

1.5. Miradas Cruzadas

El objetivo de este acápite es denotar cuales son las lógicas de localización de las propuestas por cada programa definido en las 5 líneas reconocidas en este informe:

- Turismo Náutico
- Industria y Servicios Náuticos
- Deportes Náuticos
- Cultura Náutica
- Medio Ambiente Náutico

En primer lugar, se darán a conocer los proyectos que son “especializables” según las líneas reconocidas, los cuales pueden ser representados en una cartografía que denote las concentraciones de proyectos en el territorio regional y su distribución sobre el territorio.

Aquí se mostrarán gráficamente como se disponen los proyectos en el territorio regional, pudiendo concluir cuales son los espacios de la región que cuentan con más iniciativas, relevándolos a un nivel superior para la definición de una estrategia de desarrollo náutico. Las concentraciones de proyectos darán cuenta de ello y pondrán en valor la tendencia de dicho sector dentro las líneas ya mencionadas.

En segundo lugar se mencionarán aquellos proyectos que no son representables en el espacio, serán llevados a un esquema de relaciones que dará cuenta de la relevancia de algunos de estos lineamientos y su transversalidad para todas las líneas de desarrollo reconocidas, teniendo como complemento una tabulación que detalle todas estas iniciativas y la relación hacia los programas propuestos. Por otro lado los actores reconocidos se presentan en relación a todos los programas reconocidos, pudiendo destacar los más relevantes para la concreción de las propuestas y la resolución de una estrategia náutica a concretar.



1.5.1. Proyectos (lineamientos) según programas

De los proyectos ya graficados; aquellos que no pueden tener una representación espacial, fueron desarrollados en un gráfico de relaciones, estableciendo los nexos en común frente a la totalidad de los programas propuestos con los lineamientos. Con el objetivo de denotar cuales de los proyectos (lineamientos) son los que tienen mayores relaciones a varios programas, y cuáles de ellos se rigen por varios programas y de que línea. Con ello se podrá reconocer cuales son los proyectos que más programas tiene asociados y cuáles de ellos se enfocan solo hacia un programa específico.

De los 28 proyectos (lineamientos) reconocidos, en todos, existen 5 que se establecen como los más relevantes para los programas propuestos, dada la cantidad de relaciones y programas asociados a él. Los lineamientos son los siguientes ordenados de mayor a menor relevancia entre ellos:

- I. N° 28 - Vinculación de objetivos del plan de desarrollo náutico con políticas públicas regionales complementarias.
- II. N° 20 - Modelo de articulación productiva, que permita lograr una vinculación comercial – estratégica – sectorial.
- III. N° 26 - Potenciar y densificar las relaciones socio-productivas de la cadena náutica.
- IV. N° 19 - Mesas participativas para el desarrollo náutico regional
- V. N° 25 - Plataforma virtual para la difusión de instrumentos públicos de fomento para la inversión privada que aporte al desarrollo náutico.

Según el esquema, el proyecto n° 28 es el que presenta mayores relaciones en función de los

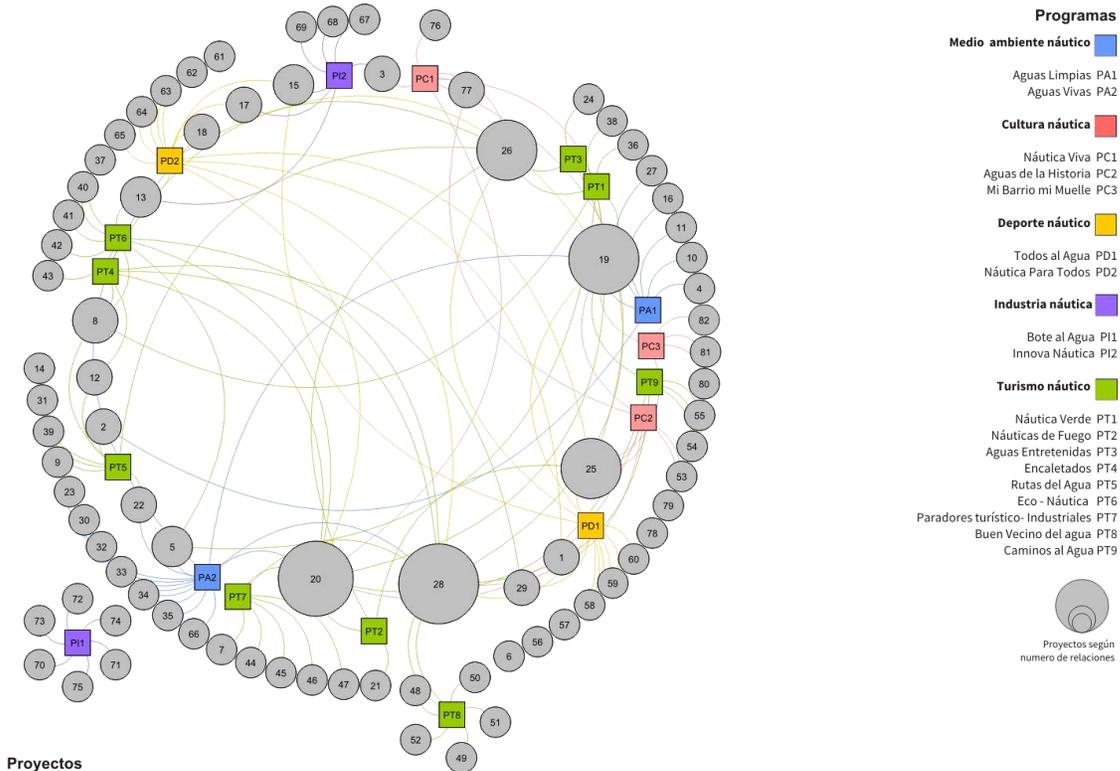
programas propuestos, teniendo más incidencia en los programas de la línea turística y deportiva, pero presenta relaciones a todas las líneas dispuestas. El proyecto n° 20 presenta relaciones hacia todas las líneas, pero por sobre todas a las turísticas. El proyecto n° 26 indica una mayor tendencia hacia lo turístico (no obstante mantiene relaciones con todas las líneas a excepción de la medioambiental). El proyecto n°19 presenta relaciones hacia todas las líneas, siendo uno de los más requeridos por los actores involucrados en las sesiones participativas. El proyecto n° 25 mantiene relación con todas las líneas a excepción de la medio ambiental.

Si bien estos son los proyectos más solicitados para la gestión y ejecución de los programas, según las líneas de desarrollo, para el turismo las iniciativas principales son la n°20, n°26 y n°28, pero además destaca la n° 1 que detalla la realización de Bureau de deportes náuticos a escala regional. Para la línea industrial destacan los proyectos n° 26 y n° 13, que plantean un fomento a la creación de encadenamientos económicos en torno a la actividad náutica. Para la línea deportiva, destacan de igual manera los proyectos n°19, n°23 y n°28. Para la línea cultural, destacan la mesa náutica y los modelos de articulación, y para la línea medio ambiental no se reconoce una tendencia por sobre otras.

En otra mirada y ya hacia lo específico, los programas medioambientales requieren de mayor especialización de sus programas para su gestión, en cambio los proyectos culturales y deportivos se pueden alcanzar de mejor manera al contar con un grupo similar de proyectos que pueden alcanzar objetivos a través de un proyecto detonante en común.

ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO NÁUTICO

Estudio de caracterización y formento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos



Proyectos

- 1 Bureau de deportes náuticos a escala regional
- 2 Capacitación operadores turísticos para el control fitosanitario y calidad del recurso hídrico
- 3 Constituir directorio para gestionar proyecto polo tecnológico náutico en base a I+D+i
- 4 Estudio de factibilidad sistema de alcantarillado y tratamiento de aguas servidas en Comités APR con borde de agua
- 5 Desarrollo de actividades turísticas y náuticas en torno a humedales de borde
- 6 Proyecto de educación náutica para el fomento de la actividad en edades escolares tempranas
- 7 Desarrollo de protocolos de diseño de Infraestructuras náuticas y bordes de agua, funcionales, seguros e identitarios
- 8 Instructivo de diseño de infraestructuras náuticas en ASP
- 9 Estudios y monitoreo constante de los ecosistemas de borde de agua de la región
- 10 Monitoreo del recurso hídrico utilizado según las cuencas hidrográficas.
- 11 Estudio de zonas buffer (riberas vegetadas) para la prevención de la contaminación de las aguas.
- 12 Focalización de instrumentos públicos de fomento para la inversión privada que aporte al desarrollo náutico.
- 13 Fomento a la creación de encadenamientos económicos en torno a la actividad náutica.
- 14 Fomento a la producción y renovación local de embarcaciones con sello identitario regional
- 15 Fomento a la producción y transferencia tecnológica permanente
- 16 Implementar programa de vigilancia del río Valdivia, de acuerdo a la norma secundaria correspondiente.
- 17 Incentivo producción local de carácter experimental de embarcaciones
- 18 Incentivo al reemplazo de motores de embarcaciones menos contaminantes
- 19 Mesas participativas para el desarrollo náutico regional
- 20 Modelo de articulación productiva, que permita lograr una vinculación comercial –estratégica –sectorial
- 21 Modelo de fomento a la creación de encadenamientos económicos en torno a la actividad náutica.
- 22 Modificar disposiciones legales de embarcaciones de pesca artesanal para uso productivo y turístico.
- 22 Modelo de fomento a la creación de encadenamientos económicos en torno a la actividad náutica.
- 23 Estudio de efectos del cambio climático en los recursos hídricos y biológicos de la Región de Los Ríos.
- 24 Plataforma de gestión de agenda regional con seguimiento de actividades náuticas.
- 25 Plataforma virtual para la difusión de instrumentos públicos de fomento y desarrollo náutico.
- 26 Potenciar y densificar las relaciones socio-productivas de la cadena

- de valor náutica y actores locales
- 27 Tramitar el decreto de Norma Secundaria de Calidad Ambiental de la Cuenca del Río Bueno
- 28 Vinculación de objetivos de plan de desarrollo náutico con políticas públicas regionales complementarias.
- 29 Capacitación del personal en actividades acuáticas y en servicios náuticos a desarrollar
- 30 Regulación de áreas de pesca recreativas en la región
- 31 Incentivo a la adquisición de embarcaciones de producción local
- 32 Estudio Línea Base de norma secundaria cuenca lago Ranco
- 33 Estudio regulaciones ambientales específicas a la ocupación de bordes de agua
- 34 Estudiar y definir características de ríos como corredores ecológicos
- 35 Estudiar la incorporación de nuevas áreas silvestre protegidas en torno a bordes de río
- 36 Estudio de capacidad de carga eco sistémica entorno a los embarcaderos
- 37 Estudio de capacidad de carga eco sistémica entorno a los embarcaderos
- 38 plan de actividad de turismo de intereses especiales de lo náutico en áreas silvestres protegidas
- 39 Capacitación de armadores para el control fitosanitario y calidad del recurso hídrico
- 40 Vinculación de objetivos de plan de desarrollo náutico con políticas públicas de conservación medioambiental
- 41 desarrollo de actividades náuticas de acuerdo a la capacidad de carga de los ecosistemas
- 42 instructivos de infraestructuras náuticas para áreas de alta sensibilidad medioambiental
- 43 Fomento al desarrollo de la actividad náutica como forma de educación ambiental
- 44 Estudio de diseño de miradores ribereños y paleta informativa de la historia industrial náutica local.
- 45 Modelo de articulación entre entidades de educación para el uso de infraestructuras náuticas
- 46 Difusión turística de la ruta de los astilleros
- 47 Fomento de la puesta en valor de la riqueza industrial en torno a lo náutico
- 48 Estudio para definir borde río Valdivia y calle Calle como zona típica
- 49 Estudio normativa comparada en reglamentación de impactos paisajísticos
- 50 Estudios sobre establecimientos local de regulación paisajística en bordes de agua
- 51 Mesas de trabajos actores público privados para mejoramiento paisajístico de bordes agua
- 52 Plan de forestación para cortinas vegetales en industrias de alto impacto paisajístico
- 53 Estudios de pre y factibilidad para proyectos de mejoramiento vital cuando se requiera

- 54 Priorizar proyectos viales que mejoren interface tierra agua
- 55 Diseñar e implementar instancias de coordinación intersectorial tierra agua
- 56 Proyecto de coordinación municipal con organizaciones sociales para el uso de la infraestructura
- 57 Proyecto de modificación de malla educativa para incorporar natación como obligatoria
- 58 Gestionar recursos permanentes para instructores deportes náuticos
- 59 Organizar clubes náuticos y acuáticos para obtener recursos públicos
- 60 Trabajar con clubes deportivos para administración compartida de los equipamientos
- 61 Plan de potenciación deportes náuticos tanto a nivel amateur como profesional
- 62 Estudio de pre factibilidad y factibilidad proyecto Las Ánimas Ciudad Náutica
- 63 Generar corporaciones público-Privadas para la administración parque acuático náuticos
- 64 Facilitar y apoyar asociaciones deportivas para la postulación de fondos públicos para el desarrollo de torneos
- 65 Facilitar y apoyar asociaciones deportivas para la postulación de fondos públicos para el desarrollo de infraestructuras
- 66 Holding público-privado para desarrollar y mantener observatorio del agua
- 67 Estudio e implementación programa público-privado para desarrollo de innovación náutica
- 68 Programa de inserción capital humano avanzado en la industria náutica local
- 69 Proyecto de formación y contratación de capital humano para el apoyo en innovación náutica
- 70 Estudio e implementación programa público-privado para potenciar industria náutica
- 71 Fomentar estrategia de fortalecimiento de cluster y cadenas de valor industria náutica
- 72 Subsidio a la adquisición de tecnología, partes y piezas de desarrollo local
- 73 Plan de créditos blandos para adquisición de nueva tecnología para PYMES Náuticas
- 74 Plan de capacitación mecánica náutica, mantenimiento y refacción de embarcaciones
- 75 Apoyo económico a PYMES de servicios náuticos
- 76 Promoción y consolidación ruta astilleros artesanales
- 77 Creación corporación cultural náutica de Valdivia
- 78 Estudio e implementación programa público-privado rescate de la historia náutica regional
- 79 Promoción y consolidación ruta temáticas de recorrido náutico
- 80 Diseño e implementación programa público de construcción de muelles participativo
- 81 Instructivos diseño de muelles comunitarios y equipamiento social
- 82 programa de regularización de la infraestructura náutica privada

ILUSTRACIÓN 6: RELACIONES DE PROGRAMAS SEGÚN PROYECTO

Fuente: Elaboración propia

TABLA 23: PROYECTOS (LINEAMIENTOS) SEGÚN PROGRAMA

Fuente: Elaboración propia

PROYECTO	TURISMO									INDUSTRIA		DEPORTE		CULTURA			MA		
	PT 1	PT 2	PT 3	PT 4	PT 5	PT 6	PT 7	PT 8	PT 9	PI 1	PI 2	PD 1	PD 2	PC 1	PC 2	PC 3	PA 1	PA 2	
1 Burean de deportes náuticos a escala regional.												X	X						
2 Capacitación de operadores turísticos para el control fitosanitario y calidad del recurso hídrico.																		X	
3 Constituir un polo tecnológico de desarrollo náutico en base a I+D+I .											X			X					
4 Construcción de sistema de alcantarillado y tratamiento de aguas servidas en Comités APR que aun no lo tienen.																		X	
5 Desarrollo de actividades turísticas y náuticas en torno a humedales de borde.	X					X													X
6 Desarrollo de programas de educación náutica para el fomento de la actividad en edades escolares tempranas.												X							
7 Desarrollo de protocolos de diseño de Infraestructuras náuticas y bordes de agua, funcionales, seguros e identitarios.								X											
8 Instructivo de diseño de infraestructuras náuticas en ASP.	X			X	X	X													
9 Estudios de los cuerpos de agua y cuenca que incluya humedales y desagües y líneas de aguas máximas.																			X
10 Estudios del uso, monitoreo y sanidad del recurso hídrico utilizado según las cuencas hidrográficas.																			X
11 Definición e implementación de zonas buffer (riberas vegetadas) para la prevención de la contaminación de las aguas.																			X
12 Focalización de instrumentos públicos de fomento para la inversión privada que aporte al desarrollo náutico.				X	X														
13 Fomento a la creación de encadenamientos económicos en torno a la actividad náutica.						X					X	X							
14 Fomento a la producción y renovación local de embarcaciones con sello identitario regional.						X													
15 Fomento a la producción y transferencia tecnológica permanente.											X	X	X						
16 Implementar programa de vigilancia del río Valdivia, de acuerdo a la norma secundaria correspondiente.																			X
17 Incentivo producción local de carácter experimental de embarcaciones											X	X							
18 Incentivo al reemplazo de motores de embarcaciones menos contaminantes												X							X
19 Mesas participativas para el desarrollo náutico regional.	X								X			X	X	X	X	X	X	X	X
20 Modelo de articulación productiva, que permita lograr una vinculación comercial - estratégica - sectorial.	X	X		X		X	X	X	X			X	X	X					X
21 Modelo de fomento a la creación de encadenamientos económicos en torno a la actividad náutica.		X																	
22 Modificar disposiciones legales de embarcaciones de pesca artesanal para uso productivo y turístico.						X													X
23 Estudio de efectos del cambio climático en los recursos hídricos y biológicos de la Región de Los Ríos.																			X
24 Plataforma de gestión de agenda regional con seguimiento de actividades náuticas.			X																
25 Plataforma virtual para la difusión de instrumentos públicos de fomento y desarrollo náutico.		X										X	X	X	X	X			
26 Potenciar y densificar las relaciones socio-productivas de la cadena de valor náutica y actores locales	X	X	X	X	X							X		X					
27 Tramitar el decreto de Norma Secundaria de Calidad Ambiental de la Cuenca del Río Bueno.																			X
28 Vinculación de objetivos de plan de desarrollo náutico con políticas públicas regionales complementarias.			X	X		X	X	X	X			X	X		X				X
29 Capacitación del personal en actividades acuáticas y en servicios náuticas a desarrollar .				X				X				X							
30 Regulación de áreas de pesca recreativas en la región.																			X

ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO NÁUTICO

Estudio de caracterización y formento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

PROYECTO	TURISMO									INDUSTRIA		DEPORTE		CULTURA			MA	
	PT 1	PT 2	PT 3	PT 4	PT 5	PT 6	PT 7	PT 8	PT 9	PI 1	PI 2	PD 1	PD 2	PC 1	PC 2	PC 3	PA 1	PA 2
31 Incentivo a la adquisición de embarcaciones de producción local.					X													
32 Estudio Linea Base de norma secundaria cuenca lago Ranco.																		X
33 Estudio regulaciones ambientales específicas a la ocupación de bordes de agua.																		X
34 Estudiar y definir características de ríos como corredores ecológicos.																		X
35 Estudiar la incorporación de nuevas áreas silvestres protegidas en torno a bordes de río .																		X
36 Estudio de capacidad de carga ecosistémica entorno a los embarcaderos.	X																	
37 Estudio de capacidad de carga ecosistémica entorno a los embarcaderos.							X											
38 Plan de actividad de turismo de intereses especiales de lo náutico en áreas silvestres protegidas.	X																	
39 Capacitación de armadores para el control fitosanitario y calidad del recurso hídrico.					X													
40 Vinculación de objetivos de plan de desarrollo náutico con políticas públicas de conservación medioambiental.						X												
41 Desarrollo de actividades náuticas de acuerdo a la capacidad de carga de los ecosistemas.						X												
42 Instructivos de infraestructuras náuticas para áreas de alta sensibilidad medioambiental.						X												
43 Fomento al desarrollo de la actividad náutica como forma de educación ambiental.						X												
44 Estudio de diseño de miradores ribereños y paleta informativa de la historia industrial náutica local.							X											
45 Modelo de articulación entre entidades de educación para el uso de infraestructuras nauticas							X											
46 Difusión turística de la ruta de los artilleros							X											
47 Fomento de la puesta en valor de la riqueza industrial en torno a lo náutico.							X											
48 Estudio para definir borde río Valdivia y calle Calle como zona Típica								X										
49 Estudio normativa comparada en reglamentación de impactos paisajísticos								X										
50 Estudios sobre establecimientos local de regulación paisajística en bordes de agua.								X										
51 Mesas de trabajos actores publico privados para mejoramiento paisajístico de bordes agua.								X										
52 Plan de forestación para cortinas vegetales en industrias de alto impacto paisajístico.								X										
53 Estudios de pre y factibilidad para proyectos de mejoramiento vial cuando se requiera									X									
54 Priorizar proyectos viales que mejoren interface tierra agua									X									
55 Diseñar e implementar instancias de coordinación intersectorial tierra agua.									X									
56 Proyecto de coordinación municipal con organizaciones sociales para el uso de la infraestructuras.											X							
57 Proyecto de modificación de malla educativa para incorporar natación como obligatoria.												X						
58 Gestionar recursos permanentes para instructores deportes náuticos.												X						
59 Organizar clubes náuticos y acuático para obtener recursos públicos.												X						

PROYECTO	TURISMO									INDUSTRIA		DEPORTE		CULTURA			MA	
	PT 1	PT 2	PT 3	PT 4	PT 5	PT 6	PT 7	PT 8	PT 9	PI 1	PI 2	PD 1	PD 2	PC 1	PC 2	PC 3	PA 1	PA 2
60												X						
61													X					
62													X					
63													X					
64													X					
65													X					
66													X					
67										X								
68										X								
69										X								
70										X								
71										X								
72										X								
73										X								
74										X								
75										X								
76															X			
77															X			
78															X			
79															X			
80																X		
81																X		
82																X		

1.5.2. Actores según programas

Los actores en relación a los programas son aquellos que deben dialogar para conseguir las gestiones necesarias que hagan realidad los proyectos que fomenten el sector náutico; sean estos del ámbito público, privado o mixta. Estos fueron desarrollados en un gráfico de relaciones, estableciendo los nexos en común con la totalidad de los programas propuestos con las diferentes líneas. El objetivo es denotar que actores son los que tienen presencia en más programas y cuáles de ellos se rigen por varios programas haciendo mención a la línea. Con ello se podrá reconocer que actores pueden establecerse como mediadores o interlocutores de las iniciativas a concretar.

Según el gráfico de relaciones los actores que más relaciones presentan son 7 los cuales se detallan a continuación en una lista según su nivel de relevancia.

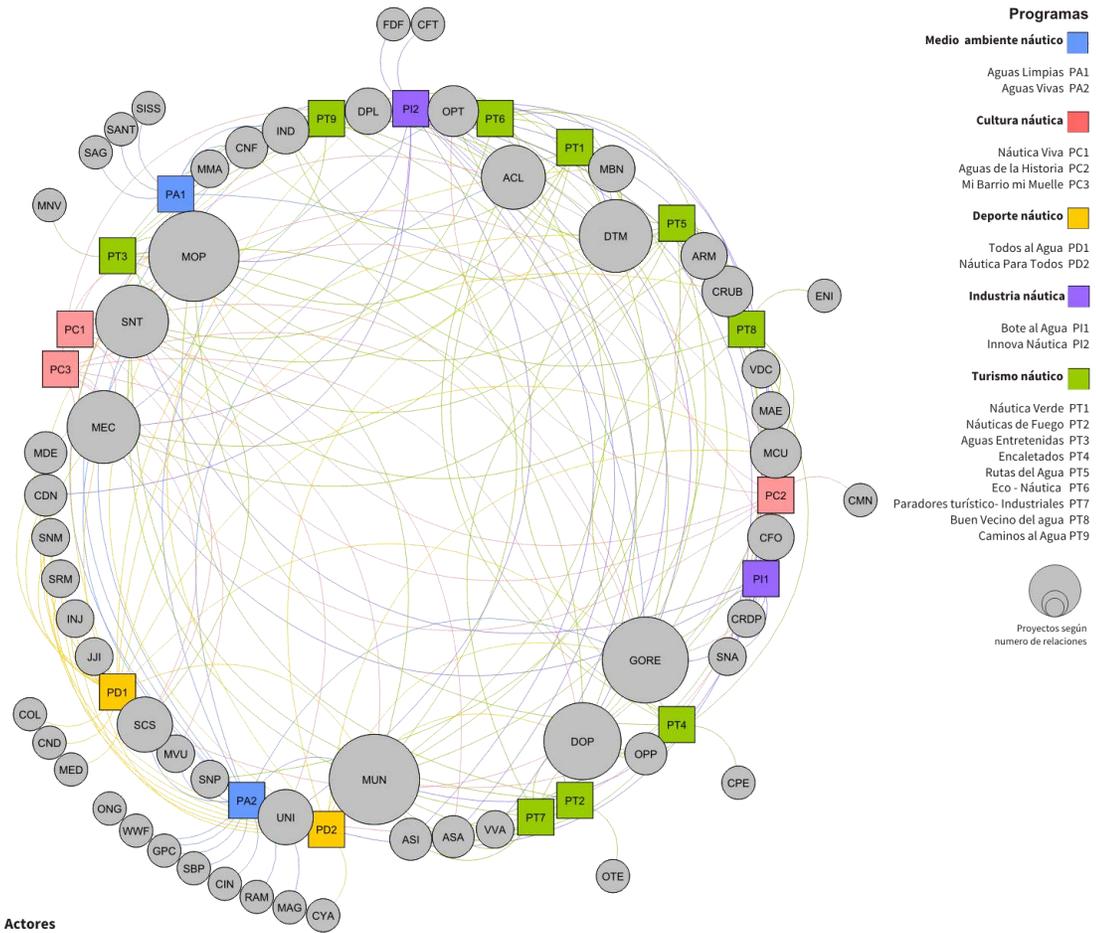
- I. MUN – Municipios
- II. MOP – Ministerio de Obras Públicas
- III. GORE – Gobierno Regional de Los Ríos
- IV. SNT – Servicio Nacional del Turismo.
SERNATUR
- V. DTM – DIRECTEMAR
- VI. MEC – Ministerio de Economía
- VII. DOP – Dirección de Obras Portuarias

De estos actores reconocidos como los más relevantes en esta red de relaciones (todos del

ámbito público), queda en evidencia la importancia de los organismos públicos por sobre instituciones privadas para la gestión de los programas, las cuales se involucran de manera específica en cada programa, la labor del municipio se hace relevante como el primer actor para gestionar los proyectos náuticos. Teniendo el respaldo del GORE como segundo actor relevante, son dos organismos capaces de coordinar acciones con otros organismos públicos, pudiendo facilitar las gestiones y desarrollo de los programas.

No obstante, muchos de los programas relacionados requieren la presencia de actores específicos para las gestiones y ejecución del mismo, pudiendo hacer falta que un actor de jerarquía – dentro de los que están en este reconocimiento – puedan efectuar un rol de interlocutor o coordinador de los actores a relacionar, llevando los procesos de la gestión del programa.

Así como la Corporación Regional de Desarrollo Productivo, se reconoce como un actor relevante en los programas de fomento e innovación, por otro lado, puede ser requerido – según la línea de desarrollo de cada programa – que se determine a nivel regional un organismo que se encargue de llevar las gestiones del desarrollo náutico regional, dentro de un modelo de “corporación”.



- Programas**
- Medio ambiente náutico**
 - Aguas Limpias PA1
 - Aguas Vivas PA2
 - Cultura náutica**
 - Náutica Viva PC1
 - Aguas de la Historia PC2
 - Mi Barrio mi Muelle PC3
 - Deporte náutico**
 - Todos al Agua PD1
 - Náutica Para Todos PD2
 - Industria náutica**
 - Bote al Agua PI1
 - Innova Náutica PI2
 - Turismo náutico**
 - Náutica Verde PT1
 - Náuticas de Fuego PT2
 - Aguas Entretenidas PT3
 - Encaletados PT4
 - Rutas del Agua PT5
 - Eco - Náutica PT6
 - Paradores turístico- Industriales PT7
 - Buen Vecino del agua PT8
 - Caminos al Agua PT9
- Proyectos según número de relaciones

Actores

ACL	Armada de Chile	MBN	Ministerio Bienes Nacionales
ARM	Armadores	MCU	Ministerio de Cultura
ASA	Astilleros Artesanales	MDE	Ministerio de Deporte
ASI	Astilleros Industriales	MEC	Ministerio de Economía
CDN	Clubes deportivos náuticos	MED	Ministerio de Educación
CDN	Clubes deportivos náuticos	MMA	Ministerio de Medio Ambiente
CFO	CORFO Corporación de Fomento de la Producción	MNV	Ministerio de Vivienda y Urbanismo
CFT	Centro de Formación Técnica	MOP	MOP Ministerio de Obras Públicas
CIN	Centros de Investigación	MUN	Municipios
CMN	Consejo de monumentos nacionales	MVU	MINVU Ministerio de vivienda y Urbanismo
CND	CONADI Corporación Nacional de Desarrollo Indígena	ONG	ONG ambientalesitas
CNF	CONAF Corporación Nacional Forestal	OPP	Operadores Portuarios
COL	Colegios	OPT	Operadores Turísticos
CPE	Caletas Pesqueras	OTE	Operadores de Termas
CRDP	Corp. Reg. de desarrollo productivo	RAM	Secretaría de la Convención de Ramsar
CRUB	CRUB Comisión Nacional de Uso del Borde Costero	SAG	SAG Servicio Agrícola y Ganadero
CYA	Club de Yates	SANT	Sanitarias
DOP	DOP Dirección de Obras Portuarias	SBP	SUBPESCA Subsecretaría de Pesca y Acuicultura
DPL	Dirección de Planeamiento	SCS	Sociedad civil
DTM	DIRECTEMAR Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina	SISS	Superintendencia de Servicios Sanitarios
Mercante		SNA	Servicios Náuticos
ENI	Empresas Náuticas industriales	SNM	SENAMA Servicio Nacional del Adulto Mayor
FDF	Fondef	SERNAPESCA	Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura
GORE	GORE Gobierno Regional de Los Ríos	SERNATUR	Servicio Nacional de Turismo
GPC	Greenpeace	SERNAM	Servicio Nacional de la Mujer
IND	Industrias	SRM	
INJ	INJUV Instituto Nacional de la Juventud	UNI	Universidades
JJI	JUNJI Junta Nacional de Jardines Infantiles	VDC	Valdcor
MAE	Maestranzas	VVA	Visión Valdivia
MAG	Ministerio de Agricultura	WWF	WWF World Wildlife Fund

ILUSTRACIÓN 7: RELACIONES DE PROGRAMA SEGÚN ACTORES

Fuente: Elaboración propia

1.6. Epílogo: 3 sectores, 2 ámbitos, 1 objetivo

El primer escenario, plantea una expansión del turismo náutico, por sobre los demás sectores, suponiendo una falta de regulación, ordenamiento e imbricación con las otras áreas tanto de la propia náutica como de la ciudad y territorio en su conjunto. Dicho escenario supone oportunidades significativas, en la economía local con el aumento de los puestos de trabajo, especialmente en sectores de calificación media o baja, dada la robustez que alcanzaría la demanda por los servicios complementarios como hotelería, restaurant, agencia y operadores turísticos. Pero también presenta amenazas, como la pérdida de los atractivos turísticos naturales, especialmente en los cuerpos de agua, por sobreexplotación turística, o pérdida de competitividad de otros sectores de la economía local, especialmente la industria náutica, sumado a los conflictos que podrían generarse con los deportes náuticos por el uso de los cuerpos de agua.

Este escenario supone, siguiendo lo expuesto en el informe, importantes potencialidades como la consolidación de ciudades como soporte de la actividad turístico náutica regional, valorizando los bordes de agua y potenciando su valor recreativo, histórico y como lugar de oficios y actividades náuticas tradicionales.

Pero también importantes desafíos y riesgos, como el desafío de coordinar a los distintos actores que forman la oferta náutica regional, o el desafío que implica establecer eficiente y eficaces medidas regulatorias a la actividad turístico náutica, en relación al uso de los cuerpos de agua, al uso de los bordes de agua, pero especialmente en su relación con el medioambiente. En los riesgos, las cuestiones más complejas es el posible desarrollo de infraestructura turístico-náutica, en zonas de peligro por eventos naturales, lo que pone en riesgo la vida humana, o la expansión de la actividad industrial considerada contaminante o del alto impacto paisajístico en zonas turísticas, pone en riesgo su atractivo.



Finalmente se consigan algunas limitaciones, como por ejemplo, la cobertura restringida de infraestructura pública para acceder, recalar o guardar embarcaciones en los cuerpos de agua, más la privatización de los bordes de los mismos, limita la actividad turística e inhibe la masificación del uso de embarcaciones por parte de la población local.

El segundo escenario, supone una expansión de la industria náutica, dando cuenta de otro tipo de oportunidades y amenazas. Dentro de las primeras, está la oportunidad de profundizar y generar asociatividad entre empresas náuticas, de gran y pequeño tamaño, con proveedores de servicios locales, la oportunidad de desarrollar una industria náutica de ambiente creativo que se posicione como un polo industrial innovador de clase mundial. Dentro de las amenazas esta la afectación al turismo por la competencia en el uso de los cuerpos y bordes de agua, la pérdida del atractivo náutico-paisajístico y ambiental por la expansión no regulada de la industria náutica.

En cuanto a la matriz de atributo de este escenario, destaca las potencialidades y desafíos de la industria náutica. Entre las potencialidades está el rol que puede jugar este actor en el desarrollo urbano local, y como trasmisor de la historia y cultura náutica local, motora de desarrollo económico local. En cuanto a los desafíos, se encontraron de relevancia el desafío de acercar el mundo de la universidad e investigación aplicada a la industria náutica y descentralizar esta industria más allá de Valdivia.

En cuanto a los riesgos, la expansión de la industria náutica, sin mayor regulación ni resguardo, pone en riesgo el medio ambiente y calidad de los cuerpos de agua y el acceso público a estos. Por su parte, las limitaciones están dadas por la poca coordinación entre los actores de la industria náutica y de estos con otros tipos de actores locales, lo que limitaría la expansión y consolidación de este sector como un sector creativo e innovador.

El tercer escenario, prospecta la idea del deporte náutico como la principal área de expansión, lo que da nuevamente oportunidades y amenazas bien

específicas. Por ejemplo, entre las oportunidades está la de un deporte náutico identitario que se incorpore en los procesos educativos tempranos o el impulso a la competición en deportes náuticos a través de un calendario de eventos de deportes náuticos. En cuanto a las amenazas, están los posibles conflictos de uso que se pueden generar sobre el uso de los cuerpos y cauces de agua entre actores del deporte náutico, los del turismo náutico, industria náutica y otro tipo de actores privados.

En cuanto a la matriz de atributos, entre las potencialidades más claras y relevantes, surgió la idea del desarrollo de los deportes náuticos como una forma de potenciar identidad local y marca región; potenciar la imagen de determinados lugares y ciudades a determinados deportes náuticos. En cuanto a los desafíos, el principal estriba en ampliar y masificar los deportes náuticos dentro de la población local.

