

INFORME ADICIONAL - PASOS FRONTERIZOS.-

AT.: Sr. MARCELO TRIVELLI

Consideraciones Generales:

La Región de Los Lagos, ocupa uno de los primeros indicadores del movimiento turístico nacional, siendo además de suma incidencia la generación de empleo e inversiones que anualmente se suscitan, con el consecuente ingreso de "Divisa Fresca" proveniente del turismo externo. Es así que la región de Los Lagos motiva un desplazamiento interno - troncal a lo largo del país como también externo, vía acceso limítrofe a través de pasos fronterizos. En este sentido la región esta comunicada por vía terrestre con Argentina por medio 5 pasos, que poseen distintas características y que, conforme a su localización, tránsito e infraestructura, demandan diversos requerimientos urgentes para un funcionamiento adecuado a los flujos de personas, principalmente turistas, que por ellos transitan. La situación de los pasos fronterizos no puede tratarse en forma individual como tampoco para satisfacer algunas lógicas aspiraciones de comunidades de la región.

1.- Paso Huahum - Provincia de Valdivia:

Existe en la región un paso al cual se le esta dando el carácter de Complejo, que es el Paso Portezuelo Puyehue, segundo en importancia en el país y por el cual ingresa y sale carga sin mayor problema. El Paso Hua-Hum es de alto costo habilitarlo para utilizarlo como un paso para transporte. Este Paso, con una construcción de un camino de 8 Km. aproximadamente desde Puerto Piri-hueico a Puerto Fuy, (se acompaña mapa indicativo) se acortaría en casi 1 hora el recorrido del Ferry que actualmente transporta los vehículos y pasajeros por el Lago Pirehueico. Además este Paso tiene la particularidad de posibilitar a particulares el cruce en sus vehículos por Frontera vía recorrido terrestre y navegación lacustre, lo que le otorga una motivación turística especial ante los otros pasos. Dadas estas perspectivas se hace recomendable incentivar inversiones específicas en equipamiento turístico, como es el caso de la incorporación de un medio adecuado de transporte vehicular y de pasajeros que cumpla salidas regularmente, por ejemplo un catamarán. Por otra parte, el Paso Hua Hum adolece de un ordenamiento en la concentración de los servicios público que allí atienden. Actualmente las dependencias de Carabineros de Chile, distan 1.000 mts. aproximadamente de las del S.A.G y Aduana, lo cual indudablemente afecta la atención haciendo más engorroso los trámites para los turistas en tránsito.

2.- PASO PORTEZUELO DE PUYEHUE (PAJARITOS - PROVINCIA DE OSORNO):

El Sr. Intendente Regional nombrará un Administrador del Complejo Fronterizo, acción que mejorará las condiciones estructurales, operativas y administrativas de esta Avanzada, haciéndose imprescindible, al igual que en los demás pasos de la Región de Los Lagos, dotar de un sistema computacional (P.C) para apoyo del control de pasajeros y vehículos. Si bien la implementación de un siste

ma en línea implicaría afrontar altos costos y tiempo , la dotación de aparatos en base a DISCKET que reemplace las actuales LISTAS , conllevaría a una verdadera atención ágil , expedita y moderna en las denominadas "Puertas de Entrada de un País " . Conjuntamente y dada la magnitud significativa de personas y vehículos que se desplazan por este Paso , es pertinente un mejoramiento de los andenes para atención de buses de turismo e implementación de una máquina de Rayos X, tipo Z para detectar productos orgánicos , sin abrir equipaje , la cual ya se encuentra solicitada por el SAG.

3.- PASO DE PEREZ ROSALES (PEULLA-PROVINCIA DE LLANQUIHUE):

En este paso , de condición eminentemente turística, se genera un importante "Corredor Turístico" de integración por el que se desplaza un flujo superior a las 13.000 personas anuales ,(año 1989 ingresaron 14.330 personas), las cuales prácticamente en su totalidad , son turistas. Mención aparte es el hecho del reconocimiento y valor asignado a este Corredor Turístico , en el contexto del turismo Sudamericano , por parte de operadores y mayoristas internacionales.

Los requerimientos del Paso son la construcción de un Complejo Aduanero localizado en Casapangue, frente a la actual dependencia de Carabineros de Chile , dotándolo de un Administrador y viviendas para los funcionarios de los diversos servicios.

