



PROGRAMA DE DESARROLLO DE  
ÁREAS METROPOLITANAS DEL  
INTERIOR DAMI PRESTAMO BID  
2499/OC-AR

# Plan de Ejecución Metropolitano PEM

Provincia del Chubut

Octubre 2013

---



# Índice

1.	EL CONTEXTO PROVINCIAL .....	3
1.1.	Geografía.....	3
1.2.	Población.....	3
1.3.	Organización político-territorial.....	5
1.4.	Organización Institucional Municipal.....	6
1.5.	Estructura Económica Provincial.....	6
2.	AMI VALLE INFERIOR DEL RÍO CHUBUT - VIRCH - .....	10
2.1	La identidad histórico-cultural .....	10
2.2	Caracterización General.....	11
2.3	Caracterización Ambiental .....	13
2.4.	Caracterización Económico-Social .....	15
2.4.1.	Caracterización General.....	15
2.4.2.	Rawson.....	19
2.4.3.	Trelew.....	20
2.4.4.	Gaiman .....	21
2.4.5.	Dolavon .....	21
2.4.6.	28 de Julio .....	22
2.4.7.	Puerto Madryn .....	22
3.	ANTECEDENTES DE INSTITUCIONALIDAD METROPOLITANA.....	25
3.1	Consortio de Agroturismo “Valle del Río Encantado” .....	25
3.2	Programa de Desarrollo Comarcal de Chubut (Rawson 2005) .....	26
3.3	Acuerdo Marco Intermunicipal - Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos (2006) .....	26
3.4	Plan Estratégico de Turismo Sustentable (Rawson 2012).....	29
3.5	Comité de Cuenca del Río Chubut (Dolavon 2013).....	30
3.6	Reserva de Biosfera Valdés (Chubut, Agosto 2013).....	31
3.7	Reserva de Biosfera Patagonia Azul (Punta Tombo a Bahía Bustamante).....	32
4	IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS METROPOLITANOS .....	34
4.1	Gestión de Residuos Sólidos Urbanos.....	34
4.1.1	Problemas identificados.....	34
4.1.2	Avances hacia la Resolución de Problemas.....	36
4.1.3	Identificación de Necesidades .....	39
4.2	VIRCH como espacio productivo, recreativo y turístico.....	41
4.2.1	Problemas identificados.....	41
4.2.2	Avances hacia la Resolución de Problemas.....	42
4.2.3	Identificación de Necesidades .....	43



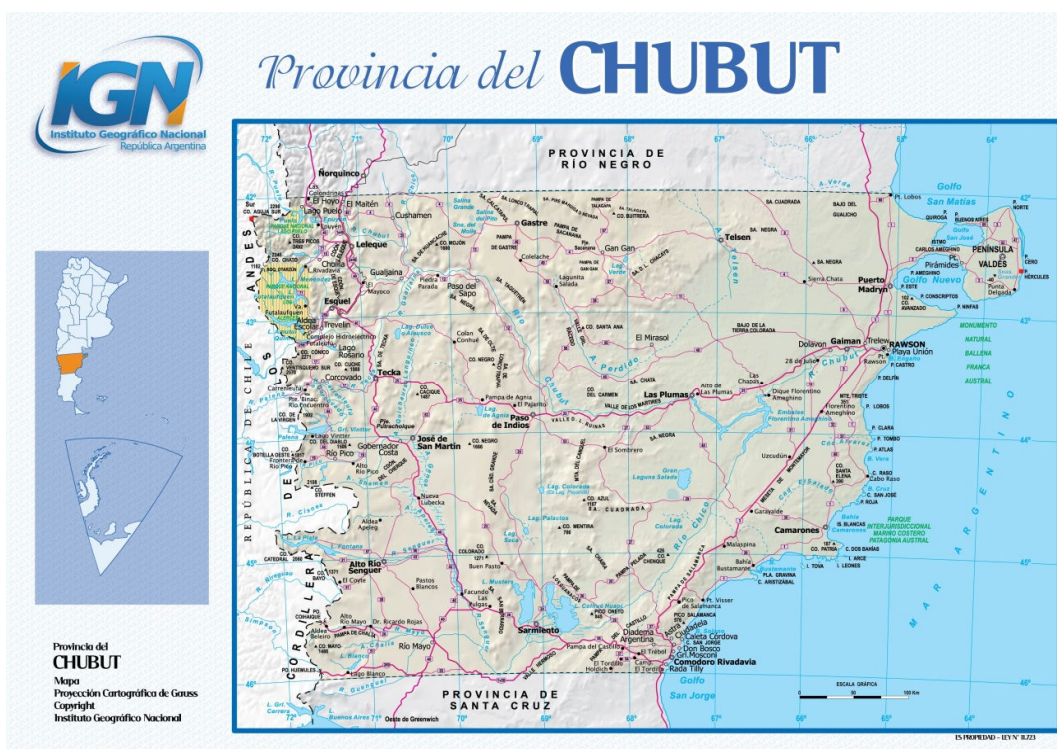
ANEXO I - IDENTIFICACION DE PROYECTOS .....	46
ANEXO II - CRONOGRAMA.....	49
ANEXO III - FICHAS POR PROYECTO .....	53



# 1. EL CONTEXTO PROVINCIAL

## 1.1. Geografía

La Provincia del Chubut está ubicada en la región sur (Patagonia) de la República Argentina. La Provincia de Chubut cuenta con una superficie de 224.686 Km<sup>2</sup>, siendo de esta forma la tercera provincia de mayor superficie de la Argentina. Asimismo, cuenta con más de 3.000 km de fronteras provinciales, lindando al este con el océano Atlántico, al oeste con Chile, al norte con la Provincia de Río Negro y al Sur con la Provincia de Santa Cruz.



