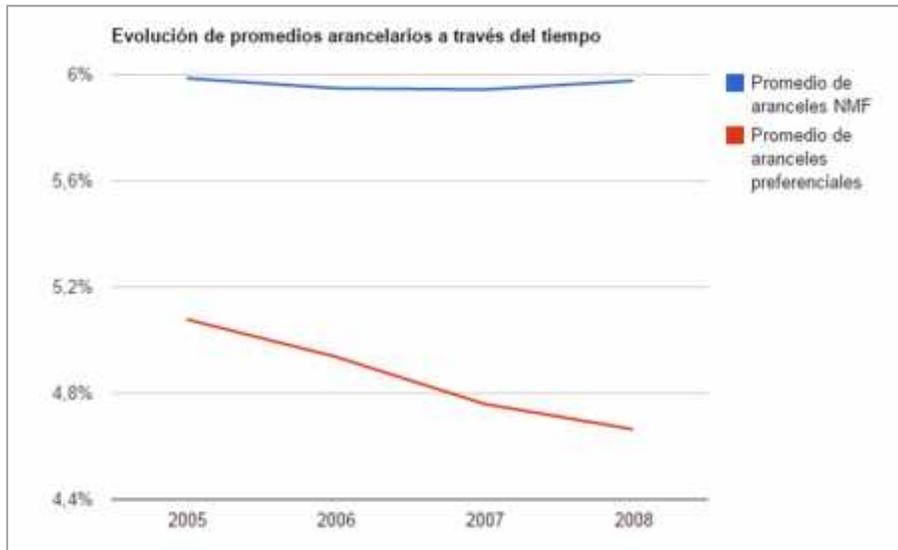
Hay que entender que Argentina tiene mayores niveles de protección arancelaria que Chile, lo que hace menos interesante el comercio para otros países. Chile en cambio al ser muy abierto tiene una matriz de comercio más diversificada y estable. Los promedios arancelarios de Argentina han ido en aumento los últimos 10 años, mientras que en Chile se mantienen de forma descendente, especialmente dentro de tratados comerciales.

Figura 14. Promedios arancelarios de Argentina



Fuente: International Trade Center (ITC) (2015).

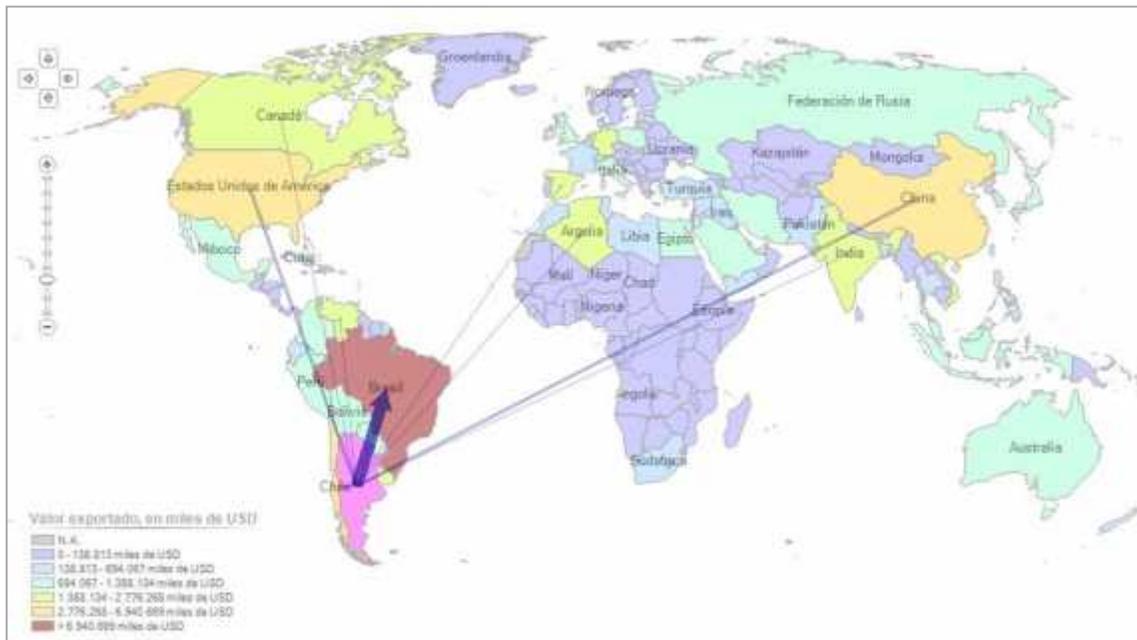
Figura 15. Promedios arancelarios de Chile



Fuente: International Trade Center (ITC) (2015).

Como se aprecia, Argentina tiene el siguiente flujo de sus exportaciones e importaciones. Sus exportaciones se dirigen principalmente a Brasil, EEUU y China.

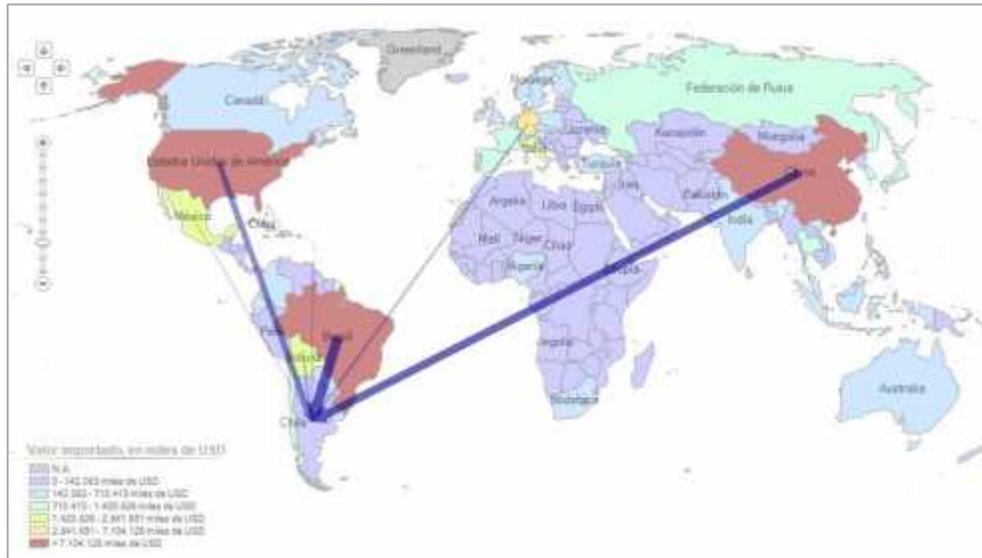
Figura 16. Lista de los mercados importadores para un producto exportado por Argentina en 2014.



Fuente: International Trade Center (ITC) (2015).

En el caso de sus importaciones, sus principales proveedores son Brasil, China y EEUU, como se aprecia en la siguiente ilustración.

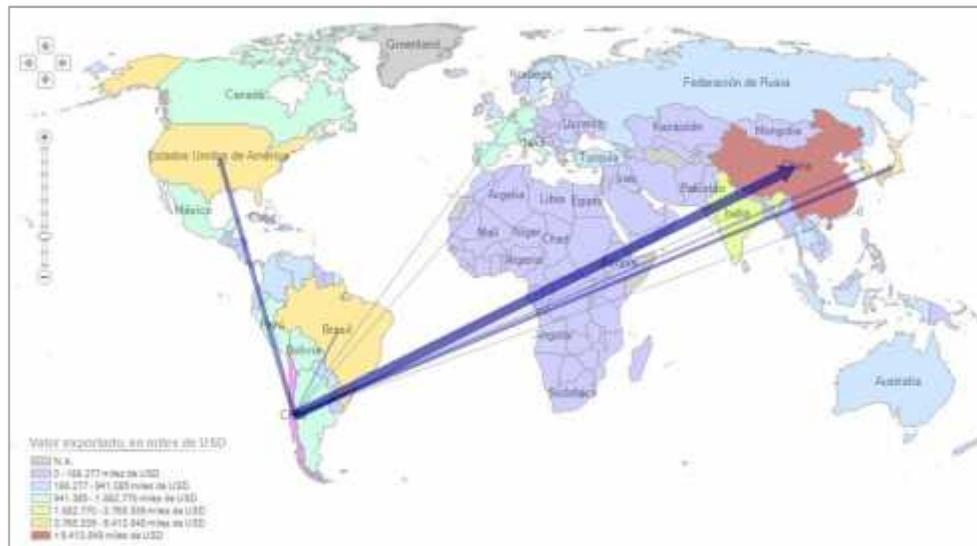
Figura 17. Lista de los mercados proveedores para un producto importado por Argentina 2014.



Fuente: International Trade Center (ITC) (2015).

Para el caso de Chile, el panorama es distinto. Las exportaciones van dirigidas principalmente a Asia, siendo China el primer destino y EEUU el segundo. Mientras que sus importaciones provienen en primer lugar de China y luego de EEUU.

Figura 18. Lista de los mercados importadores para un producto exportado por Chile en 2014.



Fuente: International Trade Center (ITC) (2015).

En el contexto regional, las provincias de Neuquén y Río Negro tienen son exportadoras de gas natural y derivados, y productos agrícolas. Desde Neuquén, un 45% de su volumen exportado se dirige a Chile pero con un 24% del valor total. En el caso de las exportaciones de hidrocarburos a Chile, el principal destino es la Región del Biobío y Metropolitana (gasoducto del Pacífico y Gasoducto Andes (Mendoza-Santiago)).

Figura 19. Comercio internacional Neuquén



Fuente: Elaboración propia.

En el caso de Río Negro, en el 2013 vendió bienes al exterior por casi de 700 millones de dólares – una alza interanual de 21,8%–. Entre sus productos se destacan las peras y las manzanas, que suman más del 60% del total, como así también los vinculados con la industria petrolera. El principal destino es Brasil, hacia donde se dirigen cerca del 29% de las ventas. Sólo un 7,23% de sus exportaciones van dirigidas a Chile. Gran parte de la exportación la realizan por el puerto de San Antonio Oeste, 51.118 Ton. Rusia, EEUU, UE. Resolver todos los aspectos sanitarios en la producción de manzanas es una brecha que Río Negro debe enfrentar en el corto plazo. Durante el 2014 y 2015 Chile le ha quitado mercado en EEUU a la exportación de peras de los valles de Río Negro y Neuquén.

Cuadro 7. Exportaciones desde Río Negro al mundo.

| PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS | DÓLARES FOB | INCIDENCIA (%) |
|--|-------------------|----------------|
| Peras | \$ 333.720.795,03 | 47,78 |
| Manzanas | \$ 126.618.843,32 | 18,13 |
| Gas Licuado de Petróleo | \$ 48.008.451,19 | 6,87 |
| Minerales de hierro y sus concentrados | \$ 44.375.409,12 | 6,35 |

| PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS | DÓLARES FOB | INCIDENCIA (%) |
|----------------------------------|------------------|----------------|
| Jugo de manzana | \$ 28.198.443,55 | 4,03 |

Fuente: Centro de Economía Internacional (CEI), Ministerio de Relaciones Internacionales y Culto, República de Argentina, en base a origen provincial de exportaciones.

El Paso Hua-Hum no es utilizado para el movimiento de cargas desde Neuquén ni Río Negro a Chile, ya que el movimiento se realiza principalmente por el paso Cardenal Samoré, ubicado en la Región de los Lagos.

De acuerdo a lo expuesto, el comercio internacional entre Argentina y Chile no está dependiendo de factores como los pasos fronterizos, sino más bien de condiciones estructurales de la economía que diferencian ambos países, como la estructura arancelarias, las medidas de protección fito y zoonosanitaria y condiciones de mercado más derivadas de la economía política. Esto último, principalmente frente a la exportación de gas, donde queda en evidencia que variables de política económica, en este caso Mercosur, redirigen el flujo de las exportaciones.

Una gran debilidad de la idea de potenciar un corredor comercial “bio-oceánico” son los altos costos de la infraestructura necesaria para conectar dichas provincias argentinas con un gran puerto, que al menos debe ser el doble de tamaño que el actual puerto de Corral. Las grandes inversiones podrían generar crecimiento y desarrollo económico en las regiones involucradas, pero también impactos ambientales y sociales que pueden crear nuevos problemas regionales. Una forma de abordar dicho camino es de manera escalonada y en el largo plazo. La razón es porque además requiere el desarrollo institucional y del capital humano, inversión pública y privada, para construir un “ecosistema” logístico, que sea dinámico, capaz de competir con sus servicios internacionalmente. Un ejemplo de aquello es la ZOFRI en Iquique.

6.3 Diagnóstico competitivo del corredor andino lacustre Hua-Hum

De acuerdo a la información levantada en los talleres con empresarios y autoridades locales y regionales y luego de un análisis de información de distintas fuentes especializadas, se puede obtener un diagnóstico la situación competitiva.