En cuanto a los riesgos, los principales daban cuenta por ejemplo del riesgo que puede existir sobre el deporte náutico, frente a la expansión de otras actividades y contaminación de los cuerpos de agua y sus ecosistemas. Finalmente, dentro de las limitaciones mayores a la actividad deportiva estaba dado por la poca información respecto de las rutas navegables y condiciones de las mismas, las limitantes económicas y de infraestructura, la cada vez menor cultura náutica local.

Sin embargo, cuando se inició el proceso de consulta a actores locales relevantes en el mundo náutico, se pudo apreciar que el turismo no era significativo en sus preocupaciones, la industria náutica en una medida menor, si figuró como importante el deporte, pero lo más significativo, junto con la determinación de los actores públicos y privados de mayor relevancia, fue la aparición, transversal, de dos cuestiones que preocupaban en forma casi unánime; la primera fue la educación, con un fuerte énfasis en los niños y en fomentar la cultura náutica a edades tempranas, la segunda fue el medioambiente y la necesaria gestión que se debe hacer de este para su restauración y sostenibilidad.

Otra cuestión significativa de esta parte, fue la determinación de los actores y su importancia dentro del mundo náutico, de igual forma se pudo identificar la cantidad de relaciones que estos ostentaban con otros actores, tanto dentro de su propio sector como con otros del mundo náutico. Finalmente, en cuanto a este tema, se pudo identificar la percepción de los actores náuticos para con la calidad de la relaciones de cooperación que entre actores. De este modo, fue posible identificar que actores tenían la vocación, o la oportunidad de ser articuladores entre los distintos sectores, que actores estaban llamados a tener un rol protagónico en el desarrollo náutico, pero que tenían poca y mala relación con los otros actores

Tanto, la identificación y delimitación de los tres sectores más destacados del mundo náutico, como los dos ámbitos de preocupación de los actores náuticos locales, confluyen a un solo y gran objetivo, el diseñar un Plan Estratégico de Desarrollo Náutico para la Región de los Ríos, cuya estructura en base a lineamientos, programas y proyectos, busca generar conciencia tanto de las fortalezas y potencialidades, como de las amenazas y restricciones del sector náutico regional, orientando la toma de decisiones de los actores públicos y privados para impulsar la actividad náutica, de una forma ambientalmente sostenible, socialmente inclusiva y económicamente equitativa.



CAPITULO 2

IMAGEN OBJETIVO: LOS RÍOS; NÁUTICA PARA TODOS

Este capítulo tiene como finalidad mostrar la “imagen objetivo” hacia una estrategia de desarrollo náutico para la Región de Los Ríos, donde se pueda poner en valor los elementos estratégicamente reconocidos como prioritarios pudiendo definir áreas preferentes para el desarrollo de la actividad y bajo parámetros que posibiliten una expansión de la actividad y encadenamientos productivo que propicien un mejor aprovechamiento del recurso hídrico, trasformando el territorio náutico en una nueva plataforma que impulse el desarrollo regional.

Para el desarrollo de una estrategia náutica regional, se consideraron varias metodologías que en su conjunto permitiesen llegar a un consenso respecto a los mejores e indicados lineamientos que posibilitarán un desarrollo náutico equilibrado y sostenible con el medio, y que considere las variables más apropiadas en función de las líneas ya reconocidas según el catastro y las sesiones participativas con actores relevantes a nivel regional, dando luces a futuro de las medidas prioritarias.

Acá se mostrarán que áreas son las relevantes para impulsar una estrategia para el desarrollo náutico en la región, con la cual se podrán desprender algunos espacios relevantes para náutica, pudiendo ser áreas detonantes y reconocidas como espacios para el desarrollo en detalle a través de planes maestros.

2.1 Criterios para la Jerarquización de Programas y Proyectos en el Marco de Ejecución de la Estrategia de Desarrollo Náutico para la Región de Los Ríos

En el marco del diseño de la estrategia propuesta, emergen un conjunto de programas, proyectos e iniciativas de orden estratégico, los cuales han de jerarquizarse en función de su mayor efectividad y sentido de sostenibilidad en el tiempo, lo que iría en la línea de focalizar la inversión bajo una lógica de articulación de actores, tendiente a fortalecer su posterior sustentabilidad estratégica. Ello es susceptible de desarrollarse en función de tres criterios de jerarquización los que, si bien implican el abordaje de miradas distintas en la evaluación de los programas y proyectos, en la práctica han de visualizarse bajo una óptica complementaria e insustituible entre sí.

En este sentido, la importancia de anteponer criterios de jerarquización para el ordenamiento de proyectos reside en que una disyuntiva estratégica relevante que se observa en los procesos estratégicos es el cómo imprimir visión de largo plazo a las acciones que se emprendan en un contexto de cambio constante, con ciclos de vida de proyectos cada vez más cortos y en donde los ritmos y direcciones de cambio suelen ser divergentes y de muy escaso grado de pronóstico y programación.

En este sentido, se demanda por tanto comprender la estrategia, más que como un proceso en el cual se llega a proyectos acabados y absolutamente programados, más bien como un espacio de aprendizaje socio-productivo, en el cual es preciso incrementar el margen de maniobra para innovar en diversos sentidos, de manera funcional a la imprevisibilidad y continuidad de los flujos de cambio actual



.En este sentido, el plan no habría de comprenderse como la estrategia en sí misma, sino que más bien actuaría como una guía reductora de la incertidumbre para la toma de decisiones coyunturales que dan forma a la estrategia en su sentido evolutivo y de ejecución, residiendo allí su importancia como instrumento de largo plazo. Ello es así, toda vez que la estrategia tiende a evolucionar al tiempo que el flujo de decisiones y los sucesos de contexto se van conjugando en torno a consensos de acción coyunturales, que paulatinamente se construyen entre actores.

Al respecto, en la aplicación de las estrategias, suele ocurrir que los problemas que emergen no permiten un modelaje y programación precisa y por lo mismo, ningún proceso formal de diseño estratégico es capaz de manejar todas las variables estratégicas de forma simultánea, de tal forma de permitir su consecuente programación en el largo plazo.

A dar cuenta de ésta problemática hace referencia el enfoque del "incrementismo lógico" (Quinn, Strategic Change: "Logical Incrementalism", 1978) al plantear la necesidad de proceder flexible y experimentalmente en la estrategia, desde los conceptos generales hacia los compromisos específicos, concretando éstos últimos tan pronto como sea posible, con el fin de disminuir el margen de incertidumbre.

Ahora bien, frente a las demandas de un entorno en constante transformación, surge la interrogante de cómo proceder de manera paulatina en contextos donde el cambio es cada vez más acelerado. En este sentido, se habrían de producir desajustes de ritmo entre las presiones del entorno y la ejecución de la estrategia, en función de la construcción de compromisos experimentales de gestión. En este sentido, es preciso plantear que la estabilidad estratégica será conveniente sólo en aquellos periodos donde cabe administrar la convergencia, periodos que por cierto, en el escenario contemporáneo de cambio veloz y divergente, son cada vez más escasos.

En este contexto, el problema de gestión se acrecienta, toda vez que frente a la natural

búsqueda de una configuración estable, se incrementan las presiones por cambios estructurales, en función de las transformaciones que se producen en el ambiente. Ello es así toda vez que los periodos convergentes propician el desarrollo de fuerzas internas de gestión preparadas para administrar la estabilidad y por lo tanto los actores, estructuras y sistemas se tienden a interrelacionar tanto que sólo permiten cambios compatibles con la estructura creada en un contexto de estabilidad, funcional a los consensos construidos, lo programado y previsto. En efecto, la convergencia se dará como un espacio especialmente proclive al cambio incremental, muy en línea con lo planteado por el incrementismo lógico.

El conflicto surge por tanto frente a la necesidad de un viraje estratégico que rompa con las estructuras establecidas para dar respuesta o, mejor aún, para anticiparse a transformaciones ambientales que no admiten cambios meramente incrementales. En este contexto, lo que suele ocurrir en la práctica es que gran parte de los necesarios virajes estratégicos que rompen con el sistema construido en convergencia se tienden a aplazar hasta que una crisis golpea al sistema y lo obliga a una acción de cambio drástico (Tushman, Newman, & Romanelli, 1986) frente a la resistencia al cambio gestada precisamente durante los periodos de convergencia.

En la práctica, siempre tienden a surgir dos visiones que no dejan de ser conflictivas para la toma de decisiones coyunturales de corto plazo, en un marco estratégico con visión de largo plazo. Por un lado, una visión de incrementismo lógico, donde los cambios son paulatinos y muy ligados al desarrollo de convergencias estratégicas y por otro lado, la necesidad de administrar el cambio frente al requerimiento de transformaciones estratégicas radicales, para dar respuesta a los cambios ambientales.

Ante al dilema expuesto, la propuesta de salida es propiciar el cambio estratégico de manera continua, gestionando transformaciones a través de pasos secuenciales programados y con un monitoreo permanente por parte de los actores, a manera de

construir y sostener consensos en cadena, que permitan y propicien las transformaciones estratégicas requeridas sin verse enfrentados a una oposición al cambio que acoten posibilidades de adaptación flexible a los cambios del ambiente. En la práctica, de lo que se trata es de sostener la coherencia estratégica en torno a un conjunto acotado de temas centrales, conductores de las actividades ya existentes y que incorporen los nuevos temas estratégicos que van surgiendo conforme se suceden los cambios ambientales y en ello, el sostenimiento de criterios jerarquización de proyectos cumple un rol fundamental.

En esta perspectiva, el desarrollo final de la estrategia será entonces la resultante de una serie de decisiones parciales conjuntas (Quinn, 1982) que,

bajo un patrón coherente y sistemático, van constantemente dando forma a una configuración estratégica que cambia y se adapta virtuosa, flexible y constantemente a los cambios del ambiente. Se demanda por tanto de una mirada sistémica y monitoreo constante del ambiente, de tal manera de propiciar, en la instancia adecuada, la innovación situacional y emergente, en el marco de un proceso de aprendizaje incremental.

En la perspectiva de lo expuesto por tanto, se sugieren tres criterios para la jerarquización de proyectos en el marco de ejecución de la estrategia: en primer lugar, un criterio prospectivo estratégico; en segundo lugar, un criterio territorial espacial; y en tercer lugar un criterio tecno-productivo de eslabonamiento lógico de proyectos.

EL CRITERIO PROSPECTIVO ESTRATÉGICO

El objetivo principal en este plano sería aportar una visión de orientación para la aplicación de programas y políticas, que propendan alcanzar un desarrollo permanente y continuo del sector náutico regional, funcional a las necesidades del desarrollo regional en un sentido amplio. En este plano, se destaca la idea de constituir espacios de participación de actores que aglutine a un conjunto diverso de agentes ligados a la actividad náutica, que se articulen alrededor de una visión colectiva común, con pertinencia regional y territorial.

En este elemento clave, resalta el ejercicio prospectivo que implica el levantamiento y desarrollo de estos espacios como entidades articuladoras, dedicadas al mejoramiento sectorial pero, con una mirada de desarrollo regional.

En su operación, ello sería interesante por dos razones fundamentales.

- En primer lugar, permite constituir una base participativa e integrada, dentro de un marco estratégico claro, direccionado y focalizado.
- En segundo lugar, se constituye en un espacio de aprendizaje compartido, donde los actores paulatinamente se van conociendo

mutuamente, catalizando desconfianzas y construyendo compromisos.

Por lo tanto, en cuanto ejercicio prospectivo, se cumple con un objetivo instrumental y sistémico, que supera la mera proyección y previsión de tendencias y se sitúa en un contexto de concurso de voluntades diversas, que aportan visiones estratégicas particulares y que busca promover una transformación favorable, tanto para todos los actores participantes de manera particular, como para el sistema de valor regional en su conjunto.

De observarse estas características, sería posible visualizar un doble logro. Primero, constituir una instancia que permita orientar el desenvolvimiento de los agentes socioeconómicos participantes del desarrollo sectorial regional, colaborando hacia su proactividad e impulso de cambio; y en segundo lugar, se fortalece una red de actores mediante el desarrollo de un conjunto de espacios de aprendizaje mutuo, centrados en el largo plazo.

No obstante estas potencialidades genéricas, cabe hacer consideración de algunas limitaciones que resaltan y que dicen relación con las dificultades para lograr el concurso de una diversidad de actores

no necesariamente ligados a lo sectorial pero que podrían ser claves en la implementación de la estrategia, lo que demanda de su ampliación hacia nuevos actores para su adecuada evolución futura, en el corto y mediano plazo. No obstante, y pese a estas consideraciones, resulta de sumo interés el resaltar que el ejercicio prospectivo se liga a la gestación de espacios de articulación de actores

regionales en torno a lo náutico constituye un paso previo para una intervención estratégica y de largo plazo sobre todo el sistema de valor regional. Por ello las iniciativas que se enmarquen dentro de este criterio, dada la escala que abarcan y los requerimientos de gestión para su concreción se enfocan para un periodo superior a 5 años o más, siendo proyectos a concretar en un largo plazo.

EL CRITERIO TERRITORIAL ESPACIAL

Hay otros factores que podrían explicar mejor la configuración del sistema de valor náutico del territorio, incorporando variables geográficas y espaciales que orienten su configuración, mostrando nuevas oportunidades, que con la visión estrictamente prospectiva y de eslabonamiento de la cadena de valor no es posible visualizar.

En este sentido, variables críticas serían:

- La aglomeración de agentes. En efecto, la constitución de nodos territoriales que concentran la actividad náutica en el territorio obedece a la necesidad de contar con la existencia de una variedad de agentes socioeconómicos que participen del sistema de valor náutico y a partir de allí expandirse hacia todo el territorio regional.
- Las condiciones de acceso. En efecto, hay sectores territoriales que adolecerían aun de relativa desconexión, lo que conspira frente a una estrategia de expansión del sistema de valor náutico, con mayor pertinencia territorial y que superen los ámbitos estrictamente concentradores de la dinámica que hasta hoy presenta el sector náutico regional. En efecto, las condiciones de acceso permitirían conectar de manera más eficiente a los agentes con una mayor demanda potencial, propiciando una mayor movilidad dentro del sistema de valor.

- La desarticulación imperante, donde el sistema de valor náutico actual se tiende a caracterizar por la fragmentación, con multiplicidad de agentes de diverso tipo, que operan estrategias diferenciadas y de orden necesariamente parcial. Frente a esto, implementar una estrategia de articulación se complejiza, frente a la multiplicidad de intereses, requerimientos y normas específicas a cada agente.

Bajo este enfoque, se ve la presencia de concentraciones territoriales para focalizar la gestión de la estrategia, centralizando esfuerzos de articulación en su origen, que en un inicio pongan en evidencia un desnivel entre ellas y el entorno inmediato, lo que limite el desarrollo de nuevas iniciativas de articulación o ramificaciones del sistema de valor. Para ello, una línea de gestión estratégica posible sería potenciar paulatinamente la incorporación de agentes alrededor de la estructura actual concentración territorial, en una suerte de pirámide que difunda a toda la región los beneficios del desarrollo náutico y articule así paulatinamente al territorio. Así los proyectos que sean de índole territorial e infraestructura, se enmarquen dentro de este criterio para su concreción, considerando una temporalidad de hasta 4 años, siendo proyectos a concretar en un mediano plazo.

EL CRITERIO TECNO-PRODUCTIVO DE ESLABONAMIENTO DE PROYECTOS EN LA CADENA DE VALOR

En general, bajo esta mirada, los proyectos se ordenan y distinguen en un sentido “lógico” de participación, actuando en primera instancia desde ámbitos micro y extendiéndose paulatinamente al sistema de valor, social, productivo y cultural regional, con miras a establecer una secuencia lógica de actuación, bajo la forma de itinerarios de proyectos. En el fondo, impera aquí una secuencia de actividades, en la cual cada eslabón agrega valor, cuestión que sería percibida por el sistema de valor territorial en cuanto partícipe y receptor de los beneficios de una mayor competitividad de la cadena de valor náutica regional.

En este sentido, surgen tres elementos de análisis que cabe considerar:

- El nivel de eslabonamiento entre diferentes proyectos, en un marco donde el desarrollo de una actividad genere beneficios importantes en la actividad siguiente que se eslabone a ella. Estas ganancias pueden traducirse en eficiencia o mayores niveles de diferenciación a nivel global del sistema de valor.
- Dónde se innova en el sistema de valor, lo que dice relación con la identificación de espacios en los cuales se generan procesos de aprendizaje, capaces de mejorar al sector náutico regional y se establece un espacio de aprendizaje entre agentes socioeconómicos y sistema territorial, recogiendo demandas y abriéndose opciones innovativas emergentes de intervención.
- La distribución de esfuerzos al interior del sistema de valor donde, partir de los diferentes eslabonamientos y espacios innovativos se produce una distribución de los esfuerzos

formativos, con beneficios de eficiencia para el sistema en su conjunto, evitándose duplicidades y redundancias.

Bajo este enfoque, para observar una evolución sostenible de la estrategia náutica, se requiere orientar líneas estratégicas para que los agentes participen y se integren a ella en una óptica más amplia que lo estrictamente microeconómico. Sin embargo, para que estos esfuerzos de articulación sean sostenibles en el tiempo se debe apostar al largo plazo, para que alcancen la profundidad suficiente en su eslabonamiento, los espacios innovativos y la distribución del esfuerzo estratégico.

Con esta referencia, la estrategia actuaría como una articulación virtuosa, porque se centraría en la redistribución eficiente de esfuerzos. Sin embargo, será relevante la incorporación paulatina y sistémica de nuevos agentes, especialmente en lo referido al desarrollo de sectores conexos que viabilicen y potencien las inversiones de carácter micro que se desarrollen al alero de la estrategia.