## 1.2. Población

La población de la Provincia de Chubut alcanzó en 2010 los 509.108 habitantes<sup>1</sup>, representando el 1,3% de la población del país, con un crecimiento del 22,6% respecto a 2001. La densidad promedio resultó de 2,26 hab/km<sup>2</sup>, siendo ésta una de las menores del país.

La distribución espacial de la población de Chubut presenta características particulares. La población urbana asciende a los 464.268, representando un 89,50 % del total de habitantes, mientras que la población rural asciende a los 44.840

<sup>1</sup> Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 2010. <http://www.censo2010.indec.gov.ar/>



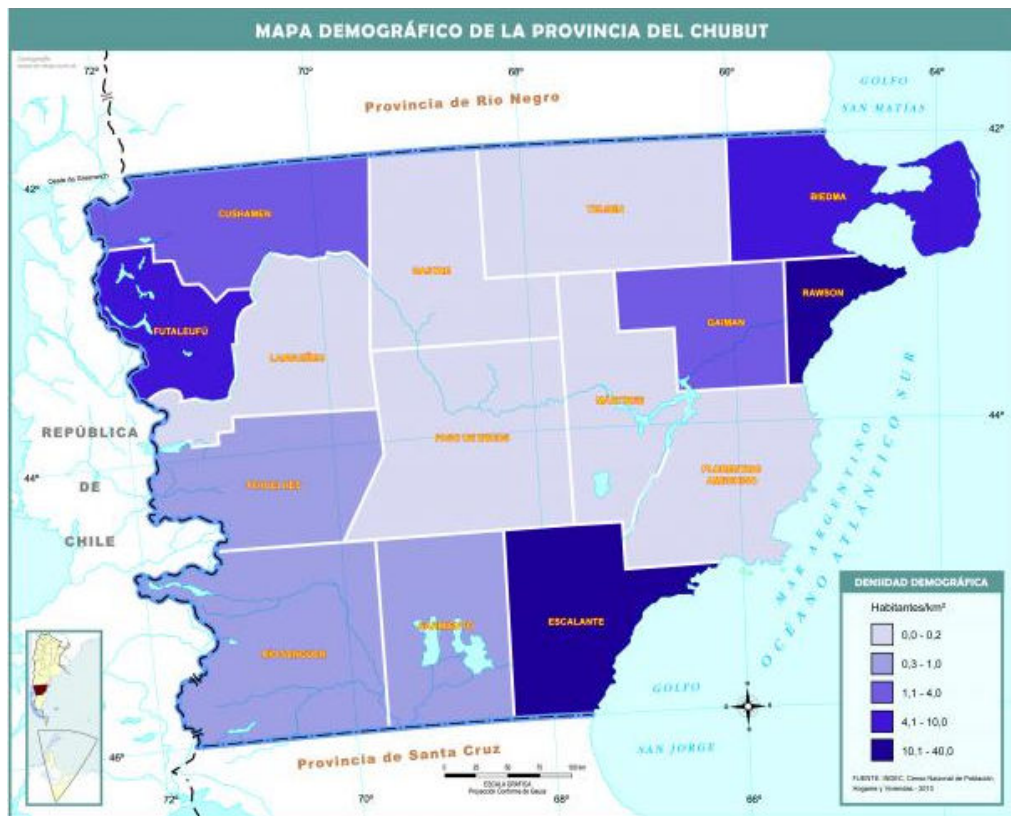
habitantes. Asimismo, se presenta una alta concentración de la población de la provincia – 83% de la población total y 92,7% de la población urbana - en 5 municipios.

### Población por Municipio

Municipio	Población 2010	Sup. Ejido Km2
Comodoro Rivadavia	177.038	566,81
Trelew	99.430	264,63
Puerto Madryn	81.995	360,00
Esquel	32.758	1.170,31
Rawson	31.787	299,15
Totales	423.008	2.660,90

Fuente: INDEC - Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2010

De esta forma, la alta concentración de la población provincial en lo ejidos urbanos genera que sólo 86.100 habitantes se distribuyan en un territorio de más de 220.000 Km2.