En cuanto a los principales componentes estratégicos que los actores del territorio visualizan, la potencialidad del corredor no está desarrollada totalmente en la actualidad. Al desagregar en sus distintos componentes, la visión estratégica, el impacto en el turismo, y la infraestructura poseen un desarrollo intermedio, el capital humano y el capital social un desarrollo bajo y el comercio internacional y los servicios asociados al corredor un escaso o nulo desarrollo. Por otra parte, otorgan gran importancia en la estrategia a la visión estratégica común, al impacto del corredor en el turismo, al capital humano y social, a los servicios asociados y a la infraestructura. Con una importancia media, los actores regionales otorgan al corredor un impacto en el comercio internacional.

- **Visión estratégica común.** La falta de una visión común para el Corredor a nivel regional y local genera condiciones de incertidumbre para la atracción de inversión privada. Su actual vocación turística se ve amenazada por la posibilidad eventual de un cambio hacia una vocación de transporte de cargas. Lo anterior tiene una fuente de explicación importante en la débil vinculación entre actores locales y regionales.
- **Turismo.** En la actualidad, no se han generado las condiciones para la atracción de inversión privada y la calidad de los servicios aún es deficiente. Aunque existe un número creciente de empresas dedicadas al turismo, el esfuerzo privado es de muy pocas empresas y con un alto grado de diferencia en la calidad de su oferta. Existe una mirada empresarial estacionalidad de modo de diseñar modelos de negocios de mayor valor.

Figura 20. Diagnóstico competitivo

| | Situación actual | Importancia | Justificación |
|-------------------------------------|------------------|-------------|--|
| Visión estratégica común | | | <ul style="list-style-type: none"> - No se han generado las condiciones para la atracción de inversión privada - Vínculo entre actores aún es débil especialmente entre las distintas escalas de desarrollo (territorio - región). |
| Turismo | | | <ul style="list-style-type: none"> - No se han generado las condiciones para la atracción de inversión privada - La calidad de los servicios aún es deficiente. - Se debe trabajar con el público objetivo y su estacionalidad de modo de diseñar modelos de alto valor |
| Comercio internacional | | | <ul style="list-style-type: none"> - No existen en la Región las condiciones logísticas ni de transporte para el comercio internacional |
| Capital Humano | | | <ul style="list-style-type: none"> - Se requiere fortalecer el Capital humano de las zonas de influencia del paso, de modo de fortalecer los productos y servicios entregados. |
| Capital Social e identidad regional | | | <ul style="list-style-type: none"> - Se requiere fortalecer el Capital Social, desarrollando su conciencia turística y fortaleciendo su identidad regional |
| Servicios asociados | | | <ul style="list-style-type: none"> - No existen aduanas ni agentes de aduana determinantes para el comercio binacional |
| Infraestructura | | | <ul style="list-style-type: none"> - Sin duda el desarrollo de infraestructura de la Región ha sido notorio pero aún es deficiente para el comercio binacional. Por su parte la planificación aún es deficiente para el desarrollo de un turismo de calidad. |

Fuente: Elaboración propia.

Al aplicar el Diamante de Porter a la situación actual del corredor Hua-Hum, se obtiene un como resultado la situación competitiva actual, y los factores que actúan ya sea agregando competitividad o frenándola. A su vez es la base para el planteamiento estratégico futuro.

En la siguiente ilustración se presentan las principales características de la estructura competitiva del Paso Hua-Hum, de acuerdo al Diamante de Porter.

Figura 21. Situación actual del corredor turístico comercial Hua-Hum



Fuente: Elaboración propia.

6.3.1 Condiciones de los factores

La condición de los factores principales se sintetiza en los siguientes:

- Áreas Protegidas de Conservación de naturaleza en territorios cercanos al Paso Internacional Hua-Hum
- El territorio tiene una creciente afluencia de turistas
- Complejo Huilo-Huilo tiene un posicionamiento internacional
- La navegación por el cruce andino lacustre es única en la Región
- La infraestructura vial se ha mejorado
- Hay una oferta relevante de servicios turísticos

Efectivamente, la existencia de reservas privadas y públicas tanto en Chile como en Argentina es un atractivo importante para el desarrollo turístico del territorio. Estas reservas garantizan la conservación de la mayor superficie de bosque templado húmedo del hemisferio sur. Si a esto se agrega que Hua-Hum es el único cruce fronterizo navegable de la Región de Los Ríos, lo convierte en un atractivo con un gran potencial. En los últimos 10 años, es posible observar un número creciente de llegadas de turistas a esta zona. Como ejemplo, Huilo Huilo recibió en la última temporada estival poco más de 46.000 turistas, mientras que el 2004 esta cifra fue de 5.000 turistas.

El capital humano posee una especialización baja en actividades de turismo y gran parte de la población local no posee estudios técnicos o universitarios. Y por último, la conectividad vial está mejorándose y en pocos años más se espera que concluyan las obras de mejoramiento ya en marcha.

6.3.2 Estrategia, estructura y rivalidad de las empresas

En resumen, las características más relevantes son:

- No existe una masa crítica suficiente de empresas especializadas.
- Falta un mayor encadenamiento horizontal del cruce.
- Empresas privadas invierten en turismo de naturaleza y ecoturismo.
- Cooperación entre las empresas turísticas del territorio en fase inicial.

Efectivamente, las empresas en el corredor ofrecen servicios de alojamiento, hay restaurantes, empresas de transporte turístico, pequeños locales de venta de artesanías, cervecerías y otras empresas que ofrecen servicios más especializados como guías y operadores locales de turismo. La oferta de servicios turísticos en el territorio del corredor ha ido en aumento, aunque aún es insuficiente, y poseen niveles de excelencia muy desiguales.

No existe un encadenamiento horizontal muy desarrollado que permita alargar la estadía de los visitantes y que enriquezcan la experiencia del turista. Tampoco existe un desarrollo de servicios ligados a la navegación y a los servicios náuticos, salvo la empresa de transportes que opera la barcaza entre Puerto Fuy y Puerto Pirehueico. A pesar de eso, existe un avance en materia de inversión privada en turismo de mayor especialización principalmente en servicios de alojamiento y gastronomía.

6.3.3 Condiciones de la demanda

En síntesis, las condiciones de la demanda turística para el turismo de naturaleza y ecoturismo en el corredor no tienden a ser muy exigente con los servicios debido a su inserción actual en el mercado turístico, ya que la Región es visitada principalmente por turistas nacionales.

A modo de síntesis, se puede señalar que:

- En los principales mercados emisores (USA y Europa) existe un interés creciente por turismo de naturaleza y ecoturismo.
- Oportunidad de combinar rutas entre Chile y Argentina.
- Chile y Región de Los Ríos crece en atracción de turistas.

Según los datos de la Organización Mundial de Turismo, el interés por el turismo de naturaleza y el ecoturismo continúa con una tendencia creciente. Empezando en los 1990s, ecoturismo ha crecido 20%-34% por año. En 2004, ecoturismo/turismo natural creció tres veces más rápido de lo que creció la industria del turismo en su totalidad. El turismo natural está creciendo entre un 10% y un 12% por año en el mercado internacional.

Según datos de la Sociedad Internacional de Ecoturismo, más de dos tercios de los viajeros de EEUU y de los viajeros australianos, y el 90% de los turistas ingleses, consideran la protección activa del medioambiente y el apoyo a las comunidades locales, una de las responsabilidades de un hotel.

En Alemania, 65% (39 millones) de los viajeros esperan calidad ambiental; 42% (25 millones) *“piensan que es particularmente importante encontrar alojamiento que sea ambientalmente- amistoso”*.

Casi la mitad de esos encuestados en Gran Bretaña dijeron que sería más probable que utilicen una *“compañía que tenga un código escrito para garantizar las condiciones de trabajo adecuadas, proteger el medioambiente y apoyar las donaciones locales en el destino turístico. El turismo ético será, con razón, un tema grande en el nuevo milenio”*.

Una encuesta de viajeros americanos, británicos y australianos reveló que 70% pagaría hasta US\$150 más por una visita de dos semanas en un hotel con una *“actitud responsable ambientalmente”*¹⁸.

En la Región de los Ríos, las visitas totales a reservas naturales fueron de 56.870 turistas para el año 2014, lo que representó un aumento del 120,9% respecto del año 2013. La Reserva Natural Huilo-Huilo lideró con 45.000 visitas y un crecimiento del 213,2% para el mismo período. De estos visitantes, 2.284 visitantes extranjeros ingresaron por el Paso Hua-Hum durante el período estival¹⁹.

6.3.4 Industria relacionada y servicios de apoyo

Actualmente, esta oferta se compone de algunos transportistas especializados en turismo, restaurantes, hoteles y cabañas, guías de turismo, seguridad. Es aquí donde se encuentra un gran potencial, ya que esta industria podría estar más desarrollada de lo que es. Los servicios actuales cubren demanda desde un punto de vista básico, para los turistas larga distancia. Falta un mayor desarrollo de servicios horizontales turísticos, tales como guías de flora y fauna, guías de pesca y de montaña, transporte especializado y seguridad, servicios de hotelería y gastronomía de alta gama, etc. La oferta en Chile está mucho menos desarrollada que en Argentina, por lo cual hay mucho que aprender de esta experiencia, así como brindar a sus empresas espacios de colaboración. En el caso de la población local, deben superar problemas de aislamiento y desadaptación productiva. Hay una necesidad de acompañar un cambio en el capital humano, de habilidades y conocimientos nuevos.

Algunas características principales:

- El corredor Hua-Hum no tiene servicios desarrollados
- La capacidad de acogida en Puerto Pirehueico, Puerto Fuy y Neltume está a medio desarrollo.
- El transporte público San Martín de Los Andes-Puerto Pirehueico es casi inexistente.

¹⁸ Sociedad Internacional de Ecoturismo, Hoja Informativa: Ecoturismo Global, 2006.

¹⁹ SERNATUR. 2014. Balance Verano 2014 - Región de Los Ríos.

- Poca disponibilidad de guías.
- Universidades que tienen el conocimiento de la fauna y flora local

6.3.5 Rol del Gobierno

Un gobierno regional que en su plan están los instrumentos de apoyo al turismo, y hay un buen avance en la conectividad regional e internacional. El turismo es una gran oportunidad para la Región, y especialmente para las zonas rurales, ríos y lagos, áreas protegidas, etc.

La frontera con argentina también es importante para un mayor desarrollo del turismo, y construir nuevos flujos de turistas a nivel internacional, de manera bilateral. Es una necesidad que el MMEE. De ambos países vean la necesidad de acordar un plan de trabajo en ese sentido.

El papel del puerto de corral no es crucial en el corto plazo, lo que permite realizar las inversiones necesarias en materia de desarrollo portuario y logístico a nivel regional. En un escenario futuro, el comercio internacional podría tomar más protagonismo dentro de producto regional, pero eso requiere de una preparación completa de un sistema logístico fuerte y competitivo, incluyendo infraestructura y servicios, conocimiento y tecnología. Se trata de una nueva planificación a 20 o 30 años.

Algunas características principales en la Región:

- Política Regional de Turismo.
- Avances Inversión en conectividad
- Promoción de la Región.
- Infraestructura básica de localidades
- Alinear estrategias de distintas escalas del territorio.
- Financiamiento de emprendimientos.

6.4 Visión Propuesta para la puesta en valor del corredor Hua-Hum

La puesta en valor del Corredor Hua-Hum, como estrategia para el desarrollo económico regional y local, requiere de una visión de largo plazo, objetivos estratégicos y un plan de acción que sea compartido y viable.