Así, bajo este enfoque, es posible ordenar con cierta lógica un conjunto de proyectos e iniciativas que se eslabonen a la estrategia, abriendo conjuntos de oportunidades para el mejoramiento sectorial, aun cuando a corto plazo tiendan a prevalecer en lo general, instancias que no sigan el patrón de un sistema de valor lógicamente articulado. Por ello los proyectos que aquí se enmarque pueden concretarse en un periodo de no más de 2 años, para su concreción siendo las iniciativas más abordables y de corto plazo de ejecución.

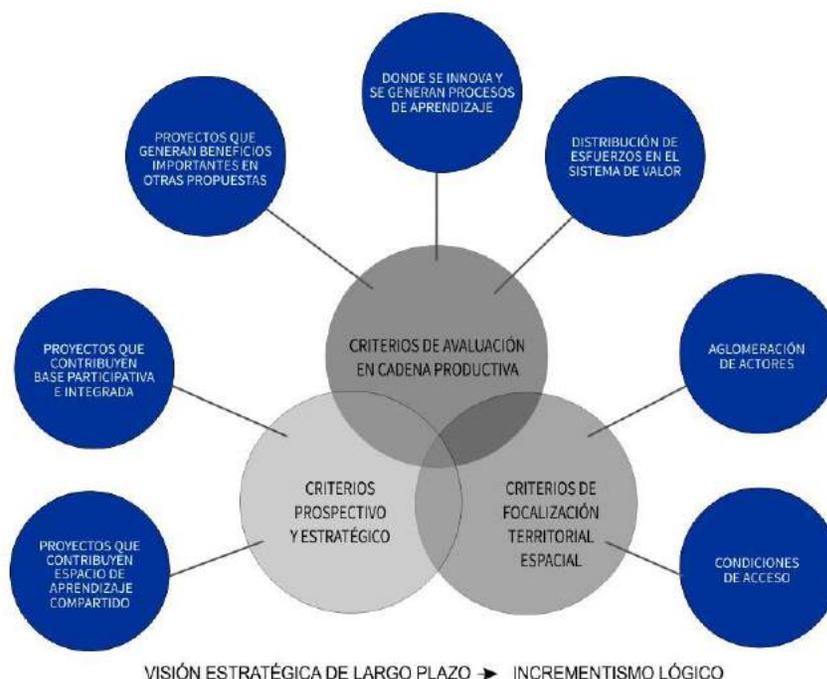


DIAGRAMA 37: SÍNTESIS CRITERIOS DE JERARQUIZACIÓN DE PROYECTOS. PLAN DE GESTIÓN DE ESTRATEGIA NÁUTICA. REGIÓN DE LOS RÍOS

Fuente: Elaboración propia.

Los criterios mencionados dan cuenta de los aspectos que cada proyecto debe considerar para definir la temporalidad de su realización. En ello, los proyectos bajo El Criterio Tecno-productivo de Eslabonamiento de Proyectos en la Cadena de Valor son iniciativas que pueden concretarse en un corto

plazo, los proyectos bajo el Criterio Territorial Espacial se pueden concretar en un mediano plazo y los proyectos bajo el Criterio Prospectivo Estratégico, son proyectos de largo plazo. Para ello se pueden clasificar los proyectos según los aspectos dados en la siguiente tabla

:

Criterio Tecno-productivo de Eslabonamiento de Proyectos en la Cadena de Valor	Criterio Territorial Espacial	Criterio Prospectivo Estratégico
Corto Plazo – 2 años	Mediano Plazo - 4 años	Largo Plazo – 5 años o más
1. Espacios de Articulación 2. Consejo Público-Privado 3. Educación, fomento y cultura náutica 4. Medio Ambiente 5. Focalización de instrumentos públicos 6. Coordinación de iniciativas náuticas	7. infraestructura náutica complementaria 8. infraestructura de acceso y conectividad	9. Transferencia tecnológica 10. Incentivo a la Producción Local 11. Incentivo a la Renovación

TABLA 24 TABULACIÓN DE PERIODOS ESTIMADOS DE PROYECTOS SEGÚN CRITERIOS DE VISION ESTRATEGICA

Fuente: Elaboración Propia

Con los criterios definidos, cada programa presenta una temporalidad diferente dependiendo de su enfoque y las áreas de influencia en la cual los proyectos influyen, para lo

cual se detallan los proyectos por cada programa dependiendo de la prioridad en su realización y del plazo requerido para su concreción.

PA1	AGUAS LIMPIAS
N° Proy	Nombre proyecto
Corto Plazo	
23	Mesas participativas para el desarrollo náutico regional
18	Capacitación operadores turísticos para el control fitosanitario y calidad del recurso hídrico
19	Estudio de factibilidad sistema de alcantarillado y tratamiento de aguas servidas en Comités APR con borde de agua
20	Monitoreo del recurso hídrico utilizado según las cuencas hidrográficas.
21	Estudio de zonas buffer (riberas vegetadas) para la prevención de la contaminación de las aguas.
22	Implementar programa de vigilancia del río Valdivia, de acuerdo a la norma secundaria correspondiente.
24	Tramitar el decreto de Norma Secundaria de Calidad Ambiental de la Cuenca del Río Bueno
Mediano Plazo	
1	Modernización de Plantas de tratamientos de aguas servidas - Valdivia
2	Modernización de Plantas de tratamientos de aguas servidas - La Unión
3	Modernización de Plantas de tratamientos de aguas servidas - Panguipulli
4	Modernización de Plantas de tratamientos de aguas servidas - Lago Ranco
5	Modernización de Plantas de tratamientos de aguas servidas - Futrono
6	Modernización de Plantas de tratamientos de aguas servidas - Los Lagos
7	Modernización de Plantas de tratamientos de aguas servidas - Río Bueno
8	Modernización de Plantas de tratamientos de aguas servidas - Lanco
9	Modernización de Plantas de tratamientos de aguas servidas - Mariquina
10	Modernización de Plantas de tratamientos de aguas servidas - Máfil
11	Modernización de Plantas de tratamientos de aguas servidas - Paillaco
12	Barrera Fitosanitaria Plaza Peaje Troncal Lanco - Acceso Norte
13	Barrera Fitosanitaria Ruta 5 Cruce Pilmaiquén - Acceso Sur
14	Barrera Fitosanitaria Puerto Pirehueico - Acceso Este (desde Argentina)
16	Sistema de alcantarillado y tratamiento de aguas servidas en Comités APR con borde de agua
17	Modernización de Plantas de tratamientos de aguas servidas - Corral
Largo Plazo	
15	Observatorio del Agua

TABLA 25 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA AGUAS LIMPIAS

Fuente: elaboración Propia

PC1	AGUAS VIVAS
N° Proy	Nombre proyecto
Corto Plazo	
5	Mesas participativas para el desarrollo náutico regional
3	Estudios y monitoreo constate de los ecosistemas de borde de agua de la región
8	Estudio de efectos del cambio climático en los recursos hídricos y biológicos de la Región de Los Ríos.
13	Estudiar y definir características de ríos como corredores ecológicos
14	Estudiar la incorporación de nuevas áreas silvestres protegidas en torno a bordes de río
7	Modificar disposiciones legales de embarcaciones de pesca artesanal para uso productivo y turístico.
9	Vinculación de objetivos de plan de desarrollo náutico con políticas públicas regionales complementarias.
10	Regulación de áreas de pesca recreativas en la región
11	Estudio Línea Base de norma secundaria cuenca lago Ranco
12	Estudio regulaciones ambientales específicas a la ocupación de bordes de agua
2	Desarrollo de actividades turísticas y náuticas en torno a humedales de borde
Largo Plazo	
1	Observatorio del Agua
6	Modelo de articulación productiva, que permita lograr una vinculación comercial – estratégica – sectorial
15	Holding público-privado para desarrollar y mantener observatorio del agua
4	Incentivo al reemplazo de motores de embarcaciones menos contaminantes

TABLA 26 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA AGUAS VIVAS

Fuente: elaboración Propia

ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO NÁUTICO

Estudio de caracterización y fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

PC1 NÁUTICA VIVA	
N° Proy	Nombre proyecto
Corto Plazo	
1	Puesta en valor astillero Artesanal Cutipay
2	Puesta en valor astillero Artesanal Etchepare
3	Puesta en valor astillero Artesanal Torobayo
5	Constituir directorio para gestionar proyecto polo tecnológico náutico en base a I+D+I
6	Mesas participativas para el desarrollo náutico regional
8	Plataforma virtual para la difusión de instrumentos públicos de fomento y desarrollo náutico.
9	Potenciar y densificar las relaciones socio-productivas de la cadena de valor náutica y actores locales
10	Promoción y consolidación ruta astilleros artesanales
11	Creación corporación cultural náutica de Valdivia
Largo Plazo	
4	Centro de interpretación de la Cultura Náutica Territorial
7	Modelo de articulación productiva, que permita lograr una vinculación comercial – estratégica – sectorial

TABLA 27 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA NÁUTICA VIVA

Fuente: elaboración Propia

PC2 AGUAS DE LA HISTORIA	
N° Proy	Nombre proyecto
Corto Plazo	
21	Mesas participativas para el desarrollo náutico regional
27	Estudio e implementación programa público-privado rescate de la historia náutica regional
28	Promoción y consolidación ruta temáticas de recorrido náutico
25	Vinculación de objetivos de plan de desarrollo náutico con políticas públicas regionales complementarias.
23	Plataforma virtual para la difusión de instrumentos públicos de fomento y desarrollo náutico.
24	Plataforma virtual para la difusión de instrumentos públicos de fomento y desarrollo náutico.
26	Creación corporación cultural náutica de Valdivia
Mediano Plazo	
12	Puesta en Valor de ruta histórica Indígena - Cuencas Rio Calle Calle, Valdivia y Cruces
13	Puesta en Valor de ruta histórica de conquista - fuertes españoles Corral, Niebla y Mancera
14	Puesta en Valor de ruta histórica de conquista - fuertes españoles Rio Cruces y Castillo San Luis de Alba
15	Puesta en Valor de ruta histórica de colonización - Rio Bueno y Trumao
16	Puesta en Valor de ruta histórica de Colonización - Rio Calle Calle y Valdivia
17	Ruta de la Madera - Lago Panguipulli
18	Ruta de la Madera - Lago Maihue y Ranco
19	Ruta de la Cerveza - Rio Calle Calle y Valdivia
20	Centro de interpretación de la Cultura Náutica Territorial
Largo Plazo	
17	Modelo de articulación productiva, que permita lograr una vinculación comercial – estratégica – sectorial

TABLA 28 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA AGUAS DE LA HISTORIA

Fuente: elaboración Propia

PC3 MI BARRIO MI MUELLE	
N° Proy	Nombre proyecto
Corto Plazo	
21	Mesas participativas para el desarrollo náutico regional
23	Diseño e implementación programa público de construcción de muelles participativo
24	Instructivos diseño de muelles comunitarios y equipamiento social
22	Plataforma virtual para la difusión de instrumentos públicos de fomento y desarrollo náutico.
Mediano Plazo	
1	Muelle comunitario y equipamiento social barrio Collico
2	Muelle comunitario y equipamiento social Gral. Lagos
3	Muelle comunitario y equipamiento social Las Animas
4	Muelle comunitario y equipamiento social Las Mulatas Isla Teja
5	Muelle comunitario y equipamiento social Pto Pelicano
6	Muelle comunitario y equipamiento social barrio sector Cutipay
7	Muelle comunitario y equipamiento social barrio Villa el Bosque - Valdivia
8	Muelle comunitario y equipamiento social barrio Alto Guacamayo
9	Muelle comunitario y equipamiento social barrio Teja Sur - Valdivia
10	Muelle deportivo sector Parque del Rio, Las Animas - Valdivia
11	Muelle comunitario y equipamiento social barrio Las Coloradas
12	Muelle comunitario y equipamiento social barrio Corral
13	Muelle comunitario y equipamiento social barrio Pishuincó

14	Muelle comunitario y equipamiento social barrio Panguipulli
15	Muelle comunitario y equipamiento social barrio Chauquén
16	Muelle comunitario y equipamiento social barrio Choshuenco
17	Muelle comunitario y equipamiento social barrio Llifén
18	Muelle comunitario y equipamiento social barrio Mantilhue
19	Muelle comunitario y equipamiento social barrio Lago Ranco
20	Muelle comunitario y equipamiento social barrio Riñinahue, playa Epulafquén
Largo Plazo	
25	Programa de regularización de la infraestructura náutica privada

TABLA 29 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA MI BARRIO MI MUELLE

Fuente: elaboración Propia

PD1	TODOS AL AGUA
N° Proy	Nombre proyecto
Corto Plazo	
34	Mesas participativas para el desarrollo náutico regional
43	Trabajar con clubes deportivos para administración compartida de los equipamientos
32	Proyecto de educación náutica para el fomento de la actividad en edades escolares tempranas
38	Capacitación del personal en actividades acuáticas y en servicios náuticos a desarrollar
39	Proyecto de coordinación municipal con organizaciones sociales para el uso de la infraestructuras
40	Proyecto de modificación de malla educativa para incorporar natación como obligatoria
41	Gestionar recursos permanentes para instructores deportes náuticos
37	Vinculación de objetivos de plan de desarrollo náutico con políticas públicas regionales complementarias.
42	Organizar clubes náuticos y acuáticos para obtener recursos públicos
31	Bureau de deportes náuticos a escala regional
35	Plataforma virtual para la difusión de instrumentos públicos de fomento y desarrollo náutico.
Mediano Plazo	
1	Pileta Pública Valdivia
2	Pileta Pública Futrono
3	Pileta Pública La Unión
4	Pileta Pública Paillaco
5	Pileta Pública Máfil
6	Pileta Pública Río Bueno
7	Pileta Pública Lanco
8	Pileta Pública Los Lagos
9	Pileta Pública Corral
10	Pileta Pública Mariquina
11	Pileta Pública Lago Ranco
12	Pileta Pública Panguipulli
13	Parque Acuático-Náutico deportivo Futrono, Pto. Las Rosas
14	Parque Acuático-Náutico deportivo Panguipulli, Sector costanera
15	Parque Acuático-Náutico deportivo Valdivia Sector Las Animas
16	Polideportivo Acuático-náutico Valdivia - sector Las Animas
17	Polideportivo Acuático-náutico Panguipulli
18	Polideportivo Acuático-náutico Pto Las Rosas, Futrono
19	Mejoramiento Balneario Coñaripe
20	Mejoramiento Balneario Panguipulli
21	Mejoramiento Balneario Collico
22	Mejoramiento Balneario Playa San Juan
23	Mejoramiento Balneario Llancacura
24	Mejoramiento Balneario Playa Mantilhue
25	Mejoramiento Balneario Playa Epulafquén
26	Mejoramiento Balneario Playa Llifén
27	Mejoramiento Balneario Chauquén
28	Mejoramiento Balneario Choshuenco
29	Mejoramiento Balneario Playa Pellaifa
30	Mejoramiento Balneario Playa Coique
Largo Plazo	
33	Fomento a la producción y transferencia tecnológica permanente
36	Potenciar y densificar las relaciones socio-productivas de la cadena de valor náutica y actores locales

TABLA 30 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA TODOS AL AGUA

Fuente: elaboración Propia

ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO NÁUTICO

Estudio de caracterización y fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

PD2	NÁUTICA PARA TODOS
N° Proy	Nombre proyecto
Corto Plazo	
36	Bureau de deportes náuticos a escala regional
41	Mesas participativas para el desarrollo náutico regional
43	Plataforma virtual para la difusión de instrumentos públicos de fomento y desarrollo náutico.
44	Vinculación de objetivos de plan de desarrollo náutico con políticas públicas regionales complementarias.
45	Plan de potenciación deportes náuticos tanto a nivel amateur como profesional
46	Estudio de prefactibilidad y factibilidad proyecto Las Ánimas Ciudad Náutica
47	Generar corporaciones público-privadas para la administración parque acuático náuticos
48	Facilitar y apoyar asociaciones deportivas para la postulación de fondos públicos para el desarrollo de torneos
49	Facilitar y apoyar asociaciones deportivas para la postulación de fondos públicos para el desarrollo de infraestructuras
50	Estudio e implementación programa público-privado para potenciar industria náutica
Mediano Plazo	
1	Mejoramiento de infraestructura club de remo Centenario
2	Mejoramiento de infraestructura club de remo Arturo Prat
3	Mejoramiento de infraestructura club de remo Phoenix
4	Ampliación de infraestructura y espacio de borde centro de alto rendimiento náutico, CAR Valdivia
5	Nueva infraestructura escuela de vela Panguipulli
6	Nueva infraestructura club de remo Panguipulli
7	Apertura y fortalecimiento de Club de Yates de Valdivia
8	Embarcadero Marina Estancilla
9	Rampa Pública Coñaripe
10	Rampa Pública Corral
11	Rampa Pública Panguipulli
12	Rampa Pública Choshuenco
13	Rampa Pública Riñihue
14	Rampa Pública Pto Las Rosas
15	Rampa Pública Pto. Los Llolles
16	Rampa Pública Niebla
17	Rampa Pública Pishuinco
18	Rampa Pública Marina Estancilla
19	Rampa Pública Lago Ranco
20	Rampa Pública Calle Orellana, Valdivia
21	Rampa Pública Riñinahue
22	Rampa Pública Las Animas
23	Rampa Pública Las Gaviotas
24	Rampa Pública sector Miraflores Calle Schneider
25	Rampa Pública Canal Haverbeck, Calle Bilbao
26	Pista de Aguas Bahía Pto Las Rosas
27	Pista de Aguas Quietas Isla Teja
28	Pista de Aguas Quietas Panguipulli
30	Marina deportiva Valdivia Torobayo
31	Marina deportiva Valdivia Marina Estancilla
32	Marina deportiva Panguipulli
33	Marina Deportiva Pto. Las Rosas Futrono
34	Marina deportiva Lago Ranco
35	Mejoramiento del puerto de Corral y capacidad para cruceros
Largo Plazo	
29	Centro Náutico y acuático Corral
37	Fomento a la creación de encadenamientos económicos en torno a la actividad náutica.
38	Fomento a la producción y transferencia tecnológica permanente
39	Incentivo producción local de carácter experimental de embarcaciones
40	Incentivo al reemplazo de motores de embarcaciones menos contaminantes
42	Modelo de articulación productiva, que permita lograr una vinculación comercial – estratégica – sectorial