4.- PASO FUTALEUFU (PROVINCIA DE PALENA):

Constituye el principal Paso Fronterizo de la Provincia de Palena ; que concita un alto interés para el desarrollo de excursiones y circuitos turísticos de aventura con diversas alternativas direccionales . Cabe anotar que el alto flujo de personas que por él transitan (7.833 desde enero a octubre de 1990) constituyen una estadística deformada sujeta a incrementos o decrecimientos según sean las condiciones cambiantes imperantes, como así también las necesidades de comercio, algunos abastecimientos y , en determinados casos , de salud de los habitantes de los centros poblados próximos al paso (Trevelín - Esquel en Argentina y Futaleufú - Palena en Chile).

Los requerimientos del paso son en primer término, dotarlo de los recursos financieros para finalizar las obras de construcción de las instalaciones para servicios públicos y atención de pasajeros iniciadas en el lugar hace algún tiempo , además de implementar electrificación (estimadas en M\$ 50.000) . Ello conlleva a la pertinencia de dotarlo de los servicios faltantes (Aduana y Policía Internacional), ya que en la actualidad tales funciones son ejercidas por SAG y Carabineros de Chile , durante las 24hrs. del día .

5.- PASO CARENLEUFU (PALENA-PROVINCIA DE PALENA):

Las funciones de control documentario y sanitario son responsabilidad de Carabineros de Chile, único organismo instalado en el lugar . El Paso presenta una limitación que restringe significativamente una mejor utilización de esta alternativa fronteriza. Ello se debe a la carencia de un puente sobre el río Encuentro , punto obligado del cruce. Al respecto cabe mencionar ofrecimientos de Argentina , los cuales ,según versiones extraoficiales, consistirían en proyectos para la implementación de estructura sobre el mencionado río.

No obstante lo anterior y el incipiente movimiento fronterizo , se estima conveniente no excluir este paso en la destinación de recursos para el mejoramiento de su actual dotación y equipamiento.

CONCLUSION.

Se establecen, en términos globales, dos conclusiones derivadas del tema:

A.- Diversos Servicios Públicos, se verán beneficiados en su labor con un mejoramiento de los recursos actuales. Esto es Carabineros de Chile, Policía de Investigaciones, Aduana y SAG, redundando en una mejoría notoria de facilitación turística, atención de público y vehículos, modernización e imagen institucional.

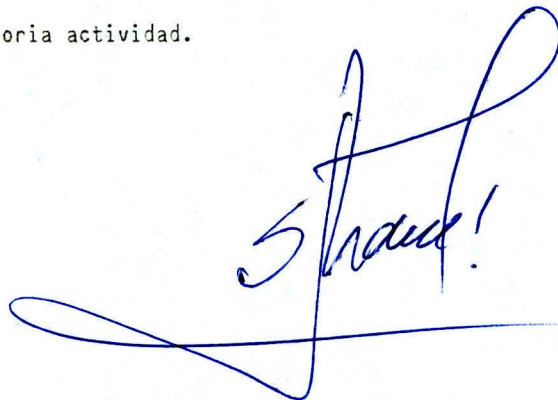
B.- El explosivo crecimiento del turismo mundial en las últimas décadas y la certeza de constituir el turismo, la principal fuerza económica de diversas naciones; según lo indicado en estudios recientes al respecto, hacen recomendable adoptar una posición realista y científica sobre el fenómeno turístico, a lo cual nuestro país no puede estar ajeno.

En virtud del crecimiento experimentado por la actividad turística (flujos turísticos, inversiones, empleo, divisas, beneficio socio-cultural, etc.), se concluye la absoluta conveniencia de cuantificar de manera más precisa el impacto interno y externo provocan (inversión pública, privada, ingreso de divisas, desplazamientos, generación real de empleo), para lo cual es necesario contar con mayores recursos técnicos y financieros que permitan llevar a cabo en un plazo prefijado y con metodologías adecuadas, este cometido.