La visión propuesta reúne los elementos que han sido priorizados en talleres con actores públicos y privados tanto a nivel local como regional que, de cara a las oportunidades y fortalezas actuales y potenciales, refleja la situación deseada en el largo plazo. Se expresa como:

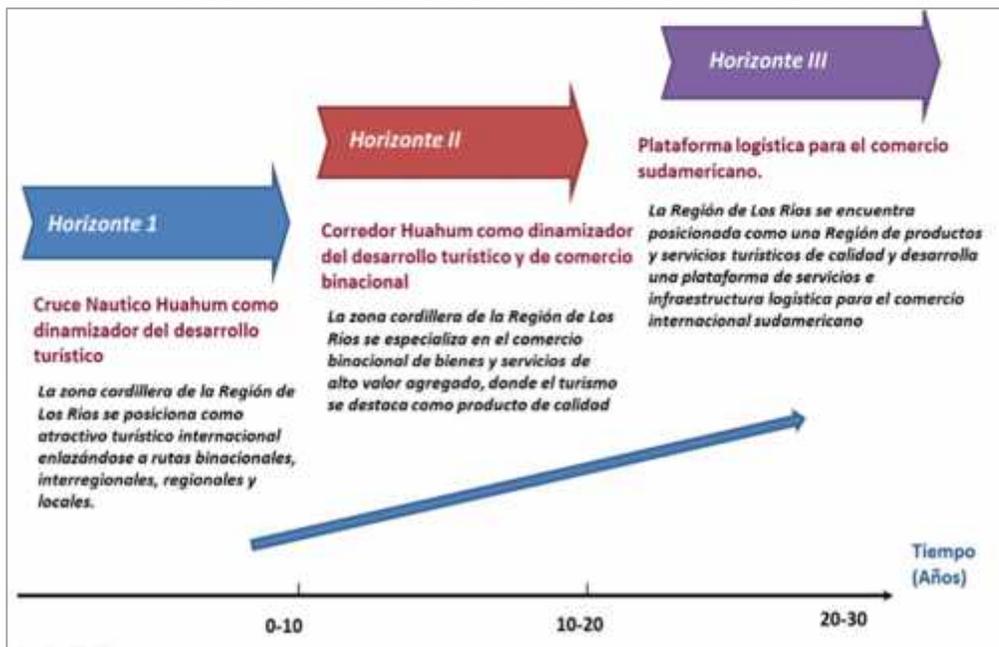
“El corredor andino lacustre Hua-Hum es valorado por turistas internacionales por su atractiva experiencia de conservación de la naturaleza patagónica y de la selva valdiviana, por su bien desarrollada oferta local de actividades relacionadas con la gastronomía y la cultura, la

navegación y el ecoturismo, y por su conexión con circuitos turísticos locales, regionales y binacionales, durante todos los días del año”.

6.5 Horizontes de desarrollo del Corredor Hua-Hum.

Dadas las oportunidades y dificultades o facilidades para aprovecharlas por parte de la Región, se distinguen tres horizontes de desarrollo temporal partiendo por la consolidación de un desarrollo turístico y progresivamente hacia el desarrollo comercial. Cada horizonte involucra un tiempo de consolidación de hasta 10 años.

Figura 22. Horizontes de desarrollo del Corredor Hua-Hum



Fuente: Elaboración propia

6.5.1 Objetivos de desarrollo según horizonte

Cuadro 80. Objetivos de desarrollo según horizonte

| HORIZONTE | OBJETIVOS DE DESARROLLO |
|---|--|
| Horizonte 1: Turístico Cruce Nautico Hua-Hum como dinamizador del desarrollo turístico. | <ul style="list-style-type: none"> Desarrollar y resolver los problemas de infraestructura básica (agua, luz, alcantarillado) y de conectividad en las localidades ubicadas en el corredor. |

| HORIZONTE | OBJETIVOS DE DESARROLLO |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Desarrollar los servicios turísticos locales, potenciando los atractivos naturales y culturales, en base al emprendimiento e inversión y capital social con criterios de sustentabilidad ambiental. ▪ Promover el destino binacional en mercados seleccionados. |
| <p><u>Horizonte 2: Mixto.</u> El Corredor Hua-Hum como dinamizador del desarrollo -turístico y del comercio fronterizo de bienes y servicios de alto valor agregado (junto con el paso Carirriñe), con respeto a la sustentabilidad ambiental.</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Consolidar el Corredor Hua-Hum como dinamizador del desarrollo turístico y comercial. ▪ Incentivar el comercio fronterizo de bienes y servicios de alto valor agregado entre Neuquén-Los Ríos en las localidades del corredor y capitales regionales. ▪ Incentivar la inversión en la oferta de servicios logísticos, mejorando costo-eficiencia de acceso a mercados interregionales. |
| <p><u>Horizonte 3: Mixto</u> Consolidar un sistema portuario y logístico regional, para el transporte y almacenaje de cargas, facilitando el comercio internacional entre la Región de Los Ríos, Sudamérica y el resto del mundo.</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Consolidar a la Región de Los Ríos como Plataforma logística para el comercio sudamericano. ▪ Desarrollar la infraestructura de almacenaje y movimiento de cargas en la zona portuaria de Valdivia-Corral. ▪ Desarrollo de la conectividad fluvio-terrestre de la zona de portuaria de Valdivia-Corral. |

Fuente: Elaboración propia

6.6 Desarrollo Turístico: Síntesis de brechas priorizadas

Para lograr aprovechar la oportunidad de negocios que tiene el turismo de naturaleza y ecoturismo, y potenciar el crecimiento económico del sector, se requiere desarrollar las ventajas competitivas que el Corredor Hua-Hum posee como destino bi-nacional eco turístico y de naturaleza. La estrategia de acción debe enfocarse en superar las brechas que a continuación se indican.

Cuadro 91. Síntesis de brechas para el desarrollo turístico

| PLATAFORMA | BRECHAS |
|-----------------------|---|
| MERCADOS | No existe estrategia posicionamiento como destino turístico binacional. |
| | Desconocimiento de oferta por parte de operadores internacionales |
| PRODUCTOS Y SERVICIOS | Escaso encadenamiento horizontal en la cadena de valor del cruce por el lago Neltume (gastronomía, paseos, pesca, navegación, cabalgata, etc.). |
| | Baja presencia de servicios complementarios al turismo |
| | Baja calidad de los servicios de alojamiento, alimentación y recreación, existen notorias deficiencias en los emprendimientos y micro emprendimientos locales. |
| | Deficiente incorporación de tecnologías limpias en procesos productivos. |
| PROMOCION/PRECIOS | Promoción no se basa en fortalezas como corredor binacional. |
| | Pérdida de confianza por parte de autoridades y empresarios en propuestas de mejoramiento del corredor. |
| | Existen normativas diferentes en ambos países para regular actividades turísticas. |
| | Desconfianza en modelos de explotación actual en la actividad forestal y de generación de energía eléctrica. |
| INFRAESTRUCTURA | Bajo estándar tramo que va desde el cruce a la localidad de Choshuenco hasta la localidad de Puerto Fuy, y tramo entre la localidad de Puerto Pirehueico y el Complejo aduanero Hua-Hum. |
| | Bajo estándar de la red caminera interior de la zona cordillerana, lo cual limita la accesibilidad de vehículos sin tracción. |
| | Abastecimiento de agua potable insuficiente sobre todo en verano. |
| | Inexistencia de sistema de alcantarillado. |
| | Inexistencia de energía eléctrica en la localidad de Puerto Fuy. |
| | Acceso limitado a internet. |
| | La infraestructura portuaria lacustre existente, a pesar de ser relativamente nueva, presenta problemas originados por las condiciones de sequía, que en los últimos años han hecho disminuir el nivel del Lago Pirehueico. |
| | Poco desarrollo de la ribera del Lago Pirehueico como atractivo turístico. |
| CAPITAL HUMANO | Falta formación de guías especializados a nivel binacional. |

| PLATAFORMA | BRECHAS |
|--------------|--|
| | Empresarios y empleados turísticos de la zona con pocas alternativas de capacitación para atender público objetivo |
| | Baja escolaridad y capacidad para relacionarse con los turistas y ofrecer servicios turísticos. |
| | Falta de oportunidades de crecimiento, desarrollo y emprendimiento para los habitantes jóvenes |
| COORDINACION | Baja coordinación de organizaciones locales en pro de objetivos territoriales y de desarrollo local en común. |
| | Descoordinación privada en la gestión de productos turísticos binacionales. |

Fuente: Elaboración propia

6.7 Desarrollo del Comercio Fronterizo Interregional: Síntesis de brechas priorizadas.

Una vez en proceso de consolidación del primer horizonte de desarrollo centrado en el turismo, para desarrollar las potencialidades del Corredor como vía de comercio y transporte entre ambas regiones, la estrategia debe centrarse en el objetivo de lograr su crecimiento económico, de forma que no se afecte el turismo y la sustentabilidad del territorio. De esta manera se identifican las siguientes brechas, en las que hay que centrarse para consolidar esta oportunidad.

Cuadro 102. Desarrollo de Comercio Fronterizo Interregional

| PLATAFORMA | BRECHA |
|-------------------|---|
| MERCADOS | Empresarios de ambas regiones desconocen oferta de productos y posibilidades de negocios |
| PRODUCTOS | No existen proyectos privados de inversión relativos a comercio internacional. |
| SERVICIOS | Carencia o débil presencia de servicios logísticos privados en la Región. |
| | Operaciones aduaneras provienen de X Región. |
| PROMOCION/PRECIOS | Pérdida de confianza de líderes de ambas regiones en un proyecto de integración regional. |
| | Hay desconocimiento del potencial de desarrollo a nivel local. |
| NORMATIVAS | Normativas cambiantes según condiciones de mercados y lugares de origen. |

| PLATAFORMA | BRECHA |
|-----------------|---|
| | No existe un modelo de desarrollo sustentable para el transporte de cargas y el turismo de naturaleza y parques nacionales que dé certeza a los actores económicos, sociales y políticos. |
| INFRAESTRUCTURA | No existen proyectos privados de inversión relativos a comercio internacional. |
| CAPITAL SOCIAL | Redes poco desarrolladas a nivel de sector privado. |

Fuente: Elaboración propia

6.8 Región de Los Ríos como plataforma logística de comercio internacional para la región sudamericana

Una vez en proceso de consolidación del segundo horizonte de desarrollo centrado en el turismo y el comercio internacional fronterizo, para desarrollar las potencialidades del Corredor como plataforma logística de comercio internacional para la zona sur de Sudamérica en forma paralela al desarrollo turístico alcanzado, la estrategia regional debe centrarse en el desarrollo de un ecosistema de servicios logísticos competitivo, capaz de responder ágilmente y a costos competitivos del mercado de cargas. Una condición de base, es la existencia de la infraestructura de conectividad terrestre y de infraestructura portuaria capaz de almacenar y movilizar cargas en un tamaño suficiente como para generar economías de escala en la operación portuaria.

De esta manera se identifican las siguientes brechas, en las que hay que centrarse para consolidar esta oportunidad.

Cuadro 113. Desarrollo de Comercio Fronterizo Interregional

| PLATAFORMA | BRECHAS |
|------------|---|
| MERCADOS | Chile y Argentina poseen aliados comerciales distintos. Mercado principal para Argentina es Mercosur, mientras que para Chile es Asia. |
| PRODUCTOS | La oferta de productos agropecuarios de Neuquén, Argentina, posee restricciones de tipo sanitaria en algunos mercados internacionales, lo que dificulta su paso por Chile con destino a ultramar. |
| SERVICIOS | Carencia de servicios logísticos en la Región de Los Ríos que atraigan cargas desde su área de influencia. El desarrollo portuario es incipiente y limitado en su localización actual. Operaciones aduaneras provienen de X Región. |
| PROMOCION | Grandes avances en desarrollo del transporte de cargas por el eje Concepción-Bahía Blanca-Puerto San Antonio Este, y definición de Paso Hua-Hum como paso turístico. La Región de |

| PLATAFORMA | BRECHAS |
|-----------------|--|
| | Los Ríos en Chile posee menos vocación exportadora que Región del Biobío. |
| NORMATIVAS | Normativas cambiantes según condiciones de mercados y lugares de origen de los productos, exige conocimiento especializado. No existe un modelo de “convivencia” entre el transporte de cargas y el turismo de naturaleza y parques nacionales que dé certeza a los actores económicos en el crecimiento futuro. |
| INFRAESTRUCTURA | No existen proyectos privados de inversión de ampliación de la capacidad portuaria y anteportuaria en la Región de Los Ríos. |
| CAPITAL SOCIAL | Debilidad de redes y vínculos comerciales a nivel de sector privado dificultan la concreción de iniciativas entre ambas regiones. |

Fuente: Elaboración propia

7. INICIATIVAS DE ACCION PROPUESTAS PARA SUPERAR LAS BRECHAS.

A continuación se describen las iniciativas de acción para superar las brechas para cada uno de los Horizontes planteados. Para el caso del Horizonte 1, que corresponde a una planificación de corto plazo (primeros 10 años,) en el Anexo 1 se adjuntan todos los perfiles de proyecto para su elaboración, a excepción de aquellos que se señalarán posteriormente que bien pertenecen a otra cartera o tienen recursos asignados por otra vía.

Cabe destacar que dado lo dinámico del desarrollo, no tenía sentido elaborar perfiles para los Horizontes 2 y 3, sin antes evaluar los resultados de las intervenciones del Horizonte 1.

7.1 Cartera de iniciativas del primer horizonte: puesta en valor turístico del Paso Hua-Hum para el desarrollo económico local y comunal.