TABLA 31 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA NÁUTICA PARA TODOS

Fuente: elaboración Propia

Pi1	BOTE AL AGUA
N° Proy	Nombre proyecto
Corto Plazo	
9	Fomentar estrategia de fortalecimiento de clúster y cadenas de valor industria náutica
13	Apoyo económico a Pymes de servicios náuticos
Mediano Plazo	
1	Mejoramiento infraestructura de servicios náuticos Panguipulli
2	Mejoramiento infraestructura de servicios náuticos Lago Ranco
3	Mejoramiento infraestructura de servicios náuticos Futrono
4	Mejoramiento infraestructura de servicios náuticos Trumao
5	Mejoramiento infraestructura de servicios náuticos Coñaripe
6	Mejoramiento infraestructura de servicios náuticos Valdivia - Marina Estancilla
7	Mejoramiento infraestructura de servicios náuticos Valdivia - Canal Haverbeck
8	Mejoramiento infraestructura de servicios náuticos Valdivia - Las Animas
Largo Plazo	
10	Subsidio a la adquisición de tecnología, partes y piezas de desarrollo local
11	Plan de créditos blandos para adquisición de nueva tecnología para Pymes Náuticas
12	Plan de capacitación mecánica náutica, mantención y refacción de embarcaciones

TABLA 32 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA BOTE AL AGUA

Fuente: elaboración Propia

Pi2	INNOVA NAUTICA
N° Proy	Nombre proyecto
Corto Plazo	
7	Constituir directorio para gestionar proyecto polo tecnológico náutico en base a I+D+I
Mediano Plazo	
1	Modernización y mejoramiento de instalaciones industriales - ASENAV
2	Modernización y mejoramiento de instalaciones industriales - ALWOPAST S.A.
3	Modernización y mejoramiento de instalaciones industriales - Collico, Valdivia
4	Modernización y mejoramiento de instalaciones industriales - Las Animas
Largo Plazo	
5	Construcción edificio incubadora de negocios e innovación náuticos en UACH
6	Construcción polo tecnológico-industrial de desarrollo náutico en base a I+D+I
8	Fomento a la creación de encadenamientos económicos en torno a la actividad náutica.
9	Fomento a la producción y transferencia tecnológica permanente
10	Incentivo producción local de carácter experimental de embarcaciones
11	Estudio e implementación programa público-privado para desarrollo de innovación náutica
12	Programa de inserción capital humano avanzado en la industria náutica local
13	Proyecto de formación y contratación de capital humano para el apoyo en innovación náutica

TABLA 33 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA INNOVA NAUTICA

Fuente: elaboración Propia

ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO NÁUTICO

Estudio de caracterización y fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

PT1 NAUTICA VERDE	
N° Proy	Nombre proyecto
Corto Plazo	
11	Desarrollo de actividades turísticas y náuticas en torno a humedales de borde
12	Instructivo de diseño de infraestructuras náuticas en ASP
13	Mesas participativas para el desarrollo náutico regional
16	Estudio de capacidad de carga eco sistémica entorno a los embarcaderos
17	Plan de actividad de turismo de intereses especiales de lo náutico en áreas silvestres protegidas
Mediano Plazo	
1	Embarcadero Turístico Punucapa - Santuario de la Naturaleza
2	Embarcadero Turístico Castillo San Luis de Alba y Santuario de la Naturaleza
3	Embarcadero Turístico Choshuenco - Huilo-Huilo
4	Embarcadero Turístico Quitaqui - Cerro Oncol y Santuario de la Naturaleza
5	Embarcadero Turístico Estero San Ramón Parque Oncol
6	Embarcadero Turístico Baden Coñaripe Lican Ray - PN Villarrica - Pino huacho
7	Embarcadero Turístico Riñinahue - hacia PN Puyehue acceso norte
8	Embarcadero Turístico Mantilhue - hacia PN Puyehue acceso sur
9	Embarcadero Turístico Rio bueno - Acceso a Parque Nacional Alerce costero
10	Embarcadero Turístico Chaihuin - Acceso a Parque Nacional Alerce costero
Largo Plazo	
14	Modelo de articulación productiva, en ASP y bordes de agua con vocación náutica
15	Potenciar y densificar las relaciones socio-productivas de la cadena de valor náutica y actores locales

TABLA 34 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA NÁUTICA VERDE

Fuente: elaboración Propia

PT2 NAUTICAS DE FUEGO	
N° Proy	Nombre proyecto
Corto Plazo	
4	Plataforma virtual para la difusión de instrumentos públicos de fomento para la inversión privada que aporte al desarrollo náutico.
Mediano Plazo	
1	Embarcadero Coñaripe
2	Embarcadero Llifén
3	Embarcadero Choshuenco
Largo Plazo	
6	Modelo de articulación productiva, que permita lograr una vinculación comercial – estratégica – sectorial
7	Potenciar y densificar las relaciones socio-productivas de la cadena náutica.
5	Modelo de fomento a la creación de encadenamientos económicos en torno a la actividad náutica.

TABLA 35 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA NÁUTICAS DE FUEGO

Fuente: elaboración Propia

PT3 AGUAS ENTRETENIDAS	
N° Proy	Nombre proyecto
Corto Plazo	
17	Vinculación de objetivos de plan de desarrollo náutico con políticas públicas regionales complementarias.
18	Plataforma de gestión de agenda regional para seguimiento de actividades con articulación al desarrollo náutico.
Mediano Plazo	
1	Costanera y muelle público Llifén
2	Costanera Oriente y poniente Lago Ranco
3	Costanera Futrono - Pto Futrono
4	Costanera y embarcadero turístico Corral
5	Costanera Mehuín
6	Costanera rampa pública y marina Panguipulli
7	Costanera Choshuenco
8	Costanera y rampa pública Coñaripe
9	Costanera y rampa pública Riñihue
10	Costanera Los Lagos
11	Costanera y balneario municipal Río Bueno
12	Costanera y muelle público Calafquén
13	Costanera y muelle público Pto Pirehueico
14	Costanera Pto Fuy
15	Costanera Pucura
16	Costanera Poniente río Valdivia, Isla Teja
Largo Plazo	
19	Potenciar y densificar las relaciones socio-productivas de la cadena náutica.

TABLA 36 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA AGUAS ENTRETENIDAS

Fuente: elaboración Propia

PT4 ENCALETADOS	
N° Proy	Nombre proyecto
Corto Plazo	
17	Capacitación del personal en actividades acuáticas y en servicios náuticos a desarrollar
12	Instructivo de diseño de infraestructuras náuticas en ASP
13	Focalización de instrumentos públicos de fomento para la inversión privada que aporte al desarrollo náutico.
16	Vinculación de objetivos de plan de desarrollo náutico con políticas públicas regionales complementarias.
Mediano Plazo	
1	Embarcadero turístico Caleta el Piojo
2	Embarcadero turístico Caleta Corral Bajo
3	Embarcadero turístico Caleta Mehuín
4	Embarcadero turístico Caleta Chaihuín
5	Embarcadero turístico Caleta Mississippi
6	Embarcadero turístico Caleta Bonifacio
7	Embarcadero turístico Caleta artesanal Valdivia
8	Embarcadero turístico Caleta de Huiro
9	Embarcadero turístico Caleta Amargos, Corral
10	Embarcadero turístico Caleta Los Molinos, Niebla
11	Embarcadero turístico Caleta Isla Mancera
Largo Plazo	
14	Modelo de articulación productiva, que permita lograr una vinculación comercial – estratégica – sectorial
15	Potenciar y densificar las relaciones socio-productivas de la cadena de valor náutica y actores locales

TABLA 37 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA ENCALETADOS

Fuente: elaboración Propia

ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO NÁUTICO

Estudio de caracterización y fomento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

PT5		RUTAS DEL AGUA
N° Proy	Nombre proyecto	
Corto Plazo		
17	Capacitación operadores turísticos para el control fitosanitario y calidad del recurso hídrico	
24	Capacitación de armadores para el control fitosanitario y calidad del recurso hídrico	
18	Instructivo de diseño de infraestructuras náuticas en ASP	
19	Focalización de instrumentos públicos de fomento para la inversión privada que aporte al desarrollo náutico.	
Mediano Plazo		
1	Embarcaderos Turísticos Ruta turística Río Tornagaleones sector Carboneros	
2	Embarcaderos Turísticos Ruta turística Río Angachilla - Sector Miraflores y Las Gaviotas	
3	Embarcaderos Turísticos Ruta turística Estero Cutipay	
4	Embarcaderos Turísticos Ruta turística Humedales Santuario Carlos Anwandter	
5	Embarcaderos Turísticos Ruta turística Valdivia - Puerto Altue y Castillo San Luis de Alba	
6	Embarcaderos Turísticos Ruta turística Valdivia Las Animas - Collico - Pishuinco	
7	Embarcaderos Turísticos Ruta turística Corral Chaihuín	
8	Embarcaderos Turísticos Ruta Río Bueno - Trumao - Llancacura - Venecia	
9	Embarcaderos Turísticos Ruta Turística Futrono - Isla Huapi - Lago Ranco - Llifén	
10	Embarcaderos Turísticos Ruta Turística Pto los Llolles - Maihue - Maqueo - Rupumeica	
11	Embarcaderos Turísticos Ruta Turística Panguipulli Choshuenco	
12	Embarcaderos Turísticos Ruta Turística Coñaripe Lican Ray	
13	Embarcaderos Turísticos Ruta Turística Gral. Lagos calle Orellana - Canal Haverbeck calle Bilbao	
14	Ruta de pesca recreativa río Calcurrupe	
15	Ruta de pesca recreativa tramo superior Río Bueno	
16	Ruta de los humedales en la cuenca del río Cruces, río Valdivia y río Angachilla	
Largo Plazo		
21	Modelo de fomento a la creación de encadenamientos económicos en torno a la actividad náutica.	
22	Potenciar y densificar las relaciones socio-productivas de la cadena de valor náutica y actores locales	
23	Incentivo a la adquisición de embarcaciones de producción local	
20	Fomento a la producción y renovación local de embarcaciones con sello identitario regional	

TABLA 38 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA RUTAS DEL AGUAS

Fuente: elaboración Propia

PT6		ECO - NAUTICA
N° Proy	Nombre proyecto	
Corto Plazo		
17	Fomento al desarrollo de la actividad náutica como forma de educación ambiental	
13	Estudio de capacidad de carga ecosistémica entorno a los embarcaderos	
14	Vinculación de objetivos de plan de desarrollo náutico con políticas públicas de conservación medioambiental	
9	Instructivo de diseño de infraestructuras náuticas en ASP	
12	Vinculación de objetivos de plan de desarrollo náutico con políticas públicas regionales complementarias.	
8	Desarrollo de actividades turísticas y náuticas en torno a humedales de borde	
15	desarrollo de actividades náuticas de acuerdo a la capacidad de carga de los ecosistemas	
Mediano Plazo		
1	Embarcaderos y puntos de información ecológica Río Angachilla - Sector Miraflores y Las Gaviotas	
2	Embarcaderos y puntos de información ecológica Estero Cutipay	
3	Embarcaderos y puntos de información ecológica Humedales Santuario Carlos Anwandter	
4	Embarcaderos y puntos de información ecológica Valdivia - Puerto Altue y Castillo San Luis de Alba	
5	Embarcaderos y puntos de información ecológica Pto los Llolles - Maihue - Maqueo - Rupumeica	
6	Embarcaderos y puntos de información ecológica Quitaqui	
7	Embarcaderos y puntos de información ecológica Estero San Ramón	
Largo Plazo		
10	Fomento a la creación de encadenamientos económicos en torno a la actividad náutica.	
11	Modelo de articulación productiva, que permita lograr una vinculación comercial – estratégica – sectorial	
16	Instructivos de infraestructuras náuticas para áreas de alta sensibilidad medioambiental	

TABLA 39 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA ECO-NÁUTICA

Fuente: elaboración Propia

PT7	PARADORES TURÍSTICO- INDUSTRIALES
N° Proy	Nombre proyecto
Corto Plazo	
5	Desarrollo de protocolos de diseño de Infraestructuras náuticas y bordes de agua, funcionales, seguros e identitarios
8	Estudio de diseño de miradores ribereños y paleta informativa de la historia industrial náutica local.
9	Modelo de articulación entre entidades de educación para el uso de infraestructuras náuticas
10	Difusión turística de la ruta de los artilleros
11	Fomento de la puesta en valor de la riqueza industrial en torno a lo náutico
7	Vinculación de objetivos de plan de desarrollo náutico con políticas públicas regionales complementarias.
Mediano Plazo	
1	Mirador ribereño y paleta informativa industria náutica valdiviana - Canal Haverbeck
2	Mirador ribereño y paleta informativa industria náutica valdiviana- Asenav
3	Mirador ribereño y paleta informativa industria náutica valdiviana - Alwoplast S.A.
4	Mirador ribereño y paleta informativa industria náutica valdiviana - Cutipay
Largo Plazo	
6	Modelo de articulación productiva, que permita lograr una vinculación comercial –estratégica – sectorial

TABLA 40 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA PARADORES TURÍSTICO-INDUSTRIALES

Fuente: elaboración Propia

PT8	BUEN VECINO DEL AGUA
N° Proy	Nombre proyecto
Corto Plazo	
10	Estudio normativa comparada en reglamentación de impactos paisajísticos
11	Estudios sobre establecimientos local de regulación paisajística en bordes de agua
12	Mesas de trabajos actores público privados para mejoramiento paisajístico de bordes agua
13	Plan de forestación para cortinas vegetales en industrias de alto impacto paisajístico
7	Vinculación de objetivos de plan de desarrollo náutico con políticas públicas regionales complementarias.
9	Estudio para definir borde río Valdivia y Calle-Calle como Zona Típica
Mediano Plazo	
1	Mejoramiento paisajístico sector Canal Haverbeck
2	Mejoramiento paisajístico sector Las Animas
3	Mejoramiento paisajístico sector Chipiadora - Río Valdivia
4	Mejoramiento paisajístico sector Puerto de Corral
5	Mejoramiento paisajístico sector río Guacamayo
6	Mejoramiento paisajístico sector Chipiadora de Corral

TABLA 41 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA BUEN VECINO DEL AGUA

Fuente: elaboración Propia

ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO NÁUTICO

Estudio de caracterización y formento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos

PT9 CAMINOS AL AGUA	
N° Proy	Nombre proyecto
Corto Plazo	
23	Mesas participativas para el desarrollo náutico regional
25	Vinculación de objetivos de plan de desarrollo náutico con políticas públicas regionales complementarias.
28	Diseñar e implementar instancias de coordinación intersectorial tierra agua
Mediano Plazo	
1	Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad playa Epulafquén
2	Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad playa Ranquel
3	Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad costanera y rampa Lago Ranco
4	Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad Pto las Rosas.
5	Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad bajada Marina Estancilla
6	Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad sector Miraflores, río Angachilla y Las Gaviotas
7	Mejoramiento de accesibilidad playa Choshuenco
8	Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad playa Coñaripe
9	Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad rampa Corral
10	Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad de playa Riñihue
11	Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad Pto. Los Llolles
12	Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad Niebla, caleta el Piojo
13	Mejoramiento y pavimentación Calle Orellana, Valdivia
14	Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad Llifén
15	Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad Las Animas, calle Bombero Clasing
16	Mejoramiento y pavimentación de accesibilidad Canal Haverbeck, Calles Bilbao y Miraflores
17	Fondeadero Playa Ranquel
18	Fondeadero Playa Riñihue
19	Fondeadero Playa Costanera Panguipulli
20	Fondeadero Playa Costanera Coñaripe
21	Fondeadero Playa Costanera Corral
22	Fondeadero Playa Lago Ranco
26	Estudios de pre y factibilidad para proyectos de mejoramiento vial cuando se requiera
27	Priorizar proyectos viales que mejoren interface tierra agua
Largo Plazo	
24	Modelo de articulación productiva, que permita lograr una vinculación comercial – estratégica – sectorial

TABLA 42 PLAZOS PROYECTOS PROGRAMA CAMINOS AL AGUA

Fuente: elaboración Propia

2.2. Los Ríos náutica para todos

Durante el proceso de elaboración de esta imagen objetivo, se consideraron los aspectos del catastro de la situación base y los aspectos jerárquicos del territorio aquí relevados, así como también los escenarios construidos a partir del reconocimiento de tres líneas presentes en la náutica regional – el turismo náutico, la industria y servicios náuticos y los deportes náuticos – los cuales permitieron analizar el territorio náutico desde el punto de vista de estos 3 elementos. Además, las sesiones participativas permitieron el reconocimiento de dos aspectos de suma importancia para el acontecer diario de las actividades náuticas. A través de la voz de actores relevantes, el medio ambiente náutico – haciendo mención a los cursos de agua y cuerpos lacustres que son el soporte de toda actividad náutica – fue un aspecto mencionado por los constantes conflictos que existen por sobre todo hacia industrias y empresas forestales y energéticas que inciden en el estado de las agua y por ende alteran el desarrollo de las actividades. Por otro lado, se hizo mención a la cultura náutica, mencionando la carencia de una base educativa que se construya a partir de los niños de la región, para mejorar la relación de la comunidad con los espacios de borde y posibilitar más oportunidades para la recreación y práctica del deporte de la actividad náutica.