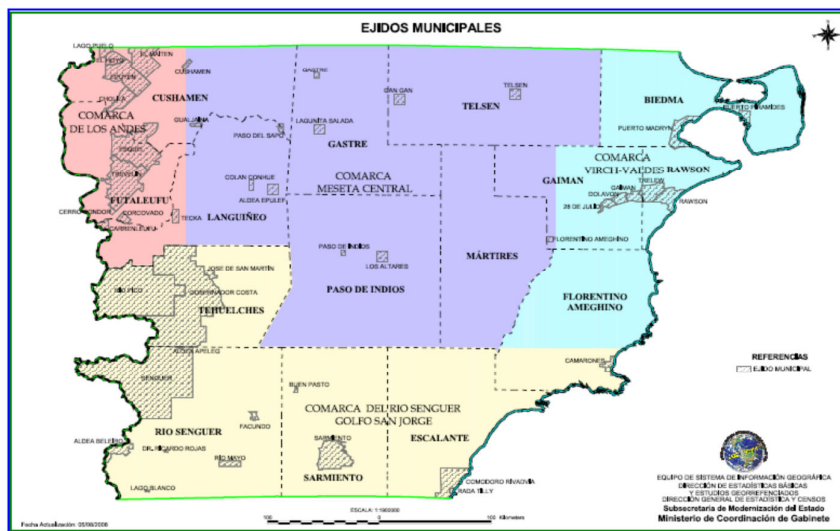


### 1.3. Organización político-territorial

El gobierno provincial dispone actualmente de una división político-administrativa departamental que responde a criterios históricos (colonización, delegaciones militares) que han perdido funcionalidad por lo que se ha delineado un nuevo proyecto de gestión para hacer más eficientes las acciones tendientes a lograr el desarrollo sostenido de la provincia formalizando un esquema regional que tienda al proceso de integración provincial.

Para ello se tienen presentes diversos factores, como aquellos que derivan de considerar los aspectos físicos-geográficos, de recursos naturales, sociales y económicos. Este proceso de integración, basado en un nuevo criterio de regionalización, está enmarcado en una idea-fuerza clave: el desarrollo homogéneo de la Provincia.

En consecuencia, la regionalización implica la división de un territorio, en este caso la Provincia, en áreas menores con características comunes representando una herramienta metodológica básica para el planeamiento ya que permite el conocimiento de los recursos para lograr una mayor eficiencia en su manejo.



En este sentido, puede decirse que una región es un tejido de relaciones sociales que se manifiesta en un espacio geográfico determinado. Es un espacio multidimensional con base geográfica, que contiene problemas comunes, originados y desarrollados en circunstancias comunes y cuya solución puede encontrarse en acciones y estrategias comunes. Este nuevo modelo de gestión está orientado por tres principios rectores: i) la descentralización efectiva que tiene como base el fortalecimiento y modernización de la gestión municipal, ii) una distribución más equitativa de los recursos y; iii) una mayor representatividad del pueblo en el ejercicio de todos los poderes.

El establecimiento de una división político-territorial de comarcas se considera un medio eficaz respecto de estos propósitos, en la medida que facilitaría el desarrollo regional y, entonces, la reducción de sus desequilibrios.





## 1.4. Organización Institucional Municipal

La Provincia del Chubut (según se expresa en el Artículo 1° de la Constitución reformada en el año 1994) se estructura como Estado Social de Derecho y organiza democráticamente su gobierno bajo la forma republicana y representativa, haciendo libre ejercicio de todos los poderes y derechos que no hayan sido delegados al Gobierno Nacional.

Su capital, la ciudad de Rawson, es sede de carácter permanente del Poder Ejecutivo, el Poder Legislativo y el Poder Judicial representado por el Superior Tribunal de Justicia, haciendo reserva que por causas extraordinarias de ley, transitoriamente pudiere disponerse otra cosa.

En cuanto al tratamiento dado a los gobiernos locales, reconoce la existencia del municipio como entidad autónoma y como una comunidad sociopolítica fundada en relaciones estables de vecindad. .

En este sentido, establece que los municipios gozan de autonomía política, administrativa y financiera, siendo independientes de todo otro poder en el ejercicio de sus funciones.

En virtud de tal autonomía, las municipalidades pueden dictar su propia carta orgánica siempre que tengan en su ejido urbano más de mil inscriptos en el padrón municipal de electores.

La Ley de Corporaciones Municipales de la Provincia del Chubut<sup>2</sup> establece la categorización de los gobiernos locales determinando que habrá municipalidades en todo núcleo urbano que tenga más de quinientos (500) electores inscriptos en su padrón electoral mientras que se crea una Comisión de Fomento en todo núcleo urbano que tenga más de doscientos (200) electores inscriptos en su padrón electoral.

De esta forma, la provincia del Chubut está dividida administrativamente en 16 departamentos, compuestos a su vez por 47 corporaciones municipales (27 municipalidades o Corporación de fomento y 20 comunas rurales).

## 1.5. Estructura Económica Provincial

La economía del Chubut experimentó en la última década un crecimiento similar al total de la economía del país. En efecto, el PBI nacional entre 2003 y 2011 lo hizo en un 79 %, mientras que el Chubut lo hizo en un 74 %. En el período 2009-2011 Chubut creció en 2009 el 1,5 % (a partir de la importante crisis en la economía mundial; el país lo hizo en un 0,8 %), en 2010 el 9,3 % y en 2011, un 7,8 %, a precios constantes.

Las actividades económicas de la provincia representan, en conjunto, aproximadamente el 1,9 % del PBI de la Argentina; con una población que alcanza a sólo el 1,2 % de la población del país se explica que el producto per cápita provincial

---

<sup>2</sup> Ley de Corporaciones Municipales de la Provincia del Chubut LEY XVI N° 46 (antes N° 3098). [http://www.tcchubut.gov.ar/legis\\_ley3098.html](http://www.tcchubut.gov.ar/legis_ley3098.html)



esté muy por encima de la media nacional, alcanzando a más de US\$ 14.700 per cápita anuales.