Cuadro 124. Cartera de iniciativas primer horizonte.

| INICIATIVAS DE INVERSIÓN (PROGRAMAS, PROYECTOS Y/O ESTUDIOS) | | DESCRIPCIÓN | ÁREA DE INTERVENCIÓN | INSTRUMENTOS APLICABLES | INSTITUCION RELACIONADA |
|--|--|---|--|--|--|
| ÁREA O PROGRAMA | PROYECTO, ESTUDIO O INICIATIVA | | | | |
| Coordinación y Gestión Pública | Crear una instancia de coordinación público-privada para el Corredor turístico binacional. | Crear una instancia que vele por la implementación y la coordinación de acciones en el desarrollo de la puesta en valor y el desarrollo territorial de las Regiones involucradas. | Región de Los Ríos - Río Negro - Neuquén | Comité de Frontera, creación de Subcomité de trabajo Neuquén- Los Ríos. | Corporación Regional de Desarrollo Productivo - GORE |
| Programa de Inversión en Infraestructura para la puesta en valor del corredor. | Plan maestro de inversión en infraestructura turística y náutica de borde de lagos Pirehueico y Neltume. | Desarrollar el borde de lagos de los Lagos Pirehueico y Neltume, de modo de permitir un mayor uso náutico de estos. | Puerto Fuy - Puerto Pirehueico - Neltume | FNDR - Corporación Regional de Desarrollo Productivo Los Ríos (Bien Publico) | GORE |

| INICIATIVAS DE INVERSIÓN (PROGRAMAS, PROYECTOS Y/O ESTUDIOS) | DESCRIPCIÓN | ÁREA DE INTERVENCIÓN | INSTRUMENTOS APLICABLES | INSTITUCION RELACIONADA | |
|--|--|--|---|--|---|
| Programa de Inversión en Infraestructura para la puesta en valor del corredor. | Implementar las soluciones de electrificación en Puerto Pirehueico, Saneamiento y Agua Potable en Puerto Pirehueico, Puerto Fuy y Neltume. | Generar las condiciones básicas para el establecimiento de un turismo de calidad y la atracción de inversiones. | Neltume - Puerto Pirehueico - Puerto Fuy - Neltume | Programas de inversión en infraestructura de Ministerio de Obras Públicas, Programa de Agua Potable y Electrificación Rural Gobierno Regional de Los Ríos. | MOP, GORE. |
| Programa de Inversión en Infraestructura para la puesta en valor del corredor. | Catastro de atractivos naturales y culturales complementarios a nivel local. | Levantamiento de primario de atractivos naturales y culturales que puedan aumentar el tiempo de estadía de los turistas | Puerto Fuy - Puerto Pirehueico - Neltume | Política Regional de Turismo. | SERNATUR |
| Programa de Inversión en Infraestructura para la puesta en valor del corredor. | Propuesta de puesta en valor de atractivos locales. | Acondicionar infraestructura de modo de permitir la puesta en valor de atractivos locales (miradores, zonas de descanso, etc.) | Puerto Fuy - Puerto Pirehueico - Neltume | Política Regional de Turismo. | SERNATUR |
| Programa de apoyo empresarial para el desarrollo de productos y rutas turísticas en el corredor. | Implementación de un Centro de Apoyo Empresarial en Neltume. | Dotar de educación técnica a los empresarios de Neltume que les sea útil para mejorar la calidad de sus productos | Puerto Fuy - Puerto Pirehueico - Neltume- Riñihue - Maihue - Futrono | Financiamiento FNRD para la construcción y financiamiento Municipal para la operación. | Ilustre Municipalidad de Panguipulli- Corporación Regional de Desarrollo Productivo Los Ríos- GORE |
| Programa de apoyo empresarial para el desarrollo de productos y rutas turísticas en el corredor. | Apoyo a certificaciones de turismo sustentables. | Apoyar a SERNATUR en la certificación de establecimientos sustentables | Puerto Fuy - Puerto Pirehueico - Neltume- Riñihue - Maihue - Futrono | Distinción Turismo Sustentable y Sello de Calidad Turística. | SERNATUR |

| INICIATIVAS DE INVERSIÓN (PROGRAMAS, PROYECTOS Y/O ESTUDIOS) | | DESCRIPCIÓN | ÁREA DE INTERVENCIÓN | INSTRUMENTOS APLICABLES | INSTITUCION RELACIONADA |
|--|---|--|---|---|--|
| Programa de formación de capital humano. | Capacitación en gestión empresarial, uso de redes sociales, gestión sustentable, hospitalidad e idiomas. | Asistir a pequeños empresarios del territorio con charlas, talleres y cursos de formación en las áreas indicadas. | Puerto Fuy - Puerto Pirehueico - Neltume- Riñihue - Maihue - Futrano | Programa de Apoyo al Entorno para el Emprendimiento y la Innovación Regional - Concurso Bienes Públicos para la Competitividad Regional- | CORFO-SENCE. |
| Coordinación y gestión pública | Programa de difusión del corredor turístico entre autoridades y empresarios de ambos países. | Coordinar un programa integrado de promoción del destino que ponga en valor ambos países | Puerto Fuy - Puerto Pirehueico - Neltume- Riñihue - Maihue - Futrano | Comités Binacionales- Seminarios de Integración Turística Fronteriza-Ruedas de Negocios - Empresariales- | Corporación Regional de Desarrollo Productivo Los Ríos- GORE- SERNATUR- CORFO |
| Programa de Inversión en Infraestructura para la puesta en valor del corredor. | Contar con una planificación territorial en las localidades de Puerto Pirehueico, Neltume, Puerto Fuy y Choshuenco acorde a estándares de destino | Generación de una planificación territorial integrada que permita proteger la sustentabilidad del destino | Neltume - Puerto Pirehueico - Puerto Fuy - Neltume | FNDR | GORE |
| Programa de apoyo empresarial para el desarrollo de productos y rutas turísticas en el corredor. | Promover emprendimiento asociativo en circuitos Pesca y Navegación Lago Neltume, Camino al Choshuenco, Ruta de Neruda, rutas étnicas, ruta Antihue. | Impulsar la competitividad de las micros y pequeñas empresas del Turismo de Intereses Especiales a través del fortalecimiento de la asociatividad, el posicionamiento y la puesta en el mercado de Rutas Turísticas diferenciadoras (RTD). | Puerto Fuy - Puerto Pirehueico - Neltume- Riñihue - Maihue - Futrano | Nodo para la Competitividad, PROFO, Desarrollo de Proveedores; Juntos, Fondo para negocios asociativos. | CORFO- SERCOTEC |

| INICIATIVAS DE INVERSIÓN (PROGRAMAS, PROYECTOS Y/O ESTUDIOS) | DESCRIPCIÓN | ÁREA DE INTERVENCIÓN | INSTRUMENTOS APLICABLES | INSTITUCION RELACIONADA |
|--|--|--|---|--|
| Programa de apoyo empresarial para el desarrollo de productos y rutas turísticas en el corredor. | Levantamiento y gestión de Cartera de proyectos de Inversión Privada en infraestructura turística | Atracción de inversiones que permita anclar productos innovadores y de calidad al territorio (Evaluar la posibilidad de turismo emisor) | Puerto Fuy - Puerto Pirehueico - Neltume- Riñihue - Maihue - Futrono | Fondo Nacional de Desarrollo Regional Corporación Regional de Desarrollo Productivo - GORE |
| Programa de Medio Ambiente y Sustentabilidad. | Apoyo para la implementar Planes de Manejo Forestal Sustentable y Reforestación con especies nativas. | Conservar y usar sustentablemente elementos que son imprescindible para la conservación de la identidad del lugar y el desarrollo de actividades ancestrales como la artesanía | Puerto Fuy - Puerto Pirehueico - Neltume- Riñihue - Maihue - Futrono | Programa de Incentivo a la recuperación del Bosque Nativo. CONAF |
| Programa de formación de capital humano. | Alianza para la capacitación técnica en servicios de guías binacionales, entre las Universidades del Comahue y Austral de Chile. | Generación de proyectos educativos conjuntos entre ambas Universidades que permita una operación turística más fluida entre ambos países | San Martín de los Andes, Panguipulli, Valdivia. | Servicio Nacional de Empleo y Capacitación, Formación del Capital Humano, SERNATUR, Fondos Internacionales. UACH-SERNATUR |
| Coordinación y Gestión Pública | Estudio para proponer reforma de normas para guías y transporte binacional. | Facilitar las condiciones de intercambio turístico y de carga entre las Regiones involucradas | Región de Los Ríos - Río Negro Neuquén | Bienes Club, Bienes Públicos Regionales, FIC-R. Corporación Regional de Desarrollo Productivo - GORE |

Fuente: Elaboración propia

7.2 Costos de inversión y cronograma sugerido de implementación primer horizonte

Cuadro 135. Costos de inversión y cronograma sugerido primer horizonte

| INICIATIVAS | | AÑO INICIO EJECUCIÓN | | | | |
|--|-----------------------|----------------------|---|---|---|---|
| Proyecto, Estudio o Iniciativa | Costo M\$ | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Crear una instancia de coordinación público-privada para el Corredor turístico binacional. | \$9.000 | | | | | |
| Plan maestro de inversión en infraestructura turística y náutica de borde de lagos Pirehueico y Neltume. | \$20.000 | | | | | |
| Implementar las soluciones de electrificación en Puerto Pirehueico, Saneamiento y Agua Potable en Puerto Pirehueico, Puerto Fuy y Neltume. | \$80.000 ¹ | | | | | |
| Catastro de actividades y lugares naturales y culturales complementarios a nivel local. | \$5.570 | | | | | |
| Propuesta de puesta en valor de actividades locales. | \$60.000 | | | | | |
| Implementación de un Centro de Apoyo Empresarial en Neltume. | \$120.000 | | | | | |
| Apoyo a certificaciones de turismo sustentables. | \$987.000 | | | | | |
| Capacitación en gestión empresarial, uso de redes sociales, gestión sustentable, hospitalidad e idiomas. | \$16.000 | | | | | |
| Programa de difusión del corredor turístico entre autoridades y empresarios de ambos países. | \$85.000 | | | | | |
| Contar con una planificación territorial en las localidades de Puerto Pirehueico, Neltume, Puerto Fuy y Choshuenco acorde a estándares de destino sustentable. | \$60.000 ² | | | | | |
| Promover emprendimiento asociativo en circuitos Pesca y Navegación Lago Neltume, Camino al Choshuenco, Ruta de Neruda, rutas étnicas, Ruta Antilhue. | \$60.000 | | | | | |
| Levantamiento y gestión de Cartera de proyectos de Inversión Privada en infraestructura turística | \$29.000 | | | | | |
| Apoyo para la implementar Planes de Manejo Forestal Sustentable y Reforestación con especies nativas. | \$16.000 | | | | | |
| Alianza para la capacitación técnica en servicios de guías binacionales, entre las Universidades del Comahue y Austral de Chile. | \$15.000 | | | | | |
| Estudio para proponer reforma de normas para guías y transporte binacional. | \$8.000 | | | | | |
| Desarrollo comercial de productos turísticos para diferentes segmentos de clientes. | \$70.000 | | | | | |
| Total Inversión | \$586.940 | | | | | |

¹ Este perfil corresponde a iniciativas contempladas en los planes marco de desarrollo territorial para el área en análisis (PMDT), por lo que se espera sus recursos económicos bajen desde otra cartera.

² Este perfil corresponde a iniciativas contempladas en las responsabilidades municipales, por lo que se espera sus recursos económicos bajen desde otra cartera.