Bajo estas tres instancias, la estrategia se construye a partir de un escenario deseado que contiene 5 líneas de desarrollo que plantean dentro de sí mismas, programas y proyectos que buscan potenciar desde su línea una actividad náutica que tribute hacia los atractivos presentes o posibilite mayores opciones de extender nexos y asociatividades de negocios que pueda apalancar de mejor manera las actividades náuticas.



De un total de 18 programas propuestos para esta estrategia, se elaboraron en mesas de trabajo con el equipo profesional donde se discutieron y analizaron las opciones que permitirían definir las principales directrices a considerar para la elaboración de una estrategia náutica.

Si bien la Región de Los Ríos es una amplia opción de parajes náuticos y con gran potencialidad paisajística y con variados ecosistemas y condiciones de aguas para el desarrollo del turismo y el deporte, se determinó que un territorio náutico que desee apuntar hacia un desarrollo de las actividades y sus complementos debe considerar esencial el fomento de la actividad náutica para establecerla como una actividad inclusiva, tomando en cuenta la carencia que la región presenta en este aspecto, viendo como acción prioritaria, la educación de la comunidad para acercarlos a los cuerpos de agua a la realización de actividades náutica.

Tomando en consideración esta primicia para definir los lineamientos de una estrategia náutica; las propuestas dadas fueron estudiadas para relevar el sentido de cada uno de los programas. Con la amplia gama de proyectos incluidos dentro de los programas se pudo evidenciar que aquellos que son capaces de relacionar a la comunidad a través de la infraestructura deben ser programas que se establezcan en las primeras líneas o prioridades para concretar iniciativas de desarrollo náutico. A manera de síntesis aquellas iniciativas que presentan una amplia tendencia en la Educación y consideran intervenciones en los borde a modo de infraestructuras náuticas - Sea del tipo que sea - serán propuestas de mayor relevancia por sobre otras propuestas sean turísticas, industriales o culturales.

Se discutió acerca de cuál de las propuestas logra englobar de mejor manera la democratización de la actividad náutica, tomando en cuenta los espacios

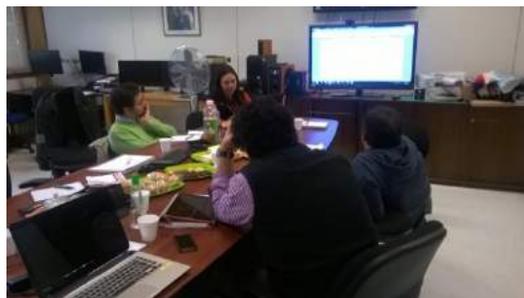
que aborda a nivel regional, la cantidad de proyectos involucrados y el enfoque y trascendencia de las intervenciones, para lo cual se consideró que la línea de los deportes náuticos integra de mejor manera aspectos que se relaciona hacia la educación de la náutica y el fomento de la actividad a través de la construcción y localización estratégica de las infraestructuras propuestas.

De esta manera el programa vislumbra de manera estratégica cuales son los parámetros a considerar para otorgar ciertas jerarquías a los programas propuestos, donde los aspectos de la educación y la infraestructura se hacen más relevantes.



FOTOGRAFÍA 24: EQUIPO DEL PROYECTO

Reunión del equipo del Proyecto Los Ríos Náutico para el desarrollo de la Estrategia
Fuente: Elaboración propia



FOTOGRAFÍA 25: EQUIPO DEL PROYECTO

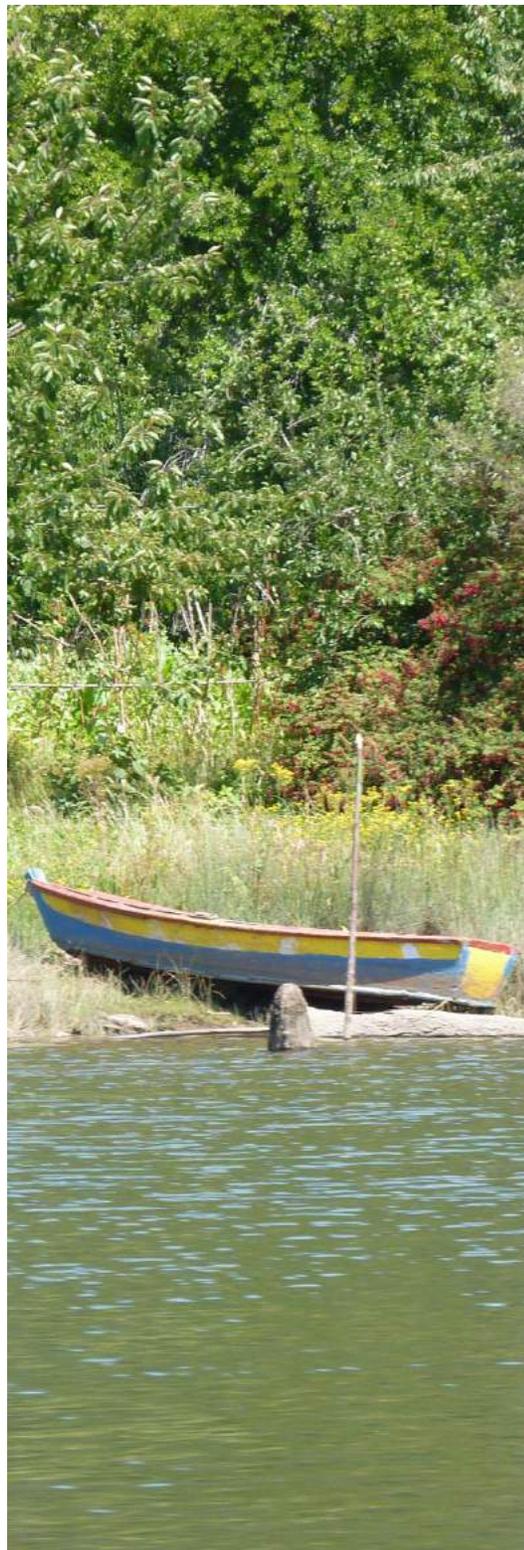
Reunión del equipo del Proyecto Los Ríos Náutico para el desarrollo de la Estrategia
Fuente: Elaboración propia

2.3. Propuestas y Estrategias de Base para el Desarrollo Náutico

Reconociendo las potencialidades náuticas presentes en la Región de Los Ríos, se evidenció una amplia gama de posibilidades y complementos a la actividad náutica, siendo esta desarrollada en diferentes líneas y diversas áreas de la región, dando valor al amplio recurso hídrico existente que se distribuye principalmente en lagos del sector centro y cordillerano de la región, la extensa red fluvial y desagüe de estos lagos hasta llegar al mar.

Con el objetivo de sacar el mayor provecho posible a este recurso y cuidando su valor hídrico, es que esta estrategia define “Lineamientos de Base” que sustenten la actividad náutica regional y le brinde de esta manera, una estructura basal para potenciar y fomentar el desarrollo náutico de la Región de Los Ríos, siendo estas las estrategias requeridas para impulsar aquellas iniciativas de carácter específico que decantarán en programas de fomento a la actividad náutica y que puedan concretar proyectos que la potencien.

Metodológicamente, la definición de estos lineamientos se basa en el catastro, análisis y caracterización náutica regional de la etapa 1, tomando en cuenta las diferentes líneas de desarrollo allí definidas, pudiendo elaborar una estrategia que complementa e integra los diferentes ámbitos del mundo náutico reconocido, tales como el turismo náutico, la industria y servicios náuticos y el deporte náutico. No obstante, la actividad náutica, también está estrechamente ligada a temas medioambientales – dada la condición del espacio acuático en donde se desenvuelve y en relación a áreas con alto valor medioambiental y paisajístico, pudiendo ser muchas de ellas áreas protegidas – siendo un aspecto a considerar como línea de desarrollo para la elaboración de la estrategia.



Por otro lado, la actividad náutica se desenvuelve en torno a espacios relevantes en el acontecer diario, siendo parte de la idiosincrasia del lugar y formando parte de la cultura y el patrimonio de la región. Debido a ello, la actividad náutica tanto en su desarrollo deportivo, industrial, turístico y productivo es que forma parte de la cultural y de la y también de la idiosincrasia del lugar. Es por ello que tanto en el catastro de la situación base de este estudio y en la sesión participativa, la actividad náutica como tal, se reconoce como parte de la cultura de la Región de Los Ríos – dada la vasta historia náutica que data desde tiempos precolombinos – dando cuenta de la relevancia de la actividad en el territorio. Es por ello que la estrategia considera a la cultura náutica como una de las líneas para fomentar el desarrollo de la actividad náutica en la región.

Considerando estos aspectos, la estrategia náutica a implementar, integra las distintas líneas de desarrollo reconocidas, con el objetivo de establecer un fundamento conceptual y estratégico, que previo a definir propuestas y proyectos, enmarque las principales problemáticas del mundo náutico regional en lineamientos que faciliten la gobernabilidad y propicien y fomenten el desarrollo náutico en el territorio, siendo estas las medidas a tomar de primera línea, que sustenten, guíen y faciliten la concreción de los diferentes programas y proyectos que esta considera.

Los “lineamientos basales” dan cuenta de las labores de gestión y gobernabilidad que se debería considerar para concretar las iniciativas posteriores, siendo relevantes para acoplar el desarrollo náutico al desarrollo integral de la Región de Los Ríos. Dando cuenta de ello, esta mirada considera “ideas fuerza” que deben sustentar el fomento de la actividad náutica regional y apalancar su desarrollo.

La región cuenta con una plataforma natural idónea para el desarrollo de la náutica, con un vasto territorio navegable y de soporte para actividades deportivas, recreativas y productivas. Por otro lado cuenta con un potencial de servicios importante, que puede ser capaz de articularse y satisfacer las necesidades del desarrollo náutico, el cual todavía

no ha sido explotado a cabalidad en todo el territorio.

A su vez, la amplia gama de atractivos culturales y naturales aprovechables para el turismo, brinda más posibilidades para ampliar el turismo náutico y propiciar la inversión privada y de operadores turísticos que de manera sostenible puedan hacer uso de los recursos. En este contexto, considerando la diversidad de atractivos y recursos turísticos del territorio regional, se configura un escenario propicio para el desarrollo de encadenamientos productivos en torno a distintos tipos de turismo de intereses especiales y en lo cual, el sector náutico presenta, dadas las características del territorio regional, una interesante alternativa, de alto potencial de desarrollo. Se debe destacar que la mayoría de las comunas de la región cuentan con atractivos turísticos y por tanto, los territorios tienen una alta potencialidad para el desarrollo del turismo encadenado a la fuerza gravitacional de la capital regional, que presenta mayor cantidad de servicios y mayor capacidad logística, de conectividad.

Para el fomento del desarrollo náutico, se requiere en primera instancia, sustentar el desarrollo de la actividad náutica por la vía del incremento de la productividad marginal de los factores productivos, que se relacionan a ella, y por otra, y para que ello se gatille, es preciso desarrollar un mecanismo que permita aglutinar y encadenar dichos factores productivos, especialmente los que propicien la inversión, capital humano, gestión, I+D e innovación, en torno a la cadena de valor náutica. Esto se podría concretar a través del establecimiento de un Consejo Público Privado (CPP) para el desarrollo de la actividad náutica en el territorio, que involucre a nivel de sub-territorios de acuerdo a los espacios náuticamente relevantes (Valdivia, Panguipulli, Futrono) y desenvolviéndose en los distintos mundos reconocidos de la actividad (industria, turismo, deporte), involucrando a todos los actores náuticos a escala regional, como estrategia de coordinación y vínculo de actores relacionados a un territorio y en función de iniciativas que se pueden apalancar en común con la asociatividad de estos actores.

De lo registrado en la situación base del mundo náutico regional y lo recogido de las sesiones participativas, es imperativo establecer modos de interrelación de los actores de las diferentes líneas de desarrollo náutico, para lo cual se requiere la conformación de una mesa náutica regional de la Región de Los Ríos. Esta medida base, se debe constituir como un espacio que genere instancias de encuentro e interlocución permanente, entre actores náuticos reconocidos en la región, siendo del ámbito público y privado o de ambos, pudiendo conformar una mesa de trabajo que potencie el fortalecimiento, coordinación, retroalimentación y articulación de los actores sociales en torno al desarrollo de la actividad náutica de la región de Los Ríos, para la toma eficiente de decisiones y seguimiento sobre los usos y cuidado de los cursos de agua, sus bordes y sus cuencas respectivas.

Al respecto, se requieren instancias de encuentro e interlocución permanente (mesa público-privada) entre actores regionales de la gran empresa vinculada a lo náutico, con el propósito de lograr un mayor entendimiento entre los estándares requeridos para el desarrollo sectorial y lo que potencialmente pueden desarrollar de manera articulada con los pequeños y medianos actores náuticos locales. Esta organización deberá tener la capacidad de ser rotativa según las cuencas de la región generando nexos en los lugares de mayor desarrollo náutico de la región dando cabida a todas las problemáticas e iniciativas que propicien un mayor desarrollo náutico regional.

Dentro de la conformación se hace necesario identificar las demandas no cubiertas por los actores y empresas regionales náuticas más desarrolladas en el rubro y sobre esta base, activar la asociatividad de los proveedores y posibles actores relevantes de menor tamaño para que, bajo la lógica de la cooperación, pueda comenzar un flujo de aprendizaje y desarrollo focalizado en aquellas áreas específicas donde resulta más proclive gestar relaciones asociativas entre actores náuticos regionales o los que se vinculan en un espacio de uso en común.

Otra medida es articular participativamente una “Estrategia de Fomento Náutico”; cuyo propósito sea la creación de encadenamientos económicos en torno a la actividad náutica, sea esta para la actividad turística, deportiva industrial, de servicios náuticos o productiva en la región, que incorpore innovación en eventos, ofertas, servicios y procesos y a su vez un paulatino cambio socio-productivo que promueva eficiencia colectiva y competitividad sistémica en el territorio.

Esta medida propicia la asociación de actores o empresas de diferentes líneas, pudiendo generar productos con sello único e identitario, traspasando las barreras de la gestión. La Región de Los Ríos constata una creciente especialización en los rubros relacionados a la actividad náutica; pudiendo estos estar relacionados y vinculados en la generación de un producto en común, se pueden gestar actividades de carácter náutico, industrial, deportivo o de otros vínculos que generen de igual manera investigación, desarrollo e innovación en la actividad náutica. De esta manera, la estrategia se ha de focalizar en la creación de instancias para articular actores y superar asociativamente las brechas que condicionen el desarrollo efectivo de nuevas oportunidades para la innovación, la investigación o los negocios.

Como una medida de monitoreo y control del desarrollo náutico regional, la estrategia debe considerar una plataforma web como seguimiento de los proyectos a concretar y como portal “informativo náutico” sobre la actualidad regional en sus variados aspectos, siendo a su vez, un método de interlocución de los actores de manera no presencial. Para ello se deberá otorgar la administración a un organismo coordinador pudiendo ser un consejo público-privado, siendo una gestión para la difusión de actividades náuticas y como plataforma de enlace con los organismos públicos coordinadores de iniciativas náuticas.

Otro aspecto de fomento al desarrollo náutico es un estudio que sustente un mejor desarrollo normativo respecto a la náutica deportiva y los usos de espacios náuticos para fines recreativos, propiciando los cambios normativos respectivos

que simplifiquen y armonicen los procedimientos de concesiones, usos de riberas y clarifique marcos regulatorios con distinciones entre la navegación fluvial, marítima o lacustre. A su vez se debe establecer una categorización de proyectos náuticos según su escala o inversión, dejando una forma legal base y simplificada para las concesiones de obra náuticas de menos escala como muelles o rampas para embarcaciones menores, exigiendo mayores requerimientos legales y técnicos para los

proyectos de mayor envergadura, impacto y complejidad.

Por otro lado, este estudio debe contemplar un fomento a la regularización de las infraestructuras náuticas existentes, pudiendo establecer formas legales de menor complejidad y procedimiento, para de esta manera mantener un correcto uso de los bordes de agua de la región.

2.4. Áreas estratégicas.

Las áreas estratégicas se desprenden del escenario deseado y ponen en valor los aspectos esenciales rescatados de las propuestas – de programas sus los proyectos involucrados – y de acuerdo a las líneas de cada una de ellas. Estas áreas priorizan los aspectos de mayor incidencia en el territorio y que engloban de manera estratégica propuestas que permitan detonar una actividad náutica que se vincule en varias líneas de desarrollo, adquiriendo mayor relevancia como proyectos detonantes para la actividad náutica.

De las propuestas reconocidas, la línea deportiva es la cual puede vincular mayoritariamente los aspectos relevados en la imagen objetivo, constituyendo una parte importante para el desarrollo y fomento de la náutica regional. No obstante, los elementos a enlazar o complementar para el desarrollo de la náutica regional, se conforman a partir de una mixtura que posibilite abarcar de manera estratégica los programas más relevantes.

Como fue descrito en el escenario deseado, el complemento de la actividad náutica con otras actividades, da lugar a la consolidar los espacios de borde a través de infraestructura náutica de carácter público. No obstante esta condición no se pondrá en valor si la comunidad no cuenta con una cultura fundada desde la base y que posicione a la actividad como parte significativa del desarrollo de la región, dando valor a la educación náutica y a los proyectos relacionados.