Por otra parte, si se considera que la densidad de población de la provincia es apenas de 2,3 habitantes por km<sup>2</sup>, fácil es advertir la alta concentración geográfica que estas actividades económicas presentan. Concentración que si bien básicamente reconoce tres polos: la zona sur; la zona del VIRCH – Valdés y la zona cordillerana, las dos primeras sobresalen por sobre ésta última.

La estructura económica de la Provincia del Chubut se divide en dos segmentos económicos diferentes: la Producción de Bienes y la Producción de Servicios. Estos generaron en el año 2011 una riqueza total, medida en su Producto Geográfico Bruto, de más de treinta y un mil ochocientos millones de pesos.

Los segmentos más importantes de la Producción de Bienes y que constituyen el 54,7% del total del Producto a precios corrientes en dicho año, son la Explotación de Minas y Canteras (incluye la producción primaria de petróleo y gas), la Industria Manufacturera y la Construcción.

Dentro de la Producción de Servicios, con una participación del 45,7 %, los segmentos más destacados son Administración Pública, Transporte y Comunicaciones, y Actividades Inmobiliarias, Empresariales y de Alquiler.

Cabe destacar que, por ejemplo, en el año 2008 la distribución porcentual de la participación en el Producto de estas grandes divisiones era exactamente al contrario; es decir, 47 % correspondía a producción de bienes y 53 % a producción de servicios.

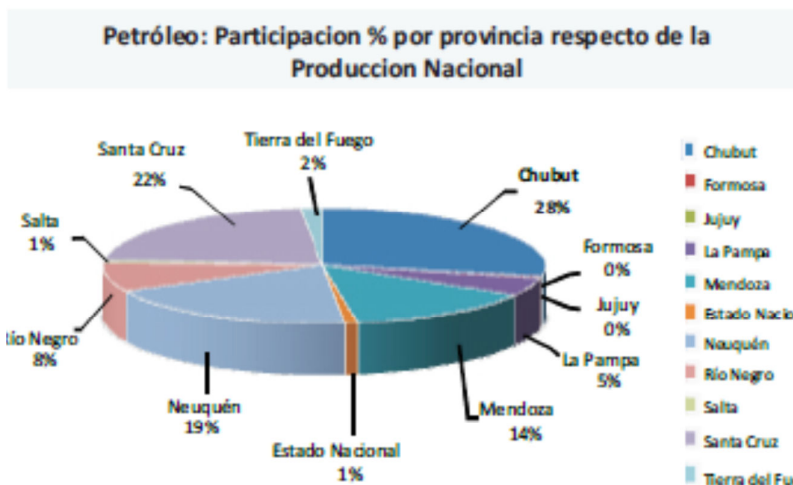
Tomando en consideración la producción de bienes, sobresale por su importancia la extracción de gas y petróleo que representa el 31,6 % del total de la riqueza generada en la provincia. La industria manufacturera aporta el 10 %, en tanto la construcción el 8,6 %.

Si bien la actividad pública representa un segmento relativamente importante, lo es menos respecto a otras provincias de la región y del país. En términos del Producto representa el 9,7 % siendo que la relación del Presupuesto Ejecutado/PGB, siempre en relación al año 2011, fue del 19,5 %; los gastos corrientes (excluyendo las transferencias a los municipios de la provincia) representan en relación al Producto de la Provincia a menos del 13 %.

La base de la economía del Chubut está dada, en consecuencia, por la actividad petrolera por un lado, la actividad industrial, la construcción en todas sus características y los servicios.

Teniendo en cuenta que la extracción de petróleo representa el 95 % del total extraído en cuanto a gas y petróleo, y que la Cuenca San Jorge y principalmente el área que compromete los límites provinciales posee la principal reserva de este hidrocarburo en todo el país, se concluye que éste representa el principal acervo de la Provincia.





Fuente: Dirección de Estadísticas y Censos de la Provincia de Chubut

La actividad petrolera, localizada en el sur provincial, genera asimismo un importante efecto multiplicador en las otras ramas de la economía que benefician principalmente a la ciudad de Comodoro Rivadavia y zona adyacente. En efecto, dentro de la expansión de la actividad económica de esta ciudad sobresale con características importantes la industria como complemento y accesoria de la actividad del petróleo; así, el sector metalmecánico representa el 21 % del total de la rama industrial de la provincia.

No obstante, la principal actividad industrial está localizada en la ciudad de Puerto Madryn a través de la producción primaria de aluminio y todas las industrias conexas a ella. Representan el 39,5 % del total de la actividad. Por otra parte y si bien en los últimos años ha perdido cierta relevancia la industria textil, tanto la sintética como la lanera localizada principalmente en la ciudad de Trelew, aún es un importante factor de generación de empleo y de riqueza; la misma representa el 20 % del total de la rama.