Fuente: Elaboración propia

7.3 Cartera de iniciativas del segundo horizonte: puesta en valor turístico del Paso Hua-Hum para el desarrollo económico local y comunal

Cuadro 146. Cartera de iniciativas segundo horizonte

| PROYECTO, ESTUDIO O INICIATIVA | PRODUCTOS ESPERADOS | DESCRIPCION | ÁREA DE INTERVENCIÓN | INSTRUMENTOS APLICABLES | INSTITUCION RELACIONADA |
|--|--|--|--|-------------------------------|--|
| Ruedas de negocios entre empresarios de ambas regiones. | Contactos de negocios entre empresas chilenas y argentinas. | Encuentro anual de empresas de Chile y Argentina convocadas para descubrir oportunidades de negocios conjuntos. | Región de Los Ríos- Provincia de Neuquén | FNDR-FICR | CAMARAS DE COMERCIO DE AMBAS REGIONES- Corporación Regional de Desarrollo Productivo - |
| Generar información de mercados interregionales para empresarios de ambos países. | Información útil sobre las tendencias de mercado en ambos países y regiones. | Estudio de mercado para productos y servicios de ambas regiones en fronteras, puesta a disposición de sector público y privado a través de plataformas web y encuentros | Región de Los Ríos- Provincia de Neuquén | Estudios Básicos- FIC-R | UNIVERSIDADES REGIONALES- Corporación Regional de Desarrollo Productivo - GORE |
| Gestión de cartera de proyectos de inversión e iniciativas privadas en torno al eje turístico y comercial. | Cartera de proyectos privados de inversión y desarrollo de nuevos negocios en diferentes estados de materialización. | Apoyo consistente en orientación de trámites, subvenciones y en la gestión para la materialización de proyectos privados de inversión en la Región de Los Ríos, basados en potencialidades del mercado regional fronterizo y de terceros mercados. | Región de Los Ríos- Provincia de Neuquén | Centro de Negocios de Neltume | Ilustre Municipalidad de Panguipulli- Corporación Regional de Desarrollo Productivo - GORE |

| PROYECTO, ESTUDIO O INICIATIVA | PRODUCTOS ESPERADOS | DESCRIPCION | ÁREA DE INTERVENCIÓN | INSTRUMENTOS APLICABLES | INSTITUCION RELACIONADA |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | |
| Capacitación en técnica en Comercio Exterior (Universidades del Comahue y Austral). | Generación de una masa crítica de técnicos y profesionales con competencias genéricas y específicas comunes para el corredor turístico en materias de comercio exterior. | Generación de proyectos educativos conjuntos entre ambas Universidades que permita una operación comercial más fluida entre ambos países. | Región de Los Ríos- Provincia de Neuquén | Programa de Apoyo al Entorno para el Emprendimiento y la Innovación Regional - Concurso Bienes Públicos para la Competitividad Regional- | CORFO-SENCE. |
| Instalación de oficinas de Aduanas Regional. | Oficinas Regionales instaladas en capital regional. | Fortalecer la gestión pública en comercio exterior a nivel regional mediante la creación de la Dirección Regional de Aduanas de Chile, | Región de Los Ríos- Provincia de Neuquén | Plan de Modernización | Ministerio de Hacienda- GORE Los Ríos. |
| Difusión de iniciativa público-privada del corredor turístico y comercial en ambos países. | Mayor conocimiento público de los objetivos de integración, los proyectos de infraestructura y de las oportunidades de negocios que beneficiarían a ambas regiones, generando nuevos puestos de trabajo y un crecimiento económico. Mayor adhesión al objetivo de integración económica. | Encuentros anuales entre autoridades de ambas regiones para revisar el avance de las iniciativas, planificar nuevas iniciativas e incentivar la participación privada. | Región de Los Ríos- Provincia de Neuquén | Comité de Frontera, Reuniones entre autoridades políticas y líderes empresariales. | Corporación Regional de Desarrollo Productivo - GORE-COPADE. |

| PROYECTO, ESTUDIO O INICIATIVA | PRODUCTOS ESPERADOS | DESCRIPCION | ÁREA DE INTERVENCIÓN | INSTRUMENTOS APLICABLES | INSTITUCION RELACIONADA |
|---|---|--|--|-------------------------|--|
| Promoción de productos y servicios regionales en mercados regionales y macro zonales. | Mayor conocimiento de los consumidores de ambos países de la oferta de productos y servicios de ambas regiones fronterizas. | Campaña de promoción en medios regionales de ambos países, Degustaciones de productos, y generación de una "ventana web" de promoción. | Región de Los Ríos- Provincia de Neuquén | Bienes Club | Corporación Regional de Desarrollo Productivo - GORE-COPADE. |
| Difusión de normativas Fito y zoosanitarias y de origen. | Mayor conocimiento de exportadores de las normativas arancelarias para arancelarias de ambos países. | Difusión a través de los encuentros de autoridades y/o empresarios de las normativas aduaneras y Fito zoosanitarias fijadas por ambos países en relación a el comercio fronterizo y a terceros mercados. | Región de Los Ríos- Provincia de Neuquén | Plan de Modernización | Gobernación Provincial de Valdivia- Aduana-SAG |

| PROYECTO, ESTUDIO O INICIATIVA | PRODUCTOS ESPERADOS | DESCRIPCION | ÁREA DE INTERVENCIÓN | INSTRUMENTOS APLICABLES | INSTITUCION RELACIONADA |
|--|--|---|--|---|-------------------------|
| Propuesta de regulaciones especiales para transporte de cargas acorde a desarrollo turístico del corredor. | Lograr un desarrollo del transporte de cargas por pasos fronterizos regionales, compatible con el desarrollo turístico del territorio transfronterizo. | Construcción de una propuesta de normativa, para compatibilizar el transporte de cargas inter-regionales, con el turismo de naturaleza que se está desarrollando en el territorio transfronterizo. Mediante la propuesta se fijan estándares especiales o normas para que los ministerios de transporte de ambos países, puedan establecer límites de tonelaje y tamaño de vehículos de carga, listas de exclusión de cargas peligrosas, tóxicas y que no vayan en embalajes que cumplan con regulaciones propias del comercio internacional, y otros aspectos que sean pertinentes. | Región de Los Ríos- Provincia de Neuquén | Concurso Bienes Públicos para la Competitividad Regional. | CORFO |

| PROYECTO, ESTUDIO O INICIATIVA | PRODUCTOS ESPERADOS | DESCRIPCION | ÁREA DE INTERVENCIÓN | INSTRUMENTOS APLICABLES | INSTITUCION RELACIONADA |
|---|--|---|--|--|--|
| Incentivar la inversión privada e innovación tecnológica en la cadena logística de comercio fronterizo dentro del corredor. | Aumentar el interés privado por invertir en ambas regiones fronterizas en distintos negocios de la cadena logística como transporte especializado, almacenamiento y distribución, servicios logísticos, etc. Disponer de una masa crítica de proyectos de inversión privada. Generar nuevos empleos y un crecimiento económico regional. | La competitividad del comercio internacional depende de los costos implícitos en la cadena logística (transporte y distribución desde puntos de origen a puntos de destino). Se requiere de un análisis de los vacíos existentes en la cadena logística en el área del corredor, áreas de mejora y desafíos tecnológicos, público-privados. | Región de Los Ríos- Provincia de Neuquén | Incentivos a la Innovación tecnológica, Fondo Etapas Tempranas Tecnológicas, Innovación de Productos o Procesos (Prototipos) – Programa Innovación Tecnológica Empresarial, Programa de Difusión Tecnológica Regional. | CORFO |
| Fortalecer las instancias de coordinación P/P para el Corredor turístico y Comercial. | Comités de Frontera y subcomités se reúnen periódicamente logrando avances concretos en la facilitación fronteriza tanto de cargas como de personas. | Crear una instancia que vele por la implementación y la coordinación de acciones en el desarrollo de la puesta en valor y el desarrollo territorial de las Regiones involucradas. | Región de Los Ríos- Provincia de Neuquén | Comité de Frontera, creación de Subcomité de trabajo Neuquén- Los Ríos. | Corporación Regional de Desarrollo Productivo - GORE-COPADE. |

| PROYECTO, ESTUDIO O INICIATIVA | PRODUCTOS ESPERADOS | DESCRIPCION | ÁREA DE INTERVENCIÓN | INSTRUMENTOS APLICABLES | INSTITUCION RELACIONADA |
|---|---|--|----------------------|--|---|
| Centro de Apoyo Empresarial en Neltume. | Actividades de mejoramiento del capital humano local, y su empleabilidad en actividades relacionadas con el turismo internacional y el comercio internacional. Facilitación del emprendimiento relacionado. | Consolidar un Centro de Negocios que atienda de forma permanente en el territorio, con base en Neltume, permite acercar redes, instrumentos de apoyo y gestiones a los pequeños empresarios locales, logrando un mayor involucramiento, empleabilidad, cohesión y valor agregado para el territorio. | Neltume | Financiamiento FNDR para la construcción y financiamiento Municipal para la operación. | Ilustre Municipalidad de Panguipulli-Corporación Regional de Desarrollo Productivo - GORE |

Fuente: Elaboración propia

7.4 Cronograma sugerido de implementación segundo horizonte

Cuadro 157. Costos y cronograma sugerido segundo horizonte

| PROYECTO, ESTUDIO O INICIATIVA | COSTO DE INVERSIÓN M \$ | AÑO INICIO EJECUCIÓN | | | | |
|---|-------------------------|----------------------|-------|-------|-------|--------|
| | | AÑO 6 | AÑO 7 | AÑO 8 | AÑO 9 | AÑO 10 |
| Ruedas de negocios entre empresarios de ambas regiones. | 20.000 | | | | | |
| Generar información de mercados interregionales para empresarios de ambos países. | 15.000 | | | | | |
| Gestión de cartera de proyectos de inversión e iniciativas privadas en torno al eje turístico y comercial. | 40.000 | | | | | |
| Capacitación técnica en Comercio Exterior (Universidades del Comahue y Austral). | 25.000 | | | | | |
| Instalación de oficinas de Aduanas Regional. | 30.000 | | | | | |
| Difusión de iniciativa público-privada del corredor turístico y comercial en ambos países. | 15.000 | | | | | |
| Promoción de productos y servicios regionales en mercados regionales y macro zonales. | 15.000 | | | | | |
| Difusión de normativas fito y zoonosanitarias y de origen. | 8.000 | | | | | |
| Propuesta de regulaciones especiales para transporte de cargas acorde a desarrollo turístico del corredor. | 8.000 | | | | | |
| Incentivar la inversión privada e innovación tecnológica en la cadena logística de comercio fronterizo dentro del corredor. | 60.000 | | | | | |
| Fortalecer las instancias de coordinación P/P para el Corredor turístico y Comercial. | 5.000 | | | | | |
| Centro de Apoyo Empresarial en Neltume. | 40.000 | | | | | |

Fuente: Elaboración propia

7.5 Cartera de iniciativas del tercer horizonte: puesta en valor turístico del Paso Hua-Hum para el desarrollo económico local y comunal

Cuadro 168. Cartera de iniciativas tercer horizonte

| ÁREA O PROGRAMA | PROYECTO, ESTUDIO O INICIATIVA | DESCRIPCIÓN | INSTRUMENTOS APLICABLES | INSTITUCION RELACIONADA |
|--|---|---|--|---|
| Infraestructura | Estudio de factibilidad de construcción de una plataforma de servicios logísticos para la zona portuaria Valdivia-Corral. | Dimensionar la superficie a destinar a los servicios logísticos, identificar los servicios requeridos, oportunidades de negocios asociadas y plan de inversión de la infraestructura y modelo de vinculación público-privada para su implementación y operación. | FNDR- Corporación Regional de Desarrollo Productivo Los Ríos (Bien Publico) | GORE |
| Promoción y Marketing | Diseño estrategia de Marketing y plan de medios de la Región como plataforma logística para el centro sur americano. | Diseño y ejecución de un Plan de Medios para posicionar los servicios logísticos para el comercio internacional consistente en una documento de promoción de fortalezas y oportunidades, un video promocional, y campaña de medios a nivel regional e internacional | FNDR- Corporación Regional de Desarrollo Productivo Los Ríos (Bien Publico) | Pro Chile- Corporación Regional de Desarrollo Productivo - GORE |
| Coordinación y Gestión Publica | Programa de Promoción de la oferta logística de la Región de Los Ríos en Provincias de Neuquén y Rio Negro, Argentina. | Desarrollo de un programa de 2 seminarios en Neuquén y Bariloche, dirigidos a empresas de la Región de Neuquén y Rio Negro, con el objeto de mostrar oportunidades de negocios y ventajas de la instalación de empresas argentinas en la Región, costos de operación portuaria. | Pro Chile- Gobierno Regional | Pro Chile- Corporación Regional de Desarrollo Productivo - GORE |
| Programa de Incentivo de la inversión privada. | Atracción de empresas de servicios logísticos de valor agregado a la Región de Los Ríos. | Programa de atracción de empresas logísticas consistente en análisis de fortalezas y oportunidades del sector en la Región, determinación de empresas meta a nivel nacional e internacional, organización de rueda de negocios de inversión en la Región con la participación de al menos 10 empresas que manifiesten interés inicial en invertir en la Región. | Programas de inversión en infraestructura de Ministerio de Obras Públicas, Programa de Agua Potable y Electrificación Rural Gobierno Regional de Los Ríos. | MOP, GORE. |

Fuente: Elaboración propia

7.6 Cronograma sugerido de implementación tercer horizonte

Cuadro 19. Cronograma y costos sugeridos tercer horizonte

| PROYECTO, ESTUDIO O INICIATIVA | COSTO DE INVERSIÓN M \$ | AÑO INICIO EJECUCIÓN | | | | |
|---|-------------------------|----------------------|--------|--------|--------|--------|
| | | AÑO 11 | AÑO 12 | AÑO 13 | AÑO 14 | AÑO 15 |
| Estudio de factibilidad de construcción de una plataforma de servicios logísticos para la zona portuaria Valdivia-Corral. | 100.000 | | | | | |
| Diseño estrategia de Marketing y plan de medios de la Región como plataforma logística para el centro sur americano. | 120.000 | | | | | |
| Programa de Promoción de la oferta logística de la Región de Los Ríos en Provincias de Neuquén y Rio Negro, Argentina. | 40.000 | | | | | |
| Atracción de empresas de servicios logísticos de valor agregado a la Región de Los Ríos. | 150.000 | | | | | |

Fuente: Elaboración propia

8. MODELO DE GESTIÓN

Con la información obtenida del capital social existente en el territorio, levantada en la fase de diagnóstico del estudio, además de la información colectada en el desarrollo de los talleres realizados a nivel regional y local, se propone la conformación de un entidad de coordinación del plan de carácter público-privado, que se encargará de apoyar desde la sociedad civil y el Gobierno Regional la implementación, gestión y desarrollo del Plan de Desarrollo Territorial (PDT).