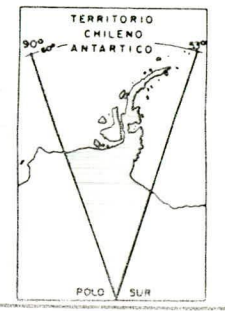
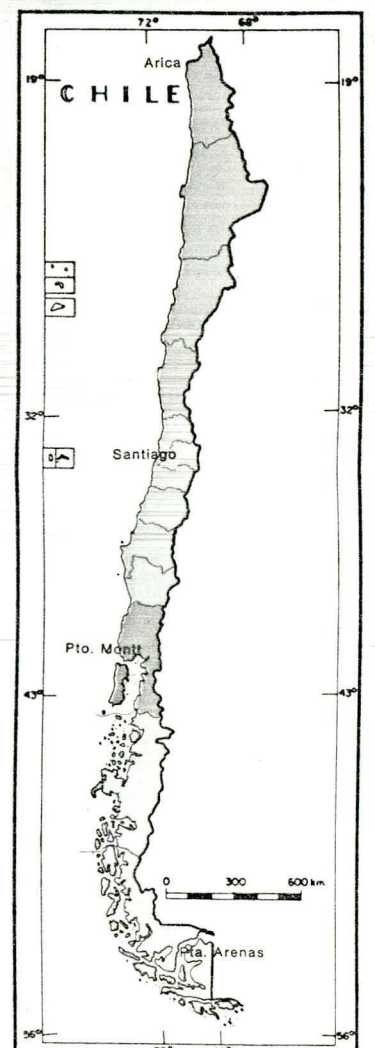
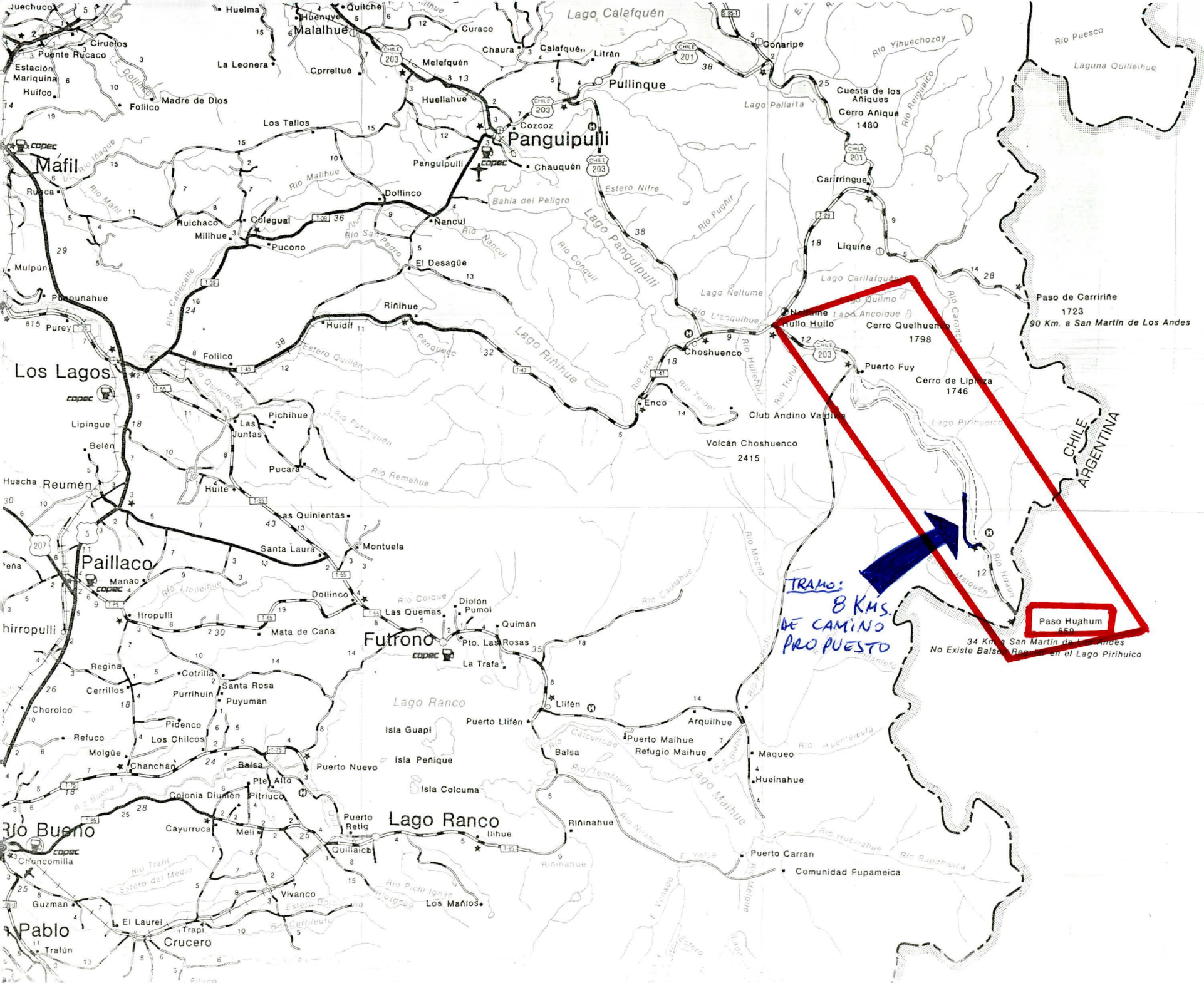
Creemos que el turismo en general, no ha contado en los últimos años con un adecuado apoyo para su desarrollo, ni se ha tomado mayormente en cuenta los enormes beneficios que trae consigo dada la falta de elementos numéricos demostrativos de su importancia, aún en su incipiente estado actual.