Finalmente, la actividad pesquera tanto la que corresponde a la captura, como al procesamiento en tierra (industria) es un elemento clave en la estructura económica provincial. En términos de la actividad primaria, o sea la captura, alcanza a generar el 5,3% del total del producto de las actividades de agricultura, ganadería y pesca. Asimismo, el procesamiento de pescado, representa el 5 % del total generado por la industria en la provincia.

La construcción como factor determinante de expansión y propulsor de otras actividades económicas derivadas de ella en términos de industria, comercio y servicios y que como se dijo representa el 8,6% de todo el PGB de la provincia, tiene en el aspecto privado un importante impulsor, además por supuesto de la construcción pública: la representatividad de cada una en el total de su rama es, privada 69%, pública el 31%.

Una actividad que ha sido característica de la economía provincial es la correspondiente a la explotación ganadera ovina. Si bien en la actualidad ha perdido representatividad en relación a las mencionadas no deja de ser importante en



términos del asentamiento de población (aunque paulatinamente en menor medida) en el interior profundo de la Provincia. Las existencias de ganado ovino son las más altas de todas las provincias argentinas superando los cuatro millones de cabezas, representando el 31 % de las existencias totales del país. Asimismo, la producción de lana, la cual una parte se exporta “sucia” y otra menor –actualmente- lleva algún procesamiento industrial –lavado y tintorería- es la mayor del país con 17.500 Tn anuales, aproximadamente.



## 2. AMI VALLE INFERIOR DEL RÍO CHUBUT - VIRCH -

---

### 2.1 La identidad histórico-cultural

Si hay una impronta cultural que se nota en la mayoría de las ciudades de Chubut, y claramente en el AMI VIRCH es la galesa. Antes que los españoles y los italianos, los colonos de la Europa galesa se asentaron aquí buscando nuevos terrenos para poder trabajar.

El 28 de julio de 1865 desembarcaron en Golfo Nuevo, actualmente **Puerto Madryn**, 153 inmigrantes galeses. El contingente estaba compuesto por hombres, mujeres y niños que provenían de distintos condados de Gales.

Llegaron a bordo de la nave Mimosa, trayendo consigo los elementos indispensables para formar su hogar en la nueva tierra y algunos elementos para realizar trabajos agrícolas.

El clima y la geografía eran desconocidas para la mayoría del grupo. Al poco tiempo resultó indispensable la obtención de agua dulce. Así llegaron hasta la desembocadura del río que buscaban, el Chubut, entonces Chupat. Se instalaron en la margen norte del mismo y fundaron un pueblo -que luego sería capital de la provincia- al que llamaron **Rawson**, en honor al Dr. Guillermo Rawson, ministro del Interior del Presidente Bartolomé Mitre, y quién tanto los había ayudado para se establecieran en la Patagonia.

Los galeses buscaban una oportunidad y un lugar para practicar su fe, hablar su lengua, mantener sus tradiciones y ejercer plenamente sus derechos políticos. Aquí, en la Patagonia encontraron ese lugar y esa oportunidad. Por su parte, los colonos contribuyeron con su presencia a afianzar la Soberanía Argentina en el territorio en estas tierras que por entonces comenzaban a ser apetecidas y reclamadas.

La Gesta Galesa tuvo líderes de la talla del reverendo Michael D. Jones; el capitán Love Jones Parry; Lewis Jones, tipógrafo de Liverpool y el reverendo Abraham Matthews. Se puede afirmar entonces que durante la presidencia de Bartolomé Mitre se inicia el poblamiento definitivo de la región, específicamente, del valle inferior del río Chubut. Sucesivamente, entre 1874 y 1876 llegaron nuevos contingentes de colonos galeses que se radicaron en la Colonia.

Para solucionar el problema del riego construyeron canales, una de las primeras redes de riego artificial del país, y la zona comenzó a producir trigo en mayor escala.

Como medio de favorecer la comercialización de los productos del valle hacia el norte del país, especialmente hacia Buenos Aires, se pensó en construir un ferrocarril que uniese el valle inferior con Puerto Madryn, punto de embarque. Así, en la segunda mitad del año 1886 comienza el tendido de las vías. Como consecuencia de ello, surge **Trelew** como punta de rieles y Puerto Madryn en el otro extremo. A partir de este momento se inicia una nueva etapa en la región, con el comienzo del poblamiento alrededor de esas estaciones de ferrocarril. Para entonces la colonia galesa contaba



con una escuela, la primera en Rawson, un periódico, buenas viviendas, almacenes, graneros, molinos, se fabricaba queso y manteca para el consumo de la región, y **Gaiman** era el centro de mayor actividad productiva de la región.

En 1884 el Gobierno Nacional designa a Rawson como capital del territorio y al coronel Luis Jorge Fontana, primer gobernador del Chubut. La expansión de pequeños grupos de agricultores hacia el oeste motiva el surgimiento de las localidades de **Dolavon y 28 de Julio**.