Dicha entidad será conformada por actores relevantes a nivel local y regional del macro territorio, que han participado en las diversas instancias, y que estará constituido por representantes de las organizaciones productivas, representantes del municipio, de los servicios públicos, y de la red social del territorio que han participado del proceso de elaboración del Plan de Desarrollo Territorial.

Sus funciones están asociadas al desarrollo y gestión del PDT y metodológicamente están definidas como:

- Asistir a las instancias territoriales de validación y/o aprobación que se solicitan en el marco de la elaboración del PDT.
- Asistir a las jornadas de fortalecimiento que sean necesarias para la fase de puesta en marcha del PDT o que sean convocadas por la Corporación Regional de Desarrollo Productivo.
- Gestionar la ejecución coordinada de todas las componentes de la cartera del PDT.
- Hacer seguimiento de los compromisos privados y públicos aprobados en el PDT.

La puesta en marcha de esta entidad puede ser responsabilidad de la Corporación Regional de Desarrollo Productivo, en cuanto a sus orientaciones iniciales, y en cuanto al apoyo para acordar un Plan de Trabajo Anual, el que deberá reflejar la opinión de los participantes y de las prioridades de implementación fijadas a partir de la cartera de iniciativas propuestas en el PDT. El modo de operar y la coordinación, se definirán en conjunto y en articulación con las otras instancias de carácter regional que involucren al territorio. En el caso de ser requerido, se trabajará en la formulación de un Plan de Fortalecimiento de las capacidades de gestión del PDT, que sea posible de financiar de acuerdo a la institucionalidad existente.

Figura 23 Diagrama de funcionamiento de la Instancia de Coordinación del Plan.



Fuente: Elaboración propia

9. BENCHMARKING

Del análisis comparado, de las comunas que tienen paso a través de los criterios establecidos en la metodología (movimiento total de pasajeros mayor al percentil 0.5 de participación y menor que 0.8. y movimiento de carga menor a 0.5). Fue posible seleccionar 4 comunas, cuyas características principales se muestran en la siguiente tabla.

Cuadro 170. Comunas pre-seleccionadas para el benchmarking

| PASOS | COMUNA | INDUSTRIA COMERCIO FINANZAS Y TURISMO | EFICIENCIA COMUNAL 2010 | POBLACIÓN 2011 | REMUNERACIÓN PROMEDIO TRABAJADORES DEPENDIENTES TURISMO | EMPRESAS EN SII | EMPRESAS SII/HAB | IDH |
|--------------|------------|--|-------------------------------|----------------|---|--------------------|---------------------|-------|
| PINO HACHADO | LONQUIMAY | 0 | 36.8 | 11482 | 256.126 | 9 | 0.00078384 | 0.629 |
| MAMUIL MALAL | CURARREHUE | 0 | 85.7 | 7660 | 266.022 | 8 | 0.00104439 | 0.603 |
| C.SAMORE | PUYEHUE | 0 | 33.3 | 11281 | 271.620 | 19 | 0.00168425 | 0.665 |
| FUTALEUFU | FUTALEUFU | 108894 | 100 | 1818 | 288.758 | 18 | 0.00990099 | 0.675 |

Fuente: Elaboración propia

Para el análisis de benchmarking se trazaron dos objetivos. El primer objetivo es revisar indicadores de calidad de vida de comunas de la Araucanía con pasos internacionales, por su similitud geográfica y por pertenecer a ruta Araucanía Andina, iniciativa público privada de la Región de La Araucanía. Adicionalmente estas comunas están insertas en el Programa Estratégico Meso Regional: Rutas escénicas Parques nacionales, Lagos y Volcanes (CORFO, 2014). El segundo objetivo del benchmarking, es revisar lugares que poseen rutas turísticas asociadas a lagos, tanto en Chile, para obtener buenas prácticas en torno al aprovechamiento de los atractivos turísticos.

9.1 Benchmarking turismo y desarrollo local en áreas cordilleranas de la Región de La Araucanía

9.1.1 Comuna de Lonquimay

La comuna tiene dos pasos internacionales habilitados: Icalma, a 1.298 m.s.n.m. frente al lago del mismo nombre y Pino Hachado, a 1.288 m.s.n.m.

El primero está unido a la capital comunal por la ruta R-95 S hasta Liucura, donde empalma con la ruta internacional de Pino Hachado: R-89 hacia Lonquimay. Desde el Paso Icalma a Lonquimay la distancia es de 75 kilómetros, mientras que desde el Paso Pino Hachado es de 60 kilómetros.

La actividad económica de la comuna se basa en tres actividades, de las cuales dos son principales, la producción pecuaria (bovinos, caprinos, ovinos y cabalares) y la actividad maderera (producción de

leña, metros ruma y madera aserrada), la tercera es el tema del Turismo, pero todavía no es tan importante; en la mayoría de las familias se presenta una economía de subsistencia.

Entre los atractivos turísticos de la comuna se encuentran parques, cerros y bosques, aptos para actividades como el trekking; lagunas y ríos, que pueden adaptarse para la pesca y el descanso ; volcanes y cordilleras que atraen a montañistas; y la presencia de la cultura mapuche– pewenche.

Algunos de los atractivos son:

- **Reserva Forestal de Nalcas**: Creada en 1967, comprende una superficie de 17.530 hectáreas. En promedio, por temporada recibe 730 visitantes, cifra que cambia de acuerdo a la demanda anual y el estado del tiempo, habiendo llegado a 2.300 visitantes en año de buen tiempo. Bosques de araucarias y numerosos ríos constituyen la principal característica de esa reserva.
- **Reserva Forestal del Alto Biobío**: Creada en 1912, tiene una superficie de 33.050 hectáreas. El Gobierno de Chile y la UNESCO LA DECLARARON COMO Reserva de la Biósfera “Araucarias”, pasando así a formar parte de un programa internacional de zonas protegidas que son representativas de los principales tipos de ecosistemas del mundo.
- **Cordillera de las Raíces**: Zona silvestre no protegida. Su principal atractivo reside en sus milenarios bosques de araucarias, que se pueden recorrer por un trazado caminero. Desde este sitio también es posible apreciar paisajes de cumbres volcánicas próximas: Llaima, Tolhuaca y Lonquimay
- **Lagos Icalma y Galletué**: Zonas de actividad turística estival, contando Icalma con todos los servicios básicos para el turista, incluyendo lugares de camping y cabañas. En el sector urbano se puede disfrutar de la festividad de San Sebastián (20 de enero) y del Aniversario de la comuna (25 de enero). Se desarrollan actividades artísticas culturales, ferias artesanales, eventos deportivos y música al aire libre por todo el período estival.
- **Túnel Las Raíces**: Posee una longitud de 4. 5 km y una altura de 5.5 metros. Fue construido durante los años 1929 al 39, siendo hasta el día de hoy el túnel más largo de Sudamérica.
- **Río Biobío**: Espacio para disfrutar de la pesca y los paisajes a lo largo de su rivera. En el sector norte de la comuna, el río se interna en un cajón rodeado de bosques de roble, lenga y coihue.

Respecto a la capacidad para recibir turistas, el año 2004 la comuna contaba con 86 camas, distribuidas en 17 establecimientos. Uno de ellos corresponde a un hotel, el resto son propuestas de hostelería, hospedaje y cabañas²⁰.

²⁰ Municipalidad de Lonquimay (2004).

Lonquimay ha explotado muy poco el sector del turismo, lo que adicionalmente se refleja en la ausencia de un Plan de Desarrollo Turístico (PLADETUR).

El PLADECO²¹, tiene como objetivo estratégico en el área de turismo el fortalecimiento de la imagen de Lonquimay como una comuna generadora de una oferta turística internacional, que ofrece diversas actividades deportivas, recreativas y culturales, dentro de su privilegiado entorno natural.

Entre las propuestas que ya están en ejecución o se espera poner próximamente en marcha, cabe mencionar:

- Fortalecimiento de la imagen turística de Lonquimay, fomentando y promoviendo la coordinación turística en la comuna a través de un comité intersectorial,
- Creación de proyectos turísticos que incorporen al sector público y privado;
- Producción de eventos vinculados a la cultura pewenche como atractivo turístico
- Fortalecimiento de los servicios y la infraestructura turística, permitiendo aumentar los tiempos de permanencia de los turistas en la comuna.

Como propuestas de mediano plazo, cabe mencionar:

- Mejoramiento de los accesos viales a centros turísticos de interés;
- Fortalecimiento del etnoturismo y el agroturismo, dando mayores oportunidades a la economía familiar Pewenche;
- Fomento al desarrollo de la artesanía típica de la zona, a través de la creación de comités de artesanos;
- Rescate de actividades propias de la zona que la hacen más atractiva frente a los turistas, por ejemplo, las fiestas típicas y religiosas

Aparte de los atractivos turísticos que se encuentran en Lonquimay, las comunas aledañas cuentan con una interesante oferta turística, lo que aumenta las posibilidades de potenciar a Lonquimay si se trabaja en conjunto con ellas. Esta zona, conformada por las comunas de Cunco, Curacautín, Melipeuco, Victoria, Vilcún y Lonquimay, que es conocida como Araucanía Andina, sistema público-privado conformado por gobiernos locales, empresarios turísticos, distintos servicios gubernamentales, y el Programa Emprende Chile, cuya finalidad es desarrollar el rubro Turismo de Intereses Especiales (Araucanía Andina, 2009).

9.1.2 Comuna de Curarrehue

Curarrehue pertenece a la zona lacustre de la Araucanía, junto a Villarrica y Pucón, que es un territorio marcadamente identificado con el turismo y en proceso de consolidación como destino turístico internacional de Chile.

²¹ Municipalidad de Lonquimay (2009).

Dentro de la zona destacan como atractivos turísticos las termas de Panqui y El Recuerdo de Ancamil, el entorno da ciudad de Curarrehue, además de los sectores de Reigolil, Puesco Aduana, Volcán Lanín y Rinconada, los cuales ofrecen al visitante un hermoso entorno natural de bosques nativos y volcanes.

Curarrehue posee infraestructura turística para atender a quienes viajan por el paso Mamuil Malal. Es el punto de partida del turismo aventura, con atractivos circuitos para realizar durante el día, pues este centro urbano posee servicio de hospedaje y alimentación. Asimismo, se realizan actividades culturales como Nguillatunes y muestras de artesanías.

Pese a que la comuna de Curarrehue cuenta con un importante potencial basado en los extraordinarios recursos y atractivos turísticos distribuidos en diversos sectores de su territorio, es la ciudad de Pucón la que concentra la oferta turística de la zona y se configura como enclave desde el cual los diversos turistas recorren los distintos atractivos de la zona.

De hecho, es en Pucón donde se localizan la mayoría de los operadores turísticos del territorio, así mismo, es donde se encuentra concentrada la oferta hotelera y posee atractivos únicos en la zona como es el casino de juegos municipal.

Estas características sumadas a la proximidad entre ambas comunas (36 km), propicia que los turistas que visitan Curarrehue lo hagan a través de operadores turísticos ubicados en Pucón y que normalmente las visitas a la comuna se realicen durante el día, para volver a la acomodación ubicada en Pucón.

Asimismo, Villarrica es otra ciudad que junto con Pucón concentra la oferta turística de la zona lacustre, entre ambas cuentan con una oferta de 40.000 camas y 101 establecimientos, que para el año 2000 acogieron a 11.946 turistas que llegaron a Villarrica y a 12.313 que llegaron a Pucón, copando la capacidad de camas de los hospedajes establecidos en ambas localidades.

Respecto a la procedencia de los turistas, la demanda está consolidada en el ámbito nacional, donde la región que aporta la mayor cantidad de turistas es la Región Metropolitana (33.6%), seguido por la Región del Biobío (13.2%). En un segundo lugar, los turistas provienen de países limítrofes y sudamericanos, donde un 18% de ellos son argentinos, finalmente, en un tercer nivel de demanda, encontramos turistas de Estados Unidos y Europa.