Estas dos áreas engloban una serie de proyectos que dentro de esta estrategia, significan los proyectos prioritarios para la consolidación de la actividad náutica en nivel regional. De esta manera las áreas de estratégicas son dos: I) educación náutica y II) Infraestructura náutica, dentro de las cuales se destacan algunos proyectos que conformarán una gama estratégica de intervenciones , los cuales combinados dentro de un espacio preferente para el desarrollo náutico, pueden decantar en intervenciones más significativas para el desarrollo náutico regional.



2.4.1. Educación para la masificación de lo náutico.

Estratégicamente, la educación náutica se transforma en un área con alto valor para el desarrollo de una estrategia náutica. Como ya fue expresado en las sesiones participativas, la falta de una cultura hacia lo náutico y el no poder acercarse a la comunidad hacia los espacios de borde – sean por la carencia de bajadas públicas y por la privatización de los bordes – repercute en la falta de interés hacia las actividades náuticas.

El plantear al desarrollo náutico como una línea para el desarrollo regional, se sustenta en la amplia red fluvial y la zona lacustre de la región, no obstante no todas las localidades presentan una buena relación hacia los espacios de borde, siendo espacios de carácter turístico o simplemente sin la posibilidad de potenciar una actividad náutica.

Es así que de toda la cartera de proyectos, algunas propuestas, se orientan a fomentar la actividad desde las bases de la educación, pudiendo ser instalaciones complementarias a la infraestructura escolar e integrada a un modelo educativo que considere a la actividad náutica – exclusivamente en la región de los ríos – como parte de la formación en edades tempranas.

De esta manera los proyectos involucrados hacen énfasis en el fomento de la actividad deportiva, siendo como requerimiento basal, la enseñanza de la natación – contando con iniciativas para ello en todas las capitales comunales de la región – marcando la importancia de posicionar a la actividad náutica como un pilar fundamental en la educación de las comunidades de la región.

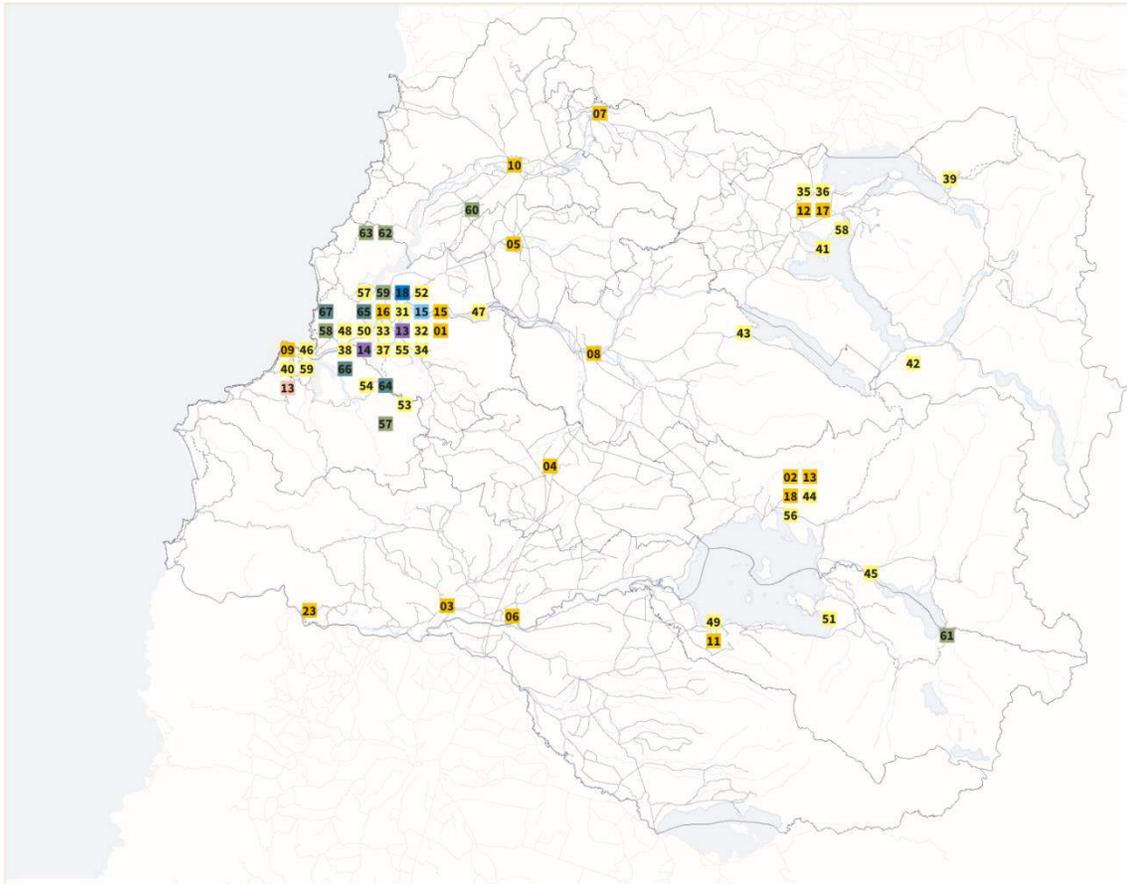
Los proyectos relacionados buscan potenciar desde la base y mantener el interés de la comunidad en el desarrollo náutico y el deporte náutico. Para ello, las propuestas dan fomento al deporte náutico – como principal línea de desarrollo – según las etapas que se requieren para cada edad, dando posibilidades a la enseñanza de la natación a través de las piletas públicas, a continuar de una manera recreativa y de introducción a los deportes náuticos a través de los parques náuticos y continuar el ciclo del desarrollo deportivo y de formación a través de los polideportivos. Estas dos últimas instalaciones se desarrollarán en los lugares con potencialidad y nivel de consolidación para soportarlas y contar con

las condiciones naturales que se requieran para el desarrollo deportivo. Contando con esta base, la educación náutica plantea potenciar el desarrollo deportivo del alto rendimiento al fortalecer el CAR náutico en Valdivia. Estas iniciativas se enmarcan dentro de un modelo de gestión principalmente de coordinación pública, no obstante también en el área estratégica de la educación se plantea fortalecer a las instituciones deportivas reconocidas tales como clubes deportivos y clubes, que amplían el desarrollo deportivo hacia líneas más avanzadas y específica hacia un deporte náutico en particular. Así el deporte se situaría como una actividad representativa y con un valor adquirido desde la formación escolar.

Por otro lado la educación desde la actividad náutica se abre hacia otras líneas tales como el mantenimiento del recurso hídrico (observatorio del agua) y el desarrollo de nuevas tecnologías para la náutica en un modelo de I+D+I (polo tecnológico industria náutica) y el valorizar la historia de la región de los ríos (centro de interpretación de la cultura náutica territorial) y embarcaderos que se relacionan a espacios náuticos de alto valor ecológico. Los proyectos relacionados a la educación náutica corresponden a Embarcaderos en relación a humedales e industrias, piletas públicas, parques acuáticos, polideportivos, mejoramientos y nuevas infraestructuras para clubes náuticos, pista de aguas quietas, centros náuticos (como el proyectado desde la municipalidad de Corral) y centros de interpretación para la innovación, a tecnología y la cultura náutica.

Los programas aquí involucrados corresponden a las 5 líneas que incluyen los programas aguas vivas, Eco-Náutica, Paradores turístico- Industriales, Todos al agua, Náutica para todos, Innova Náutica y Aguas de la Historia.

De esta manera los proyectos destacados que se representan en la gráfica a continuación, denotan la localización de proyectos en todas las comunas y de una fuerte concentración de estos en Valdivia – dado el alto número de actores y clubes náuticos allí localizados – y la presencia de proyectos puntuales en la zona central de la región y dos concentraciones marcada en dos cuerpos lacustre relevantes, como en Panguipulli y Futrono.



PA1 Aguas Limpias

15 Observatorio del Agua

PA2 Aguas Vivas

18 Observatorio del Agua

PT6 Eco - Náutica

- 57 Embarcaderos y puntos de información ecológica Río Angachilla - Sector Miraflores y Las Gaviotas
- 58 Embarcaderos y puntos de información ecológica Estero Cutipay
- 59 Embarcaderos y puntos de información ecológica Humedales Santuario Carlos Andwamer
- 60 Embarcaderos y puntos de información ecológica Valdivia - Puerto Altue y Castillo San Luis de Alba
- 61 Embarcaderos y puntos de información ecológica Pto Los Lloyes - Maihue - Maqueo - Rupumeica
- 62 Embarcaderos y puntos de información ecológica Quitachi
- 63 Embarcaderos y puntos de información ecológica Estero San Ramón

PT7 Paradores turístico- Industriales

- 64 Mirador ribereño y paleta informativa industria náutica valdiviana - Canal Haverbeck
- 65 Mirador ribereño y paleta informativa industria náutica valdiviana- Asenav
- 66 Mirador ribereño y paleta informativa industria náutica valdiviana - Alwoplast S.A.
- 67 Mirador ribereño y paleta informativa industria náutica valdiviana - Cutipay

PD1 Todos al agua

- 1 Pileta Publica Valdivia
- 2 Pileta Publica Futrono
- 3 Pileta Publica La Unión
- 4 Pileta Publica Paillaco
- 5 Pileta Publica Mafil
- 6 Pileta Publica Río Bueno
- 7 Pileta Publica Lanco

8 Pileta Publica Los Lagos

- 9 Pileta Publica Corral
- 10 Pileta Publica Mariquina
- 11 Pileta Publica Lago Ranco
- 12 Pileta Publica Panguipulli
- 13 Parque Acuático-Náutico deportivo Futrono, Pto. Las Rosas
- 14 Parque Acuático-Náutico deportivo Panguipulli, Sector costanera
- 15 Parque Acuático-Náutico deportivo Valdivia Sector Las Animas
- 16 Polideportivo Acuático-náutico Valdivia - sector Las Animas
- 17 Polideportivo Acuático-náutico Panguipulli
- 18 Polideportivo Acuático-náutico Pto Las Rosas, Futrono

PD2 Náutica para todos

- 31 Mejoramiento de infraestructura club de remo Centenario
- 32 Mejoramiento de infraestructura club de remo Arturo Prat
- 33 Mejoramiento de infraestructura club de remo Phenix
- 34 Ampliación de infraestructura y espacio de borde centro de alto rendimiento náutico, CAR Valdivia
- 35 Nueva infraestructura escuela de vela Panguipulli
- 36 Nueva infraestructura club de remo Panguipulli
- 37 Apertura y fortalecimiento de Club de Yates de Valdivia
- 38 Embarcadero Marina Estancilla
- 56 Pista de Aguas Bahía Pto Las Rosas
- 57 Pista de Aguas Quietas Isla Teja
- 58 Pista de Aguas Quietas Panguipulli
- 59 Centro Náutico y acuático Corral

PI2 Innova Náutica

- 13 Construcción edificio incubadora de negocios e innovación náuticos en UACH
- 14 Construcción polo tecnológico-industrial de desarrollo náutico en base a I+D+I

PC2 Aguas de la Historia

- 13 Centro de interpretación de la Cultura Náutica Territorial

ILUSTRACIÓN 8 PROYECTOS PARA EL FOMENTO DE LA EDUCACIÓN NÁUTICA

Fuente: Elaboración propia

2.4.2. Infraestructura para el fomento de lo náutico.

El fomento de la infraestructura náutica se establece como una línea fundamental para potenciar la actividad. Si bien la región cuenta con una infraestructura de uso público, esta se limita a puntos específicos y controlados para el acceso y bajo las restricciones que impone la capitania de puerto respectiva. Como ya fue dicho en las sesiones participativas a lo largo de la región, la falta de posibilidades para el goce de los bordes de agua de manera libre, limita potenciar la actividad náutica y el interés de la comunidad por el desarrollo de la actividad.

La posibilidad del territorio regional para potenciar la actividad náutica se sustenta en gran medida a la presencia de una extensa red fluvial y una zona lacustre extensa, con posibilidades para la navegabilidad y aptos para el desarrollo del deporte, el turismo o eventos deportivos, viéndose potenciado por la presencia de localidades consolidadas con una buena dotación de equipamientos y con población local que aproveche las virtudes naturales de la región de los Ríos.

De esta manera, la cartera de proyectos propuesta, se focaliza en aquellas que consideran extender la red de infraestructura existente y generar un territorio con variadas posibilidades para las actividades náuticas, pudiendo potenciar en gran medida al turismo y el deporte.

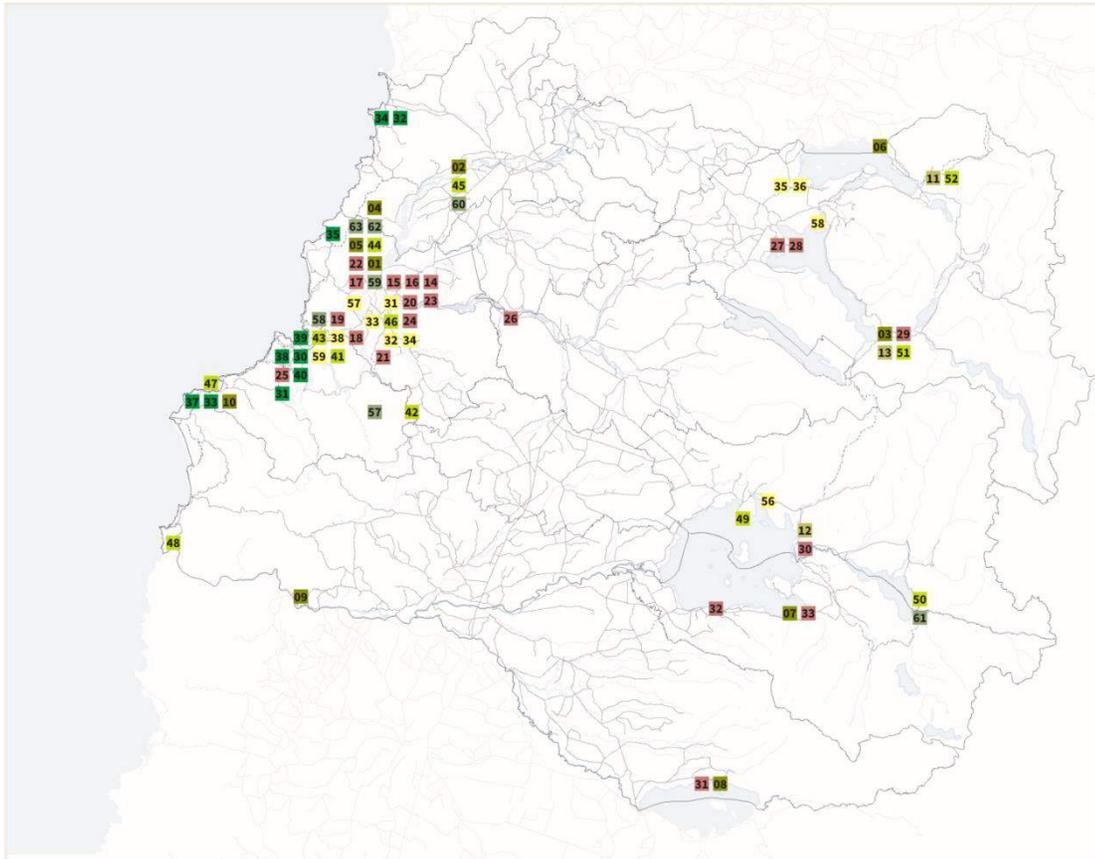
En esta área estratégica los proyectos se enfocan principalmente en tres de las líneas reconocidas, considerando proyectos de turismo mayoritariamente y de deporte en segunda instancia. En este espectro las tipologías de proyectos a considerar consisten en embarcaderos turísticos, marinas deportivas y en muelles deportivos, los cuales de posicionan en dos grandes sectores de la región; en primer lugar, generando una mayor concentración en el área de la ciudad de Valdivia, donde los embarcaderos toman posesión de espacios con singular riqueza natural – como el sitio Ramsar del Santuario de la Naturaleza Carlos Anwandter – y en otros lugares con gran potencial paisajístico o con posibilidades de enlazar con atractivos naturales de gran presencia en el territorio. Por otro lado, los embarcaderos figuran

como infraestructuras de enlace para con actividades productivas como en las caletas de pescadores en donde estratégicamente las infraestructuras pueden detonar mayores relaciones y desencadenar nuevas más posibilidades para complementar turísticamente.

Otra de las infraestructuras propuestas, corresponde a los muelles que se establecen en relación a barrios residenciales, con el objetivo de fomentar la actividad deportiva de carácter recreacional, pero que pone en valor la condición de borde de algunos sectores en la región en donde la comunidad puede establecer una mejor relación con la actividad náutica. Estas relaciones se dan con mayor presencia en el área de Valdivia (por la mayor cantidad de límites urbanos en relación a áreas navegables las cuales presentan barrios residenciales con borde de agua) sin embargo algunos sectores en Enco, Llifén y Mantilhue se incluyen en esta área estratégica.

Ya hacia el interior de la región, se puede apreciar en la gráfica, la siguiente concentración que se da en los lagos más importantes, específicamente en el lago Panguipulli con los sectores de Panguipulli y Choshuenco, en el lago Calafquén en Coñaripe, en el lago Ranco se reparten proyectos en Pto las Rosas, Llifén y Río Calcurrupe, en el lago Maihue en los sectores de Rupumeica y Hueinahue y en el lago Puyehue en el balneario de Mantilhue. En esta área de desarrollo, se presentan tres líneas principalmente, Turismo Náutico, Deportes Náuticos y Cultura Náutica, en los cuales se incluyen programas como Náutica Verde, Náuticas de Fuego, Encaletados, rutas del agua, Eco-Náutica, náutica para todos y Mi barrio mi muelle.