La región ha mantenido estos lazos, con el aporte de nuevas corrientes inmigratorias a principios del Siglo XX, principalmente españoles e italianos a los que se sumaron en los últimos años de la década aportes de corrientes inmigratorias latinoamericanas, mayoritariamente provenientes de Bolivia. La migración boliviana a la región se inició en la década del ochenta del siglo XX, dedicándose los migrantes al desarrollo de la horticultura, a la vez, que contribuyeron a una profunda transformación geográfica tanto en términos del paisaje cultural como en el de las dinámicas rurales. La población boliviana se localiza en los ejidos de Trelew y Gaiman, en las áreas de Bryn Gwyn, Treorcky, Drofa Dulog y Moriah. La mayor concentración de migrantes bolivianos en Bryn Gwyn y Treorcky cuyos suelos presentan apropiadas condiciones para la producción agrícola en el valle.<sup>3</sup>

He aquí que en la Comarca VIRCH- Valdés, en el noreste de la Provincia de Chubut, la **conurrencia de distintos factores históricos ha hecho que un conjunto de ciudades surgidas en distintos tiempos y con distintas motivaciones hoy empiecen a funcionar como una región urbana poli céntrica**, que se nutre de potencialidades que otorga la economía de aglomeración y la proximidad entre ciudades complementarias, evitando muchos de los riesgos de la agregación conurbada.

## 2.2 Caracterización General

El Área Metropolitana VIRCH está ubicada al Noroeste de la Provincia del Chubut e incluye 6 municipios: las ciudades de Rawson, Trelew, Gaiman, Dolavon, 28 de julio y Puerto Madryn.

En estas ciudades se concentra el 42,1 % del total de la población urbana del Chubut con 220.837 habitantes (Censo 2010) y una superficie aproximada de 34.466 km<sup>2</sup> lo que significa una densidad demográfica de 5,8 hab. por Km<sup>2</sup>.

Están conectadas por la ruta Nacional N° 3, la Ruta Nacional N° 25 y la Ruta Provincial N° 7.

---

<sup>3</sup> MIGRACIÓN Y DINÁMICAS RURALES EN EL VALLE INFERIOR DEL RÍO CHUBUT. OWEN, Olga Marisa ; HUGHES Judith Corinne; SASSONE Susana María. Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco y CONICET, IMHICIHU Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas, DIGEO Departamento de Investigaciones Geográficas. 2004.



**Municipios componentes del AMI VIRCH-Valdés y distancias entre ciudades.**

Municipio	Distancia a Trelew	Municipio más Próximo	Dist. A Municip. Próx. (Km)
Trelew	0	Rawson	18
Rawson	18	Trelew	18
Puerto Madryn	64	Trelew	64
Gaiman	16	Trelew	16
Dolavon	34	Trelew	34
28 de Julio	53	Dolavon	16
<b>TOTAL</b>			

Estas ciudades han venido aumentando su población en forma ininterrumpida en los últimos años, hecho evidenciado en los resultados del último Censo Nacional 2010. Este aumento de la población se debe a la inmigración regional proveniente de algunas comunas del interior de la Provincia en su búsqueda por fuentes de trabajo y también por la inmigración proveniente de las provincias del Norte por las mismas razones de la búsqueda de empleo permanente en las Ciudades sobre todo de Puerto Madryn y Trelew.

Puerto Madryn tiene una población creciente de nacionalidad boliviana, con fuerte presencia en la zona.

**Población y crecimiento poblacional AMI VIRCH**

MUNICIPIOS	2001	2010	% de Crecimiento
GAIMAN	5805	6588	13%
DOLAVON	2944	3163	7%
PTO. MADRYN	58963	68203	16%
RAWSON	27029	31656	17%
TRELEW	91744	99508	8%
28 DE JULIO	109	797	631%
<b>TOTAL</b>	<b>186594</b>	<b>209915</b>	<b>12%</b>

Fuente: Departamento de Estadísticas Sociales y Demográficas del Chubut

Este aumento poblacional se ha visto reflejado en la necesidad de los Municipios de realizar planes de readecuación para sus servicios públicos, para poder abastecer las necesidades de sus habitantes, de sus sistemas de movilidad. Así como también ir previendo un desarrollo urbano armónico y adecuado a cada una de sus localidades. Existe un fuerte proceso de despoblamiento rural en la Provincia, observándose en datos estadísticos que en 1960 el 45,5% de la población residía en áreas rurales mientras que en la actualidad ésta representa aproximadamente un 10% de la población total de la provincia.



La dinámica de despoblamiento rural se hizo más importante a partir de la década del 70, con la crisis del modelo ovino-extensivo que caracterizó a la región Patagónica Austral en esa década, a lo que se sumó paulatinamente el desarrollo de actividades fabriles en parques industriales y la generación de puestos de trabajo en ciudades. Esto derivó en un aumento poblacional en las ciudades cabeceras como Puerto Madryn y Trelew.

Los datos reseñan un panorama de despoblamiento provincial en las áreas centrales y crecimiento importantes en los polos de desarrollo de la costa y cordillera, en coherencia con las políticas de promoción implementadas en diferentes sectores económicos, fundamentalmente en el industrial.

La elevada densidad poblacional que se registra en algunas localidades, provoca que la demanda habitacional crezca constantemente y la oferta no logra responder a las necesidades.

Según un informe oficial del Instituto Provincial de la Vivienda, entre 1992 y 2012 se construyeron en Chubut 57.055 soluciones habitacionales, un promedio anual de 2.852 viviendas pero estas cifras quedaron lejos de poder dar una respuesta al ritmo del crecimiento demográfico que tuvo Chubut producto de la explotación petrolera.