Pese a esta oportunidad de desarrollo turístico, esta actividad es aún incipiente en la comuna y existen varios puntos a solucionar: la oficina turística no tiene horarios de atención establecidos, la demanda turística está mayormente supeditada a la temporada estival del hemisferio sur (Enero-Febrero), la población no tiene conciencia de la oferta turística de la cual disponen, se cuenta con escasa información de atractivos turísticos disponibles, la capacidad de camas hoteleras es mínima y la fuerza de trabajo de turismo no está calificada, entre otras.

Sin embargo, Curarrehue visualiza la actividad turística como una oportunidad, desarrollando actualmente algunas actividades turísticas de tipo gastronómico étnico, artesanía y pequeñas acciones de turismo rural, aprovechando sus potencialidades, como por ejemplo, sus áreas

silvestres protegidas de gran belleza de paisaje, la numerosa flora y fauna, además de la Aldea Intercultural Trawu Peyum con un mercado artesanal (PLADECO, 2010-2016).

Por su parte el PLADETUR se encuentra en elaboración. Sumado a ello, a nivel administrativo cuenta con una cámara de turismo y comercio que está participando de un proyecto denominado “Corporación de Turismo” con cámaras de turismo de Villarrica, Pucón y Panguipulli, cuyos objetivo central es articular el sector empresarial frente a las respectivas municipalidades para posicionar el área lacustre de Villarrica como una zona turística.

9.1.3 Buenas prácticas identificadas

Institucionalidad para el turismo – Articulación público - privada

Para el desarrollo del turismo en la comuna, Lonquimay cuenta con diversas instituciones que promueven esta actividad, como lo muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro 181. Institucionalidad y Proyectos relacionados con turismo

| INSTITUCIÓN | VINCULO CON EL TEMA TURISTICO |
|--|--|
| Proyecto “Red de Turismo Comunitario Rupu Pewen: Sendero de la Araucaria” (financiamiento del Gobierno de Flandes; ejecutor; Universidad de la Frontera). | Sus objetivos son: <ul style="list-style-type: none"> • Construir un modelo de desarrollo bajo las modalidades de turismo cultural y comunitario para emprendimientos pehuenches de la zona cordillerana de la Región de La Araucanía. • Proporcionar una alternativa económica complementaria, que reactive la productividad de las comunidades urbanas y rurales, mejorando su calidad de vida. • Constituirse en un modelo homologable en otras áreas, con posibilidad de integración en el mediano y largo plazo. • Está integrada por las siguientes unidades productivas: “Huellas Pewenches”: cabalgatas; “Ruka de mis orígenes”: gastronomía tradicional; Batea Mawuida: trekking y artesanía; Sociedad Meliñir: camping, trekking, artesanía y gastronomía; Reserva Alto Biobío: cabalgatas; Follil Pewenche: camping, trekking, relatos. |
| Proyecto “Modelo de áreas conservadas por comunidades indígenas para el desarrollo del ecoturismo y la conservación de la biodiversidad” (financiamiento CORFO); | <ul style="list-style-type: none"> • Su objetivo es elaborar y difundir un modelo de áreas protegidas o conservadas por comunidades indígenas, para el desarrollo del ecoturismo y la conservación de la biodiversidad, basado en la implementación y puesta en marcha del Parque Pehuenche del territorio de Quinquén, ubicado en la Araucanía Andina. • Para su ejecución se creó el Comité Local de Quinquén, instancia que integra a actores públicos y privados que intervienen en el territorio, para aportar miradas complementarias al desarrollo del |

| INSTITUCIÓN | VINCULO CON EL TEMA TURISTICO |
|--|---|
| ejecutor, WWF-Chile). | proyecto. A esta instancia pertenecen SEPADE5 y Servicio País. |
| Articulación público- privada “Bosque Modelo Araucarias del Alto Malleco” | <ul style="list-style-type: none"> • Su objetivo general es contribuir al desarrollo de una economía diversificada, innovadora y sustentable, para mejorar las condiciones de vida de los habitantes del territorio. <p>Sus objetivos específicos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Apoyar la generación, implementación y oferta de servicios turísticos, artesanales y gastronómicos en el territorio.} • Incentivar y contribuir al emprendimiento y el desarrollo de microempresas. • Apoyar el fortalecimiento de la cadena de valor y comercialización de productos locales y servicios. • Apoyar el desarrollo de alternativas productivas, asociadas a la seguridad alimentaria de las familias. • Está integrada por INDAP, CONAF, SEREMI de Agricultura, CODEFF, DAS, SEPADE, CONADI, municipalidades de Curacautín y Lonquimay, comunidades y organizaciones campesinas de Curacautín y Lonquimay. |
| Fundación Sendero de Chile | <ul style="list-style-type: none"> • El Sendero de Chile nace con el fin de revertir los procesos de explotación irracional de los recursos naturales, generando alternativas de uso sustentable a través del senderismo y el ecoturismo. • Para ello se propone aprovechar las ventajas comparativas del territorio nacional en términos su diversidad de ecosistemas y culturas existentes en la cordillerana y pre-cordillerana de Chile, desde su extremo norte hasta los confines de las tierras australes. • En la Región de La Araucanía, su objetivo es: <i>“Aumentar las oportunidades de acceso ciudadano al conocimiento y disfrute del patrimonio natural y cultural, desarrollando una red de senderos de uso público para el desarrollo del ecoturismo, la educación ambiental y la protección del patrimonio”</i>. |

| INSTITUCIÓN | VINCULO CON EL TEMA TURISTICO |
|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> Se ha concluido la elaboración del “Plan maestro de desarrollo para los años 2008 – 2015”, instrumento diseñado participativamente con las comunidades indígenas y pequeños propietarios que han sido parte del proceso de construcción social de la iniciativa. Son ellos quienes desarrollarán la prestación de servicios asociados a los programas de turismo y educación ambiental que promoverá la Fundación. Para el caso de la comuna, las organizaciones participantes son el Comité de Turismo Rural de Ranquil, y la Comunidad Indígena Bernardo Ñanco. |
| <p>Sistema público- privado Araucanía Andina (comunidades de victoria, Curacautín, Lonquimay, Cunco, Vilcún, Melipeuco)</p> | <p>Sus objetivos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ampliar las oportunidades de negocios de emprendedores y empresas, mediante el fortalecimiento como destino de naturaleza y la articulación de cadenas de valor, con el fin de impulsar el desarrollo económico sustentable del territorio. Aumentar la competitividad del territorio, a través de una gestión integral del destino con identidad territorial. Fortalecer el capital social, a través de un proceso de formación e información, que permita empoderar los actores locales para el desarrollo sustentable con identidad. <p>En cada comuna existe una Mesa local, integrada por agrupaciones de microempresarios turísticos, con el propósito de coordinar localmente las actividades del sistema. SEPADE es parte de la Mesa local de Lonquimay, a la que se han integrado además grupos de artesanos.</p> |
| <p>Servicio de Asistencia Técnica (SAT) INDAP para el turismo</p> | <ul style="list-style-type: none"> Es un instrumento de INDAP cuyo objetivo es generar condiciones que permitan a los pequeños emprendedores modernizarse y competir con mayores ventajas en los mercados. Entrega incentivos económicos para financiar asesorías que, en conjunto con otros instrumentos, contribuyan a mejorar la competitividad de sus negocios a través de la solución de problemas relevantes y/o el aprovechamiento de oportunidades. En Lonquimay SAT apoya a 13 familias mapuche-pehuenches que ofrecen servicios de camping en los territorios de Cruzaco e Icalma. |
| <p>Municipalidad de Lonquimay</p> | <ul style="list-style-type: none"> El Plan de Desarrollo de la Comuna (PLADECO) identifica como una línea de intervención el “turismo de intereses especiales”, cuya gestión corresponde a la Unidad de Desarrollo Económico Local. |

Fuente: Elaboración propia.

Turismo Ruka Ngen educación y turismo cooperativo

La Cooperativa de Servicios Turísticos Ngen fue fundada por 5 socios/as, que son profesores/as del Liceo Técnico Profesional Ruka Ngen. Lleva 2 años de antigüedad y se encuentra ligada a un complejo escolar. El objetivo de la organización es el establecimiento del Turismo Responsable en la comuna desde el liceo técnico con especialidad en Servicios Turísticos.

La idea es que después una fase de arranque la cooperativa pase en manos de los alumnos egresados del liceo y titulados con "servicio de turismo". Bajo Turismo Responsable se entiende una planificación turística desde las comunidades mapuches, y con beneficios para las mismas.

Servicios que ofrece:

- Arriendo de Cabañas
- Información Turística
- Transporte
- Artesanías
- Se han construido 3 tipos de cabañas:
- Las más antiguas, construidas en 2004
- Las chicas
- Las rojas (son 4 cabañas de dos pisos cada una, acabadas en 2006)

Estas cabañas están destinadas a un doble uso: durante el año escolar sirven de internado para los alumnos que durante la semana no vuelven a sus casas y en verano para ser alquiladas a turistas. Dos cabañas se alquilan de forma permanente (actualmente a profesores del complejo escolar). El año pasado, una cabaña fue destinada a albergar a las madres adolescentes a fines de permitir a estas jóvenes continuar con sus estudios mientras que los bebés fueron cuidados en la sala cuna.

Las cabañas están equipadas con:

- Cocina tipo americana (para el uso alquiler a turistas).
- Sala de baño con ducha y agua caliente.
- Calefactor a leña.

Los estudiantes que hacen la pasantía con la cooperativa de turismo trabajan durante 2 meses y unas semanas, durante 6 días por semana. En las pasantías de la cooperativa de turismo aprenden atender el huésped, hacer las camas, encargarse del pago, hacer operaciones financieras.

La primera temporada del funcionamiento turístico fue el verano 2007. En esta primera temporada se contó con 300 huéspedes alojados, tasa de ocupación: 40%

La segunda temporada de funcionamiento turístico de las cabañas fue el verano 2008 y se contó con 269 huéspedes alojados, tasa de ocupación: 40%.

No se cuenta con antecedentes de ocupación para los siguientes años.

Otra infraestructura asociada, es el "Hostel". Hostel es un tipo de alojamiento turístico sencillo, ofreciendo camas, aseos, duchas etc. La comida se prepara a los turistas en cocinas equipadas. El objetivo de la cooperativa de turismo, es construir un hostel según las normas de una cadena internacional denominada "hosteling internacional", para que el Hostel Ngen de Curarrehue pueda integrarse a esta cadena. El hostel abrió sus puertas en 2010, ofreciendo 17 habitaciones con baños individuales y una cocina común. El público a quien se dirige el hostel son jóvenes mochileros, que provienen del extranjero de larga distancia.

El proyecto de desarrollo turístico está estrechamente vinculado a la formación turística que ofrece el liceo. El objetivo de ofrecer a los jóvenes formados una fuente laboral en Curarrehue junto con sus familias.

Se ofrecen 5 rutas de turismo comunitario enfocadas en que el visitante pueda insertarse en los espacios cotidianos de los/as habitantes mapuche pewenche y familias campesinas de la zona cordillerana de la Región de La Araucanía.

Entre las rutas que pueden realizar los visitantes se cuentan con:

- "Ruta de los saberes ancestrales" que dan vida a la cultura y cosmovisión mapuche en el sector de Flor del Valle, distante a 60 kilómetros del espacio urbano Curarrehue.
- "Ruta de las lanas y los telares" enfocada en dar a conocer el trabajo textil en la comuna, en este recorrido se muestra al visitante todo el proceso que va desde el periodo de esquila hasta elaboración de tejidos
- "Ruta de huertas y la gastronomía", se muestran los modos y formas en que se trabaja la agricultura familiar campesina en la comuna, el objetivo es hacer partícipes a los visitantes de la preparación de comidas típicas pewenche y campesina desde el proceso de cosecha hasta la elaboración misma de los alimentos
- "Ruta caminata al salto malalko" y "cabalgatas a lagunas Cochor y Weskefilo", se ubican en plena reserva de la biósfera "Araucarias", reconocido por la Unesco exhibiendo toda la naturaleza y paisaje cordilleranos.

Incorporación en el Plan de Desarrollo Comunal de la vocación fronteriza

Analizados los PLADECOS de las comunas donde se ubican los pasos fronterizos seleccionados, se concluye que existe la tendencia a no incorporar dentro de sus lineamientos acciones tendientes a fortalecer su vocación fronteriza.

En ese sentido se puede destacar la propuesta del PLADECO de la comuna de Curarrehue 2010-2016 en que se incorpora el lineamiento "Crear una imagen turística de la comuna definiendo su vocación

propia y generando una oferta que sea capaz de atraer a los turistas que circulan por el paso fronterizo Puesco." A su vez se plantean los siguientes objetivos

- Definir la vocación turística comunal.
- Fomentar los emprendimientos turísticos.
- Crear y potenciar circuitos turísticos.