El estudio de condiciones especiales de incentivo a la inversión turística según zona geográfica, como también el aumento real del presupuesto de SERNATUR, permitirían encarar de mejor forma el merecido desarrollo de esta promisoría actividad.

SERVICIO NACIONAL DE TURISMO
DIRECCION REGIONAL
REGION DE LOS LAGOS
ENERO 1991.



H. Acuña. 4 Enero 1991.



40°00'

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL
DECIMA REGION

ORD. N° 0909 /

MAT.: Remite información sobre programas y necesidades del sector 00.PP.

INC.: Información.

PUERTO MONTT, **28 DIC. 1990**

DE: SECRETARIO REGIONAL OBRAS PUBLICAS Xa. REGION (S)

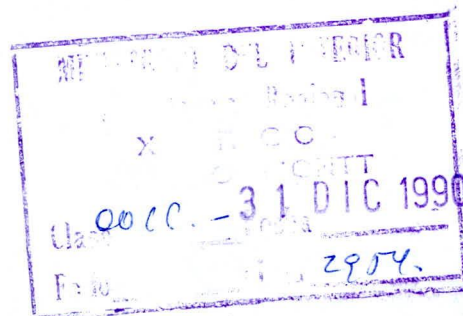
A : SR. INTENDENTE DE LA DECIMA REGION "LOS LAGOS"

De acuerdo a lo solicitado en reunión de Seremis el día 26-12-90, adjunto tengo el agrado de remitir a US. información referente a necesidades y programas vigentes del sector obras públicas.

Saluda atentamente a US.,

ZABULON CAAMARO MUJICA
Secretario Regional Ministerial
SUBROGANTE
Obras Públicas -Xa Región

psh.
DISTRIBUCION
- Sr. Intendente Regional.
- Dirplán.
- Archivo.



NECESIDADES DE OBRAS Xa. REGION SECTOR OBRAS PUBLICAS.

DICIEMBRE DE 1990.

VIALIDAD.-

1.- Plan masivo de reposición de puentes para la provincia de Valdivia. Necesidad inmediata: 23 puentes con 585 metros lineales. Inversión estimada en 940 millones de pesos.

2.- Reposición de pavimentos existentes. La mayoría de los caminos asfaltados no han tenido mantención desde su ejecución. Para evitar inversiones mayores es necesario reponer los siguientes pavimentos asfálticos:

Los Lagos	- Panguipulli	42 kms.
Los Lagos	- Riñihue	43 kms.
Reumén	- Santa Laura	25 kms.
Río Bueno	- Cayurruca	28 kms.
Puerto Varas	- Río Frío	42 kms.
Ruta 5 Sector Frutillar	- Casma	14 kms.

Inversión estimada en 2.500 millones de pesos.