## 2.3 Caracterización Ambiental

El Río Chubut, implica una amplia Cuenca que se extiende desde los 41° 29' LS (a unos 2.300 metros de altura) hasta los 43° 45' LS, e incluye numerosos afluentes en su alta cuenca. Su recorrido total es de 867 kilómetros; su cuenca abarca unos 29.400 km<sup>2</sup> y desemboca en el Océano Atlántico, en la Bahía Engaño. Su régimen de precipitación anual es de alrededor de 800 mm en sus nacientes en el oeste, y de 200 mm a unos 50 km al este, siendo prácticamente insignificante en el resto de la Cuenca. El caudal medio del Río es de 49 m<sup>3</sup>/s y alimenta al Embalse Florentino Ameghino, que tiene una superficie de 71 km<sup>2</sup>.

Existen tres sectores bien diferenciados de la Cuenca: el curso superior, el medio y el curso inferior. El superior incluye su red de drenaje y pueden distinguirse en él 4 Subcuencas que aportan aguas desde el norte hacia la margen izquierda, denominadas: del Alto Chubut, del Fofó Cahuel, del Ñorquincó y del Chico del Norte; y dos Subcuencas que lo hacen sobre su margen derecha, denominadas: del Lepá, que baja desde el oeste, y del Tecka-Gualjaina, que desde el sur recibe las aguas del Lepá para unirse al Río Chubut en el punto en que culmina su curso superior. En el curso medio las precipitaciones son muy escasas y no alcanzan a formar cursos de agua permanentes; solo escurre a través de cañadones que forman cursos de tipo temporario.

El curso inferior se extiende por unos 200 kilómetros, entre Las Plumas y su desembocadura en la Bahía Engaño. Sin duda adquiere relevancia por la presencia del Dique Florentino Ameghino (ubicado a unos 15 kilómetros aguas debajo de la unión del Chubut con el Chico), que tienen una capacidad de embalse de 1,4 millones de m<sup>3</sup>; cubre alrededor de 7.100 hectáreas sobre los valles de ambos cursos de agua; regula





el caudal del Chubut; posibilita el riego de 23.000 hectáreas destinadas a la producción agrícola y a la generación de energía desde el año 1.968.

En este tramo el Río Chubut recibe un afluente temporario, el Río Chico del Sur (de dirección suroeste noreste, que proviene de la cuenca del Río Senguer y de los Lagos Musters - Colgué Huapí), y de importantes cañadones que suelen ser afluentes en períodos de precipitaciones abundantes.

Además del Dique Florentino Ameghino, el curso inferior del Río es aprovechado a partir de la construcción de dos canales principales de riego (el Norte y el Sur), que posibilitaron la implementación de la actividad agropecuaria y el asentamiento de población, contribuyendo a la formación de las ciudades de Rawson y Trelew. El aprovechamiento integral de la cuenca incluye al abastecimiento de agua potable a la población y a la principal empresa industrial (productora de aluminio primario) ubicada en la ciudad de Puerto Madryn.

El río en su recorrido completo se encuentra con valles dotados de suelos de calidad óptima para la agricultura, que abarcan alrededor de 120.000 hectáreas.

El sistema natural de las costas chubutenses, como del resto de la patagonia, responden a un patrón igual al del relieve; acantilados de pronunciada gradiente, prolongándose en la plataforma marina, a lo largo de 600 kilómetros mar adentro.

Es una costa en permanente ascenso constituida mayormente por materiales blandos, sedimentos marinos, que permite un rápido proceso erosivo de la marea sobre los acantilados que se suceden en forma casi continua por cientos de kilómetros. Cada tanto afloran rocas ígneas – pórfidos, granito, basalto principalmente- que forman los accidentes costeros que interrumpen la monotonía del acantilado, como los numerosos cabos, cañadones, puntas, valles fluviales. Se pueden señalar tres accidentes costeros significativos a lo largo del litoral marítimo patagónico: el Golfo San Matías, la Península de Valdés junto con el Golfo Nuevo y el Golfo San Jorge.

El Golfo San Matías es una amplia ingresión marina sobre la línea de la costa – penetra unos 153 Km.- , de origen tectónico, que mide de un extremo a otros 117 km.

La costa oeste de golfo presenta acantilados alternados con playas y también irrumpen formaciones cristalinas que dieron origen a la llamada Punta Pórfido. La Península de Valdés es el accidente más notorio de toda la costa patagónica, unida al continente por un estrecho istmo de unos 5 km de ancho y que separa las aguas de los dos golfos que limitan a la península: el San José al norte y el Nuevo al sur. Las costas de esta península continúan presentando acantilados en muchos lugares, playas en otros y se destacan playas pedregosas que son las preferidas por los elefantes marinos para su asentamiento.

Como rasgo particular presenta al este la Caleta Valdés, protegida por un gran banco de pedregullo. Por otra parte vemos la Punta Delgada que forma una restinga de 2 km de largo y el Golfo Nuevo que tiene la característica de ser el área más abrigada de toda la costa patagónica. Su abertura máxima es de 13 km entre el morro Nuevo y la



punta Ninfas. Generalmente sus costas son abruptas pero en algunos sectores, como en Puerto Madryn, las barrancas se retiran varios kilómetros tierra adentro.