La infraestructura náutica y su amplia presencia en los programas propuestos denota ser un elemento estratégico al poder detonar varias propuestas (programas) con la instalación de una infraestructura estratégica que se vincule a ambos propósitos, sirviendo para fines turísticos y recreativos pero también aportando al turismo y la idiosincrasia de cada sector al ser un elemento que genera relación directa de la comunidad con los cursos y cuerpos de agua.



PT1 Nautica Verde

- 01 Embarcadero Turístico Punucapa - Santuario de la Naturaleza
- 02 Embarcadero Turístico Castillo San Luis del Alba y Santuario de la Naturaleza
- 03 Embarcadero Turístico Choshuenco - Huilo-Huilo
- 04 Embarcadero Turístico Quitaqui - Cerro Oncol y Santuario de la Naturaleza
- 05 Embarcadero Turístico Estero San Ramon Parque Oncol
- 06 Embarcadero Turístico Baden Coñaripe Lican Ray - PN Villarrica - Pinohuacho
- 07 Embarcadero Turístico Riñinahue - hacia PN Puyehue acceso norte
- 08 Embarcadero Turístico Mantihue - hacia PN Puyehue acceso sur
- 09 Embarcadero Turístico Rio bueno - Acceso a Parque Nacional Alerce costero
- 10 Embarcadero Turístico Chaihuin - Acceso a Parque Nacional Alerce costero

PT2 Nauticas de fuego

- 11 Embarcadero Coñaripe
- 12 Embarcadero Llifén
- 13 Embarcadero Choshuenco

PT3 Encaletados

- 30 Embarcadero turístico Caleta el Piojo
- 31 Embarcadero turístico Caleta Corral Bajo
- 32 Embarcadero turístico Caleta Mehúin
- 33 Embarcadero turístico Caleta Chaihuin
- 34 Embarcadero turístico Caleta Mississipi
- 35 Embarcadero turístico Caleta Bonifacio
- 36 Embarcadero turístico Caleta artesanal Valdivia
- 37 Embarcadero turístico Caleta de Huiro
- 38 Embarcadero turístico Caleta Amargos, Corral
- 39 Embarcadero turístico Caleta Los Molinos, Niebla
- 40 Embarcadero turístico Caleta Isla Mancera

PTS Rutas del agua

- 41 Embarcaderos Turísticos Ruta turística Rio Tornagaleones sector Carboneros

- 42 Embarcaderos Turísticos Ruta turística Rio Angachilla - Sector Miraflores y Las Gaviotas
- 43 Embarcaderos Turísticos Ruta turística Estero Cutipay
- 44 Embarcaderos Turísticos Ruta turística Humedales Santuario Carlos Andwarter
- 45 Embarcaderos Turísticos Ruta turística Valdivia - Puerto Altue y Castillo San Luis de Alba
- 46 Embarcaderos Turísticos Ruta turística Valdivia Las Animas - Collico - Pishuenco
- 47 Embarcaderos Turísticos Ruta turística Corral Chaihuin
- 48 Embarcaderos Turísticos Ruta Rio Bueno - Trumao - Llancicura - Venecia
- 49 Embarcaderos Turísticos Ruta Turística Futrono - Isla Huapi - Lago Ranco - Llifén
- 50 Embarcaderos Turísticos Ruta Turística Pto los Lloyes - Maihue - Maqueo - Rupumeica
- 51 Embarcaderos Turísticos Ruta Turística Panguipulli Choshuenco
- 52 Embarcaderos Turísticos Ruta Turística Coñaripe Lican Ray
- 53 Embarcaderos Turísticos Ruta Turística Gral Lagos calle Orellana - Canal Haverbeck calle Bilbao

PT6 Eco - Náutica

- 57 Embarcaderos y puntos de información ecologica Rio Angachilla - Sector Miraflores y Las Gaviotas
- 58 Embarcaderos y puntos de información ecologica Estero Cutipay
- 59 Embarcaderos y puntos de información ecologica Humedales Santuario Carlos Andwarter
- 60 Embarcaderos y puntos de información ecologica Valdivia - Puerto Altue y Castillo San Luis de Alba
- 61 Embarcaderos y puntos de información ecologica Pto los Lloyes - Maihue - Maqueo - Rupumeica
- 62 Embarcaderos y puntos de información ecologica Quitaqui
- 63 Embarcaderos y puntos de información ecologica Estero San Ramón

PD2 Náutica para todos

- 39 Rampa Publica Coñaripe
- 40 Rampa Publica Corral
- 41 Rampa Publica Panguipulli
- 42 Rampa Publica Choshuenco
- 43 Rampa Publica Riñinahue

- 44 Rampa Publica Pto Las Rosas
- 45 Rampa Publica Pto. Los Lloyes
- 46 Rampa Publica Niebla
- 47 Rampa Publica Pishuenco
- 48 Rampa Publica Marina Estancilla
- 49 Rampa Publica Lago Ranco
- 50 Rampa Publica Calle Orellana, Valdivia
- 51 Rampa Publica Riñinahue
- 52 Rampa Publica Las Animas
- 53 Rampa Publica Las Gaviotas
- 54 Rampa Publica sector miraflores Calle Schneider
- 55 Rampa Publica Canal Haverbeck, Calle Bilbao
- 60 Marina deportiva Valdivia Torobayo
- 61 Marina deportiva Valdivia Marina estancilla
- 62 Marina deportiva Panguipulli
- 63 Marina Deportiva Pto. Las Rosas Futrono
- 64 Marina deportiva Lago Ranco

PC3 Mi Barrio mi Muelle

- 14 Muelle comunitario y equipamiento social barrio Collico
- 15 Muelle comunitario y equipamiento social Gral Lagos
- 16 Muelle comunitario y equipamiento social Las Animas
- 17 Muelle comunitario y equipamiento social. Pto Pelicano
- 18 Muelle comunitario y equipamiento social. Pto Pelicano
- 19 Muelle comunitario y equipamiento social barrio sector Cutipay
- 20 Muelle comunitario y equipamiento social barrio Villa el Bosque - Valdivia
- 21 Muelle comunitario y equipamiento social barrio Alto Guacamayo
- 22 Muelle comunitario y equipamiento social barrio Teja Sur - Valdivia
- 23 Muelle deportivo sector Parque del Rio, Las Animas - Valdivia
- 24 Muelle comunitario y equipamiento social barrio Las Coloradas
- 25 Muelle comunitario y equipamiento social barrio Corral
- 26 Muelle comunitario y equipamiento social barrio Pishuenco
- 27 Muelle comunitario y equipamiento social barrio Panguipulli
- 28 Muelle comunitario y equipamiento social barrio Chauquén
- 29 Muelle comunitario y equipamiento social barrio Choshuenco
- 30 Muelle comunitario y equipamiento social barrio Llifén
- 31 Muelle comunitario y equipamiento social barrio Mantilhue
- 32 Muelle comunitario y equipamiento social barrio Lago Ranco
- 33 Muelle comunitario y equipamiento social barrio Riñinahue, playa Epulafquen

ILUSTRACIÓN 9 PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA NAUTICA

Fuente: Elaboración propia

2.5. Proyectos estratégicos

Dentro de la búsqueda para el desarrollo regional desde el punto de vista náutico, la delimitación de espacios geográficos para su desarrollo – definidos como espacios geográficos de desarrollo náutico. EGDN – da una primera aproximación sobre los espacios que presentan mayores posibilidades para poder potenciar la actividad, ya que podrían generar encadenamientos productivos a través del complemento con equipamientos y aprovechar las condiciones naturales y atractivos existentes.

Sin embargo, los EGDN seleccionados difieren en una serie de variables ya analizadas anteriormente, tales como condiciones geográficas, equipamientos, amenazas y especialización, para lo cual se hace necesaria una definición más acuciosa, que pueda mostrar en detalle las potencialidades y restricciones que presenta cada EGDN, definiendo dentro de estos espacios “áreas preferenciales” que puedan ser parte de la red náutica regional a potenciar. Para ello se procedió a una bajada de escala que pueda dar cuenta de las zonas de mayor interés y que presenten las mejores condiciones para poder potenciar la actividad náutica.

La definición de áreas preferenciales contemplará los lugares óptimos para poder potenciar el desarrollo náutico dando cuenta de las diferentes escalas que la actividad pueda tener, en una condición ya detonada, si se desarrolla paulatinamente o si se debe insertar una actividad que aproveche las condiciones naturales y los encadenamientos que puedan desarrollarse, para ello se dará cuenta de dos categorías para las áreas preferenciales, dependiendo de la condición en la que se encuentre:



- Área Preferencial de Desarrollo Náutico de Expansión
- Área Preferencial de Desarrollo Náutico a Insertar

La condición de cada área preferencial, recalará en el grado de desarrollo náutico en cada EGDN, tomando en consideración su caracterización inicial – como espacio consolidado, en consolidación o con potencial – marcando las zonas que presentan las mejores condiciones para la actividad náutica, incluyendo también aquellos espacios con potencialidad incipiente; que pueden presentar un área preferencial dando cuenta de las buenas condiciones naturales que dicho sector posee. No

obstante, la amplitud de los EGDN puede dar lugar al desarrollo de más de un área preferencial, que puede ser de una categoría diferente dependiendo de las condicionantes existentes en el lugar donde se presente. Por otro lado, esta caracterización puede complementarse y definirse de acuerdo a la calidad del espacio en donde se inserta, pudiendo tener inclinación hacia lo deportivo, lo turístico, lo cultural o lo natural, o presentando más de una de estas condicionantes. La definición de estas áreas, permitirá la selección de los lugares con mayores posibilidades para potenciar náuticamente, pudiendo aprovechar las variables que propician un mayor grado de especialización del sector que permitan generar lineamientos más finos en favor del desarrollo náutico.

2.5.1. Áreas de inserción

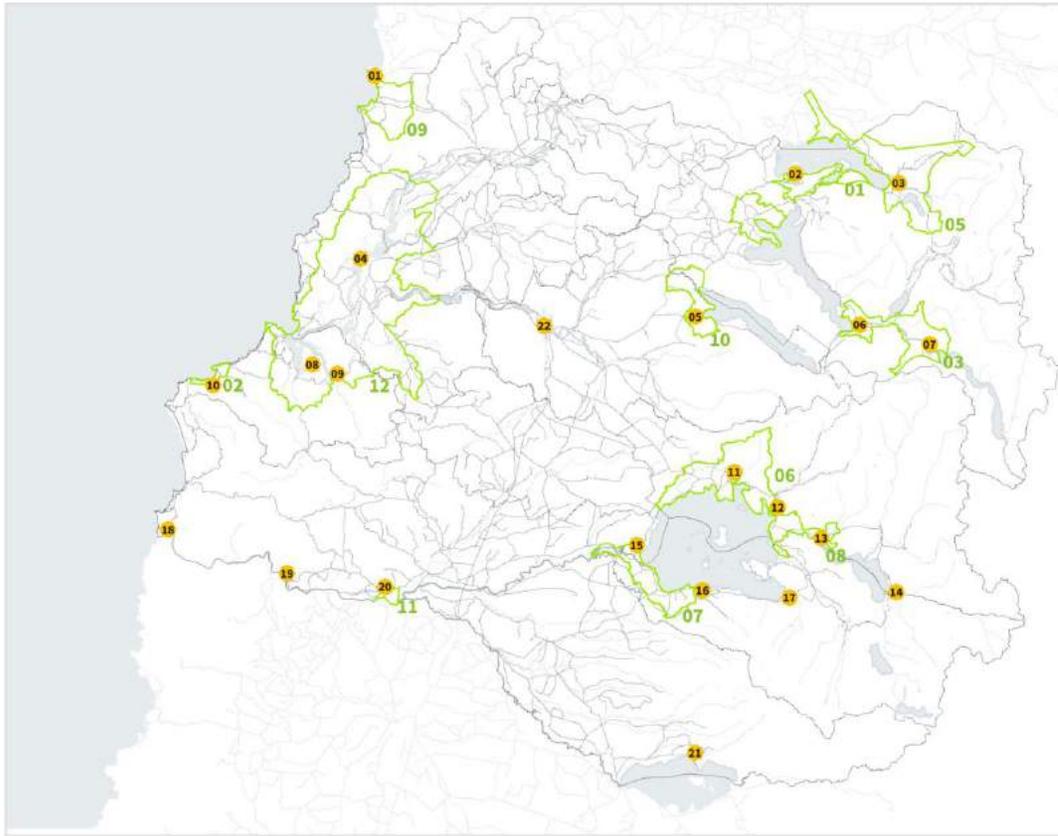
Las áreas en desarrollo náutico de “Inserción”, corresponden a zonas donde se puede complementar un actividad náutica con las realizaciones y equipamientos existentes, orientando lo náutico de manera integrada y asociada a las condicionantes que dicho espacio posea, pudiendo obtener un polo específico para el desarrollo de una actividad náutica.

En un barrido regional de áreas de inserción, se identificaron 22 como áreas de Inserción. Estos son

los puntos clave para el desarrollo náutico en la región, los que pueden ser propicios para definir planes maestros que orienten de mejor manera las políticas y consideraciones en favor de la actividad náutica. De las áreas de inserción, la cuenca del lago Ranco y Maihue, presentan 7 áreas, posibilitando establecer una red náutica en una escala menor en torno a dichos cuerpos de agua, los cual se presentan en la siguiente figura, al igual que el resto de áreas destacadas:

ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO NÁUTICO

Estudio de caracterización y formento del desarrollo náutico de la Región de Los Ríos



EGDN Espacio desarrollo náutico

- | | | | | | |
|---------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------|---------------------|
| 01 Calafquén | 02 Chaihuín | 03 Choshuenco-Puerto Fuy | 04 Choshuenco-Puerto Fuy | 05 Coñaripe Lican Ray | 06 Futrono |
| 07 Lago Ranco | 08 Llifén, Puerto los Lloyes | 09 Mehuín | 10 Riñihue | 11 Trumao | 12 Valdivia, Corral |

Desarrollo náutico de inserción

- | | | | | |
|------------------------------|------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|-----------------------|
| 01 Playa de Mehuín | 02 Balneario de Calafquen | 03 Playa Pellaifa | 04 Punicapa y Santuario naturalesa | 05 Playa Riñihue |
| 06 Playa Choshueco | 07 Playa Puerto Fuy | 08 Río Angachilla - Calle Schneider | 09 Río Angachilla - Las Gaviotas | 10 Caleta Chaihuín |
| 11 Puerto Las Rosas | 12 Playa Huequecura - Llifén | 13 Puerto Los Lloyes | 14 Maqueo - Rupumeica | 15 Desague lago Ranco |
| 16 Borde Lacustre lago Ranco | 17 Playa Ranquel - Riñinahue | 18 Desembocadura río Bueno - Venecia | 19 Balneario Llancacura | 20 Puerto de Trumao |
| 21 Balneario de Mantilhue | 22 Costanera los Lagos | | | |

ILUSTRACIÓN 10: ÁREAS PREFERENTES DE INSERCIÓN PARA EL DESARROLLO NÁUTICO EN LA REGIÓN DE LOS RÍOS.

Fuente: Elaboración Propia

TABLA 43: ÁREAS PREFERENTES DE INSERCIÓN PARA EL DESARROLLO NÁUTICO EN LA REGIÓN DE LOS RÍOS.

Fuente: Elaboración Propia

N°	CATEGORÍA	UBICACIÓN	EGDN / EPI / CUENCA	COMUNA
1	de Inserción	Playa de Mehuín	Mehuín	Mariquina
2	de Inserción	Balneario Calafquén	Calafquén	Panguipulli
3	de Inserción	Playa Pellaifa	Coñaripe – Licán Ray	Panguipulli
4	de Inserción	Punucapa y Santuario de la Naturaleza	Valdivia – Corral	Valdivia
5	de Inserción	Playa de Riñihue	Riñihue	Los Lagos
6	de Inserción	Costanera de Choshuenco	Choshuenco – Pto. Fuy	Panguipulli
7	de Inserción	Puerto Fuy	Choshuenco – Pto. Fuy	Panguipulli
8	de Inserción	Río Angachilla – calle Schneider	Valdivia – Corral	Valdivia
9	de Inserción	Río Angachilla – Las Gaviotas	Valdivia – Corral	Valdivia
10	de Inserción	Chaihuín	Chaihuín	Corral
11	de Inserción	Puerto Las Rosas	Futrono	Futrono
12	de Inserción	Playa Huequecura. Llifén	Llifén – Pto. Los Lloles	Futrono
13	de Inserción	Puerto Los Lloles	Llifén – Pto. Los Lloles	Lago Ranco
14	de Inserción	Maqueo / Rupumeica	EPI - Maqueo / Rupumeica	Futrono / Lago Ranco
15	de Inserción	Desembocadura Lago Ranco	Lago Ranco	Lago Ranco
16	de Inserción	Costanera Lago Ranco	Lago Ranco	Lago Ranco
17	de Inserción	Playa Ranquel - Riñinahue	EPI - Riñinahue	Lago Ranco
18	de Inserción	Puerto de Venecia	Cuenca Río Bueno	La Unión
19	de Inserción	Llancacura	EPI - Llancacura	La Unión
20	de Inserción	Puerto de Trumao	Trumao	La Unión
21	de Inserción	Playa de Mantilhue	Cuenca Lago Puyehue	Río Bueno