3.- Repavimentación de la Ruta 5 en los sectores antiguos :

Puerto Montt	- Pargua	56 kms.
Chacao	- Ancud - Castro	114 kms.
Casma	- Purranque	20 kms.
Los Lagos	- Paillaco	28 kms.

4.- Mayores recursos para trabajos de conservación de la red vial regional. Se requiere aumentar la atención a los caminos en los siguientes aspectos :

	Millones \$ al Año	
	Inversión Actual	Inversión Esperada
a) Reposición de carpetas de ripio.	608	1.500
b) Conservación de la red vial básica.	1.930	2.400
c) Conservación de la red vial comunal.	490	1.500
d) Plan de control de carga y utilización de infraestructura vial.		

5.- Pavimentación de caminos transversales.

- Terminación del camino Río Bueno-Lago Ranco en el sector Cayurruca-Lago Ranco (20 kms.) (Se consulta en 1991 666 millones de \$).
- Terminación camino Osorno-Bahía Mansa (60 kms). Actualmente se consultan 20 kms.
- Camino San José-Mehuín 27 kms., inversión estimada 1.080 millones de \$.
- Camino Puerto Montt-Quillaipe 17 kms., inversión estimada 680 millones \$.-
- Camino Ancud-Quetalmahue 14 kms., inversión estimada en 560 millones de \$.

- Camino Cayumapu-Máfil 17 kms., inversión estimada en 680 millones de \$.-
 - Camino Maullín-Caremapu 20 kms., inversión estimada 800 millones de \$.-
 - Terminación de la pavimentación ruta Internacional Puyehue. Sector Aduana-Límite (23 kms.) 1.600 millones de \$.-
- 6.- Construcción puente alternativo al actual Puente Pudeto. Costo estimado 900 millones de \$.-
- 7.- Construcción de sendas de penetración.
- Camino Cochamó - Paso El León.
 - Camino Hualaihué - Lago Cabrera.
 - Camino La Poza - Rolecha - Hualaihué.
 - Camino Niebla Curiñanco y Toro Bayo-Punucapa.
 - Camino Ralún - Valle Esperanza.
 - Camino Río Puelo - Río Negro.
 - Camino Cayutúe - Vuriloche.
 - Camino Pampa Velero - Vodudahue.
- 8.- Habilitación camino paso Hua-Hum provincia de Valdivia. Estudio para definir mejor alternativa.

AEROPUERTOS.

- 1.- Mejoramiento Integral del Aeropuerto El Tepual.
Este proyecto fué postergado debido a discrepancias en las alternativas estudiadas para su evaluación. Es evidente que, en atención al nivel de tráfico alcanzado, se requiere a lo menos ampliar la plataforma de estacionamiento y ampliar y mejorar el Edificio Terminal. Se estima una inversión aproximada de 1.500 millones de pesos.
- 2.- Construcción de Aeródromo en Quehui, Paso el León, Pirihueico, Chaulín, Pumalín y Liquiñe.
Inversión estimada 150 millones de pesos.
- 3.- Programa anual de conservación de pequeños aeródromos. Inversión anual estimada 70 millones de pesos.
- 4.- Ampliación pavimentación pista y construcción de terminal aéreo en Chaitén. Inversión estimada 500 millones de pesos.
- 5.- Construcción Aeródromo de Piruquina en Castro.
Inversión estimada 400 millones de pesos.
- 6.- Conservación pista aeropuerto Pichoy de Valdivia. Inversión estimada 70 millones de pesos.

OBRAS PORTUARIAS.

- 1.- Programa de construcción de rampas menores principalmente en las Provincias de Llanquihue, Chiloé y Palena. Se estima una inversión anual de \$ 100 millones en un plan de 3 años.
Entre otras se consulta rampas en :
Isla Tac, Pichicolo, Hualaihué, Queullín, Tabón, Cailén, Chope.
- 2.- Estudio de la operación y desarrollo del Puerto de Puerto Montt y el terminal de transbordadores, en atención a las limitaciones que posee el canalizo de entrada a estas facilidades portuarias.
- 3.- Construcción del Puerto en la bahía de Corral. Estudio en etapa de término y que dará origen a los proyectos de ingeniería y costos estimativos de inversión.
- 4.- Construcción de terminal de transbordadores alternativo en Punta Coronel para el transbordo del Canal de Chacao. Requiere evaluación técnico-económica.
- 5.- Definición legal para la administración de infraestructura portuaria fiscal menor. Se requiere para mejorar la conservación y uso de ellas.
- 6.- Programa anual de conservación de rampas y muelles fiscales. Se estima una inversión anual de 60 millones de pesos.