Estos objetivos se propone trabajarlos a través de diferentes proyectos municipales y sectoriales, coordinados desde la Unidad de Desarrollo Económico Local (UDEL) de la Municipalidad.

Integración a través de fiestas tradicionales: Fiesta del Piñón de Pehuenco Bajo, Lonquimay

Esta actividad, que el 1° de abril del año 2015 celebró su tercera versión, es organizada por la Comunidad Pedro Currilem, de la localidad de Pehuenco Bajo, con el apoyo de la Corporación Agencia Regional de Desarrollo Productivo Araucanía. Se trata de una fiesta en la que concurren comunidades indígenas de Argentina y Chile, y que atrae turistas de ambos países.

La oferta para los turistas comprende actividades como:

- Productos y subproductos del piñón
- Jineteadas
- Pialaduras
- Destrezas de caballos
- Cabalgatas
- Artesanía mapuche
- Juegos típicos
- Gran baile campero
- Demostraciones gastronómicas



9.2 Benchmarking de productos turísticos asociados a lagos fronterizos

9.2.1 Producto turístico: Cruce lagos en catamarán desde Peulla (Región de Los Lagos) hasta llegar a Bariloche, Argentina (Chile-Argentina).

Figura 24. Cruce Peulla



- Duración: 7 días / 6 noches
- Tarifas: desde USD \$1.400 Ref. Doble. CLP \$873.000
- Itinerario:
 - Inicio : Aeropuerto de Puerto Montt
 - Día 01: Puerto Montt / Puerto Varas. Llegada al aeropuerto El Tepual de Puerto Montt, recepción y traslado al hotel en Puerto Varas. Resto del día libre. Alojamiento.
 - Día 02: Puerto Varas. Desayuno en el hotel. Visita de medio día a la ciudad de Puerto Varas y Puerto Montt. Ambas ciudades están marcadas por la influencia de los colonos alemanes que llegaron a esta zona, se visitan los principales atractivos turísticos de ambas ciudades: La Feria Artesanal y Caleta de Angelmó en Puerto Montt, Puerto Varas está a solo 20 km. de Puerto Montt, ubicado a orillas del Lago Llanquihue y con una asombrosa vista del Volcán Osorno. Por la tarde y a la hora acordada, salida para realizar excursión a la hermosa ciudad de Frutillar a orillas del Lago Llanquihue, incluye onces alemanas.
 - Día 03: Puerto Varas / Cruce de Lagos /Peulla. Desayuno en el hotel. A la hora indicada los pasarán a buscar al hotel para llevarlos en una hermosa travesía combinada de Bus y Catamarán, hasta Peulla. El traslado es en bus hasta Petrohué, lugar donde se

embarcan en un Catamarán que recorre las aguas color turquesa del Lago Todos Los Santos hasta llegar a Peulla, un villorrio ubicado cerca de la frontera con Argentina. Llegada al Hotel en Peulla. Cena y alojamiento.

- Día 04: Peulla y Cruce de Lagos a Bariloche. Desayuno en el hotel. A la hora indicada, continuación del Cruce de Lagos Andinos hasta la ciudad de Bariloche, pasando por Puerto Blest y Puerto Pañuelos. Llegada a Bariloche, traslado al Hotel, alojamiento.
- Día 05: Bariloche. Desayuno en el hotel, el viaje se inicia desde Bariloche bordeando el Lago Nahuel Huapi, a la altura del kilómetro 8 esta Playa Bonita desde donde se ve Isla Huemul. Luego llegaremos al Cerro Campanario donde hay una aerosilla que llega a la cumbre desde donde se tiene una de las más bellas y fascinantes vistas de esta región. Luego de todo el recorrido se regresa al Hotel, Alojamiento.
- Día 06: Bariloche. A las 8:00 hrs. sale el bus regular desde Bariloche a Puerto Varas y llega a las 15:00 hrs. 1 noche de alojamiento en Puerto Varas.
- Día 07: Puerto Varas. A la hora convenida traslado de salida. Fin de los servicios.

- **Servicios con guía bilingüe.**

Figura 23. Ruta Cruce Peulla



Roanoke River, North Carolina, USA: Turismo náutico y navegación en kayacs

En este caso un grupo sin fines de lucro ha desarrollado una red de plataformas para acampar y pasarelas a lo largo de humedales en el río, las que son usadas por cientos de visitantes anualmente.

Figura 25. Cruce en Kayack Roanoke River



El río Roanoke es un río de la vertiente Atlántica de los Estados Unidos que corre por el sur de Virginia y el noreste de Carolina del Norte. Está formado por la confluencia de varios ramales en Virginia Occidental, fluyendo en dirección general sureste durante 660 km para desembocar en el estrecho de Albemarle, en la costa del océano Atlántico, en Carolina del Norte.

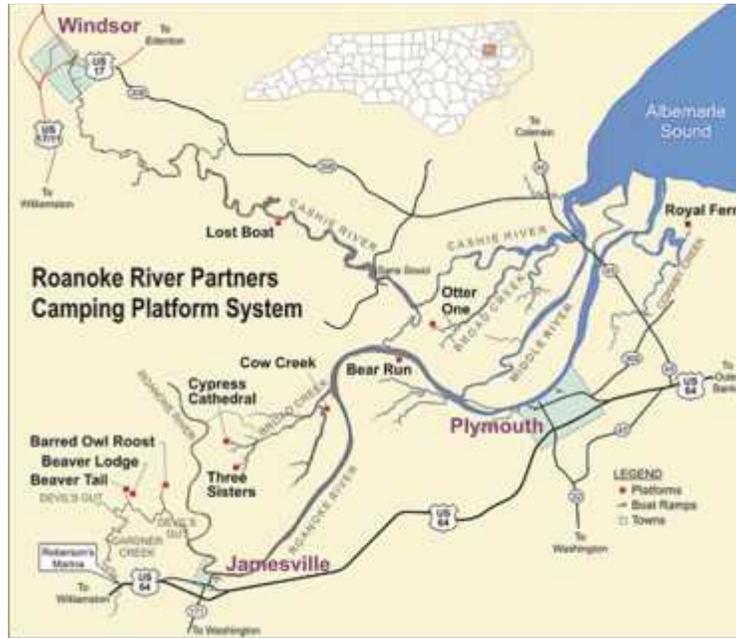
Justo al norte de la frontera entre Virginia y Carolina del Norte, se une al río Dan, su principal tributario. Es navegable sólo para pequeñas embarcaciones desde su embocadura hasta Weldon.

Figura 26. Ubicación Río Dan



A lo largo del río se ha establecido una infraestructura de “plataformas ribereñas” que permite a los deportistas del kayak, pasar la noche, descansar y continuar su navegación hasta otro lugar en el río. En el mapa a continuación se muestra parte de esta ruta de navegación.

Figura 27. Sistema de Plataforma de Camping en Roanoke River



Hay 12 plataformas de camping ubicadas sobre el río Roanoke y sus afluentes, junto con 2 plataformas de camping sobre el río "Cashie" y una zona de camping a orillas de 2 de estas plataformas. Toda esta infraestructura puede ser alquilada y reservada a través de su sitio web.

Cada plataforma ha sido diseñada de forma de asimilarse lo más posible a la naturaleza del lugar, y ubicada de tal forma de hacer posible llegar a ellas directamente desde el río. Para mayor información el sitio web contiene una descripción detallada de las rutas, un sistema de reservas, recomendaciones de seguridad, lugares donde rentar equipos, etc. <http://www.roanokeriverpartners.org/>

Figura 28. Plataforma Catedral Cypress



Plataforma Catedral Cypress: el sitio fue nombrado Catedral Cypress debido a los cipreses majestuosos que bordean la entrada de este lugar. La plataforma de descanso de camping 28 x 16 pies se eleva por encima del río y permite a los visitantes disfrutar de otro de los hábitats de la Cuenca del Río Roanoke.

Figura 29. Ejemplo de otras plataformas.



10. CONCLUSIONES

Este documento presenta la situación actual del territorio en torno al Paso Internacional Hua-Hum, tanto del lado chileno como del argentino, en los aspectos relevantes a nivel estratégico, para su fortalecer y aprovechar las oportunidades en torno a su desarrollo turístico, que actualmente está en fase de crecimiento en el territorio y requiere su consolidación, de cara a construir un destino turístico internacional. Como un gran acuerdo de trabajo mancomunado entre ambos países, y con el fin de elevar la calidad de vida y generar empleos, se debe contar con este marco o plan orientador, que incentive la inversión pública y privada en la dirección correcta, con respeto a las culturas originarias y a la sustentabilidad ambiental.

El potencial que tiene la integración subregional entre ambos países no termina con asociar las economías locales por medio del turismo. También se avizora en un horizonte más lejano, el desarrollo del comercio entre ambas regiones complementando sus bienes y servicios, lo que sin duda, pone nuevos desafíos en materia de desarrollo logístico y de infraestructura. Sin embargo, se han detectado brechas importantes en esta materia, que lo hacen ser un objetivo de largo plazo, especialmente porque este potencial se basa en la pequeña industria de productos con valor agregado, a partir de las materias primas regionales, que pueden ser de interés para los mercados de ambos países. Ese esfuerzo, parece más razonable que aquella apuesta del “corredor bioceánico”, ya que puede coexistir con un turismo basado en las ventajas naturales de su paisaje y su gente, cosa que no se puede asegurar con la opción de convertir al Paso Hua-Hum en un corredor de salida de cargas masivas con destino a mercados de ultramar. La evidencia que se tiene es que en ese escenario, los efectos que tendría dicha actividad sobre el turismo serían más negativos que todos los beneficios que traería a las ciudades cercanas a los puertos de embarque. El deterioro potencial del patrimonio social, cultural y natural debe ser un factor importante a considerar.

La priorización del turismo por sobre el enfoque en el fortalecimiento del corredor bioceánico, requiere de considerar que aún existen brechas importantes, con ciudades que cuentan con un desarrollo turístico consolidado como Valdivia, y localidades intermedias que muestran un desarrollo turístico incipiente en Chile (Neltume, Choshuenco, Puerto Fuy), en comparación al mayor nivel de desarrollo turístico que muestra la zona de San Martín de Los Andes, en el caso Argentino. Es importante destacar el cuidado que se debe tener en quién captura el valor asociado a los servicios prestados por el paso, y si este valor produce desarrollo territorial o no.

11. BIBLIOGRAFÍA

- Asociación de Comercio Industria Producción y Afines del Neuquén (ACIPAN). En: <http://www.acipan.org.ar>
- Centro de Economía Internacional (CEI), Ministerio de Relaciones Internacionales y Culto, República de Argentina, en base a origen provincial de exportaciones. (2013)
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos República de Argentina (INDEC). Censo 2010
- International Trade Center (ITC) (2015).
- IIRSA. GRUPO 2 - EJE DEL SUR Circuito Turístico Binacional Zona de los Lagos (Argentina y Chile). Buenos Aires. Santiago 15 de Octubre de 2010
- Gobierno Regional de Los Ríos. “Estrategia Regional de Turismo Los Ríos 2010-2014”. Valdivia 2010
- Gobierno Regional de Los Ríos. “Política Regional de Turismo Lo Río 2010-2011”. Valdivia 2010
- Gobierno Regional de Los Ríos. “Política Regional de Desarrollo de Pesca y Acuicultura 2013-2016”. Valdivia 2013
- Gobierno Regional de Los Ríos. “Política Regional de Desarrollo Silvoagropecuario 2015-2018”. Valdivia 2015
- Gobierno Regional de Los Ríos. Plan Marco de Desarrollo Territorial. Territorio Valdivia. Valdivia 2007
- Ministerio de Obras Públicas. Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 Región de Los Ríos. 2012
- Municipalidad de Futrono. Plan de Desarrollo Comunal Futrono 2012-2016. Futrono 2012
- Municipalidad de Panguipulli. Plan de Desarrollo Comunal Panguipulli 2013-2017. Panguipulli 2013.
- Servicio Nacional de Aduanas. En www.aduanas.cl
- Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA). En: <http://www.senasa.gov.ar>
- Sergio Boisier “Desarrollo (Local): ¿De qué estamos hablando?” Santiago de Chile 1999.
- SERNATUR. Balance Comunal estival, Región de Los Ríos. 2015
- SERNATUR Balance Verano Región de Los Ríos 2014. 2014.
- Sociedad Internacional de Ecoturismo, Hoja Informativa: Ecoturismo Global, 2006.
- Organización Mundial de Comercio, Data Bank (2015).

ANEXO 1. PERFILES DE PROYECTOS