OBRAS SANITARIAS.

Sistema de Alcantarillado.

- 1.- Terminación Alcantarillado de Frutillar. Costo aproximado 240 millones de \$.-
- 2.- Mejoramiento sistema de alcantarillado de Valdivia. Requiere estudio de disposición final.
Inversión estimada en 2.500 millones de pesos.
- 3.- Mejoramiento sistemas de alcantarillado de Osorno y Puerto Montt. Requiere estudio de disposición final. Inversión supera los 2.000 millones de pesos cada uno.
- 4.- Mejoramiento de los sistemas de alcantarillado y disposición final de aguas servidas en las siguientes localidades:
 - Puerto Varas y Llanquihue poseen estudio conjunto.
Costo aproximado 700 millones \$.
 - Castro: requiere estudio. Costo aproximado 700 millones \$.
 - Ancud : requiere estudio. Costo aproximado 500 millones \$.
 - Panguipulli: requiere estudio. Costo aproximado 250 millones \$.
 - La Unión: existe proyecto. Costo aproximado 200 millones \$.
 - Purranque: existe proyecto. Costo aproximado 300 millones \$.
- 5.- Construcción de sistemas de alcantarillado en diversas localidades :
 - Los Muermos: existe proyecto, falta estudio de disposición final.
Costo aproximado 250 millones \$.
 - Maullín: existe estudio y proyecto.
Costo aproximado 250 millones \$.
 - Fresia: existe proyecto, falta estudio de disposición final.
Costo aproximado 600 millones \$.
 - Quellón: existe proyecto y estudio de disposición final.
Costo aproximado 200 millones \$.

Sistemas de Agua Potable.

- 1.- Construcción sistema agua potable de Chaitén. Existe proyecto.
Costo aproximado 100 millones de \$.
- 2.- Mejoramiento calidad A.P. de Ancud y Achao. Existe estudio.
Costo aproximado 200 millones de \$.
- 3.- Mejoramiento del sistema de A.P. en Los Lagos y Lago Ranco.
Costo aproximado 180 millones de \$.
- 4.- Mejoramiento sistema de A.P. en Quellón.
Costo aproximado 120 millones de \$.
- 5.- Mejoramiento sistema de A.P. en Dalcahue.
Costo aproximado 70 millones de \$.
- 6.- Mejoramiento sistema de A.P. en La Unión.
Costo aproximado 230 millones de \$.

PROPOSICION
ESTUDIOS DE PREINVERSION

SECTOR OBRAS-PUBLICAS

NOV/90

1.- ESTUDIO PARA LA REPOSICION Y CONSTRUCCION DE OBRAS DE DEFENSA COSTERA Y FLUVIALES EN ZONAS URBANAS DE LA X REGION.

En la región existe gran cantidad de obras de defensa costera y fluvial, que protegen áreas urbanas y rutas que la atraviesan, especialmente en la provincia de Chiloé.

Esta infraestructura fué construida hace más de 20 años y no ha tenido nunca mantención, por lo cual se ha ido deteriorando hasta el punto de colapsar en muchos casos, como por ejemplo en Chonchi, Queilen, Ancud, Chacao, etc.

Por otra parte, el crecimiento y desarrollo urbano requiere proteger áreas de expansión, para lo cual es necesario conocer la factibilidad de invertir en la construcción de nuevas obras de defensa costera y fluvial, como asimismo, con el propósito de evitar la erosión en muchos sectores urbanos.

Se requiere por lo tanto, efectuar un catastro y diagnostico de la infraestructura de defensas costeras y fluviales en sectores urbanos regionales y los estudios de preinversión para la reposición de las estructuras dañadas y la factibilidad técnica-económica de construcción de nuevas obras.

2.- EVALUACION TECNICA-ECONOMICA PARA LA CONSTRUCCION DE SENDAS DE PENETRACION EN LA X REGION.

La situación presupuestaria de la inversión pública en caminos, ha limitado su acción solamente a la conservación y mejoramiento de la red vial existente, no destinandose fondos para la construcción de nuevos caminos que permitan facilitar el desarrollo de potenciales productivos regionales de zonas actualmente aisladas.

/.-

Se requiere como primera etapa, identificar las áreas de potencial desarrollo regional, cuantificar dicho potencial y evaluar la factibilidad de construcción de las sendas de penetración para el acceso a dichas áreas y su posterior consolidación como rutas definitivas.

Entre aquellas que se han identificado, a priori se pueden nombrar las siguientes:

- Camino Cochamó-Paso El León.
- Camino Hualaihué-Lago Cabrera.
- Camino La Poza-Rolecha-Hualaihué.
- Camino Niebla-Curiñanco y Toro Bayo-Punucapa.
- Camino Ralún-Valle Esperanza.
- Camino Río Puelo-Río Negro.
- Camino Cayutué-Vuriloche.
- Camino Pampa Velero-Vodudahue.

3.- ESTUDIO PARA EL DESARROLLO DE CENTROS Y CIRCUITOS TURISTICOS EN LA X REGION Y ESTUDIOS DE PREINVERSION PARA SU IMPLEMENTACION CON INFRAESTRUCTURA PUBLICA.

La falta de recursos para la implementación con infraestructura pública ha desincentivado el desarrollo de numerosos centros turísticos de gran potencialidad que posee la X Región.

La X Región por su gran riqueza de paisajes, termas, volcanes, lagos, ríos y bosques, posee una ventaja comparativa no explotada en relación al desarrollo turístico y los beneficios que una adecuada planificación y coordinación en conjunto con el sector privado podría generar para el desarrollo regional.

Se requiere, en consecuencia, calificar y cuantificar el potencial turístico regional, identificando centros-turísticos importantes.

Proyectar una planificación para el desarrollo de los centros-turísticos y evaluar la factibilidad de inversión pública en infraestructura requerida para atraer la inversión privada.

4.- ESTUDIO DE PREINVERSION PARA LA PAVIMENTACION DEL CAMINO
PUERTO MONTT - ALERCE - PUERTO CHICO Y MAULLIN - CARELMAPU.

La actividad económica de Puerto Montt, como capital Regional, está generando un incremento sustantivo en el transporte de carga y pasajeros con sectores urbanos cercanos a la Capital Regional y en áreas de desarrollo de actividades productivas.

El nivel de tránsito existente entre Puerto Varas y Puerto Montt a través de la Ruta 5 alcanza cifras cercanas a las 4.000 pasadas diarias. De acuerdo a las pautas de la Dirección de Vialidad, con tránsitos superiores a 6000 pasadas diarias, se hace rentable la construcción de una segunda calzada.

Como alternativa a esta posibilidad se ha contemplado el mejoramiento y cambio de estandar del camino Puerto Montt - Alerce - Puerto Chico, con una longitud de 15 kms. aproximadamente. Este camino atravieza una zona de características agrícola y ganadera de importante actividad y además permite en su primer tramo (Pto. Montt - Alerce) el desarrollo de áreas de expansión urbana muy favorables.

Por otra parte, las zonas de Maullín y Carelmapu han adquirido un extraordinario movimiento en torno a la actividad pesquera artesanal y acuícola, cuyo principal objetivo es servir a los mercados nacionales y extranjero ya sea en crudo o elaborados en industrias ubicadas alrededor de la capital Regional.

Actualmente existe conexión vial entre Puerto Montt y Maullín con pavimento, sin embargo no existe entre Maullín y Carelmapu, que es una caleta centro de actividad ubicada a la entrada del canal de Chacao hacia el Pacífico. Este camino tiene una longitud aproximada de 16 kms.

En atención a estas expectativas, se requiere una evaluación técnico-económica para determinar la factibilidad de invertir en el cambio de estandar de los caminos mencionados.

5.- ESTUDIOS DE PREINVERSION PARA EL MEJORAMIENTO DEL CAMINO CHONCHI - QUEILEN.

La localidad de Chonchi ha experimentado un fuerte incremento de la actividad industrial con motivo de la instalación de numerosos centros de cultivo de salmones y de industrias pesqueras.

Esta actividad se desarrolla principalmente en la zona costera entre Chonchi y Queilen, originando una fuerte utilización del actual camino que une ambas localidades.

Esta ruta fué construida sin mayores exigencias para cumplir el escaso tráfico que existía antes de la instalación de estas industrias, sin embargo, en las actuales condiciones el camino se transforma en un peligroso obstáculo para el transporte de carga, especialmente de alevines y ovas de salmón.

El camino presenta curvas horizontales y verticales muy pronunciadas y un ancho fuera de normas.

Considerando la importancia que adquiere esta ruta para el desarrollo de esa zona, se hace necesario contar con un estudio de evaluación técnico-económica para el mejoramiento integral del camino cuya longitud es de 46 kilómetros aproximadamente.

6.- ESTUDIO DE PREINVERSION PARA LA EJECUCION DE UN PLAN MASIVO DE REPOSICION DE PUENTES Y REHABILITACION DE CIRCUITOS VIALES EN LA PROVINCIA DE VALDIVIA.

La provincia de Valdivia posee condiciones climáticas extremadamente húmedas y lluviosas y una configuración caracterizada por gran cantidad de ríos, suelos disgregados y saturados, en general con mala calidad de soporte y mal drenaje.

En esta provincia se encuentra el 37% de la red vial y la mayor cantidad de puentes, 500 en total de los cuales 412 son puentes menores de madera, constituyéndose éstos en puntos de extrema vulnerabilidad, puesto que el 80% de ellos tiene su vida útil cumplida, estando actualmente restringido su uso entre 4 y 12 toneladas.

Con el objetivo de obtener el financiamiento necesario para abordar un Programa de obras dirigido a solucionar la situación antes indicada, se requiere la elaboración de un diagnóstico y evaluación técnico-económica para la ejecución de un Plan de Reposición de Puentes de Madera y la Rehabilitación de Circuitos Viales, que mejoren las condiciones de los caminos que atienden los sectores productivos de la provincia de Valdivia.

7.- ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CONSTRUCCION DE UNA VARIANTE A LA RUTA 5 EN LA CIUDAD DE CASTRO.

El desarrollo de actividades productivas en la capital de la provincia de Chiloé y en general en la isla, ha generado un intenso transporte de carga y pasajeros por la ruta 5, a lo largo de toda la isla.

La terminación de la pavimentación del tramo Castro - Quellón, permitirá dar salida expedita a toda la producción industrial-pesquera y acuícola de la zona sur de la isla grande.

Especial importancia adquirirá esta actividad en la localidad de Quellón, lo que originará un mayor incremento aún del flujo de transporte de carga que pasará hacia Quellón a través de la ruta 5 por Castro.

Con los actuales niveles de tránsito del longitudinal que atraviesa la ciudad de Castro, se están originando innumerables problemas de tránsito, deterioro de calles y demoras en el transporte, por cuanto además dicho tráfico se ve afectado por la configuración topográfica de la ciudad.

Por ello se hace necesario estudiar la factibilidad por la construcción de una variante a la ruta 5, que evite el tránsito de carga por el interior de la ciudad de Castro.

8.- EVALUACION TECNICO-ECONOMICA PARA LA CONSTRUCCION DE UN AEROPUERTO COMERCIAL EN LA ISLA GRANDE DE CHILOE.

El desarrollo industrial pesquero y acuícola principalmente, como asimismo las perspectivas de desarrollo del sector forestal y agrícola, ha generado un fuerte aumento de la actividad comercial en la provincia de Chiloé.

Por su condición insular, el transporte terrestre se ve dificultado, lo que provoca pérdidas de tiempos, especialmente significativos para las transacciones comerciales.

Gran cantidad de funcionarios, técnicos, ejecutivos y profesionales relacionados con el sector industrial, pesquero, de servicios etc... deben utilizar obligadamente el transporte terrestre hacia Puerto Montt, debido a la carencia de un aeropuerto comercial en la isla grande de Chiloé.

Los niveles de producción que están alcanzando en el territorio insular hacen pensar que permitirían justificar la construcción de un aeropuerto para la provincia de Chiloé.

Consecuentemente, se requiere elaborar un estudio de factibilidad para la construcción de un aeropuerto comercial en Chiloé y su evaluación técnico-económica y emplazamiento.