Las costas son un sector muy dinámico desde el punto de vista biológico donde se produce un gran intercambio energético entre el océano, la atmósfera y la superficie terrestre. La zona intermareal tiene una fauna y flora propias que de alguna forma se benefician con ese cambio diario entre la pleamar y la bajamar, que produce variaciones notables de humedad, temperatura y luz, siendo las formas vinculadas con la vida marina las que dominan ese espacio de transición.

La AMI VIRCH, tiene una superficie total de 42.000 ha, con aproximadamente 90 km de longitud y un ancho variable entre 7 y 10 km.

El valle está atravesado de oeste a este por dos rutas principales que corren paralelas entre sí: en la margen norte del río la Ruta Nacional N° 25 que prosigue hasta los Andes y por la margen sur del río la ruta provincial 7 que solo llega por el oeste. La Ruta Nacional N° 3 "corta" el valle a la altura de Trelew y comunica esta ciudad con Puerto Madryn.

La principal y única fuente de agua es el río Chubut, pero la zona tiene un índice de lluvias anuales muy escaso por lo que la producción agrícola en el valle (verdura de hoja, zanahoria, cebolla, zapallo, etc.) con riego natural de lluvia no es posible y además, generalmente los meses de invierno son los que más precipitaciones tienen y en verano que es cuando más se necesita el agua es cuando las precipitaciones escasean. Por lo tanto se han realizados dos importantes obras para el control de crecidas y el uso de canales de riego.

El AMI presenta variaciones entre las localidades allí presentes, como la localidad de Puerto Madryn que no posee acuíferos en el subsuelo. El abastecimiento de agua para toda la Comarca proviene del río Chubut y llega a Puerto Madryn por medio de un importante acueducto.

## **2.4. Caracterización Económico-Social**

### **2.4.1. Caracterización General**

El principal potencial económico y social del AMI VIRCH se centra en los recursos naturales y ecológicos. No obstante ello, según el Censo Nacional Económico (CNE) 2004/2005, la principal rama de actividad económica en áreas urbanas, en cuanto a locales ocupados en la Comarca VIRCH - Valdés es el Comercio (42 %), en tanto que la Rama Administración Pública es la más importante considerando la cantidad de personas ocupadas, donde se encuentran empleados el 22 % de los ocupados de la Comarca y la segunda rama en cantidad de personal es el Comercio, donde se encuentran ocupados el 15 % del total.

El 66 % de los ocupados en la Rama de Actividad Comercio corresponde a la sub-rama del Comercio Minorista, el 18 % a Venta y Reparación de Automotores y Venta



de Combustibles, en tanto que el restante 16 % de los ocupados de este sector trabaja en el Comercio Mayorista.

La Industria Manufacturera y la Enseñanza son las otras dos Ramas de actividad que más aportan en la generación de puestos de trabajo con 14 % y 13% respectivamente, de los ocupados.

CLANAE 2 dígitos	Rama de Actividad	TOTAL COMARCA	
		% de Locales	% de Ocupados
<b>A</b>	<b>AGRICULTURA,GANDERIA, CAZA Y SILVICULTURA</b>	0,31	0,18
<b>B</b>	<b>PESCA Y SERV CONEXOS</b>	0,08	0,79
<b>C</b>	<b>EXPLORACION DE MINAS Y CANTERAS</b>	0,08	0,18
<b>D</b>	<b>IND MANUFACTURERA</b>	7,98	13,83
<b>E</b>	<b>ELECTRICIDAD GAS Y AGUA</b>	0,24	1,29
<b>E -45</b>	<b>CONSTRUCCIÓN</b>	1,11	4,44
<b>G</b>	<b>COMERCIO AL POR MAYOR Y X MENOR, REPARACIONES</b>	42,42	15,08
<b>H</b>	<b>SERVICIO DE HOTELERIA Y RESTAURANTES</b>	4,16	2,42
<b>I</b>	<b>SERVICIO DE TRANSPORTE, ALMACENAMIENTO Y COMUNICACIONES</b>	5,57	4,38
<b>J</b>	<b>INTERMEDIACION FINANCIERA Y OTROS SERV FINANC</b>	1,28	1,03
<b>K</b>	<b>SERV INMOBILIARIOS, EMPRESEARIALES Y ALQU</b>	7,67	3,21
<b>L</b>	<b>ADMINISTRACION PUBLICA</b>	3,52	22,37
<b>M</b>	<b>ENSEÑANZA</b>	4,81	12,86
<b>N</b>	<b>SERVICIOS SOCIALES Y DE SALUD</b>	8,61	6,65
<b>O</b>	<b>SERVICIOS COMUNITARIOS, SOCIALES Y PERSONALES</b>	12,14	11,29

Con respecto a la distribución geográfica de los ocupados en las áreas urbanas de la Comarca; 39 % del total desarrolla su actividad laboral en la ciudad de Trelew, el 32 % en Puerto Madryn y el 25 % en Rawson.

El Valle del Río Chubut ha basado su economía principalmente en actividades primarias (ganadería ovina, frutihortícola, pesca) secundarias (textil, metalúrgica, construcciones) y terciarias (turismo, servicios financieros, centros de distribución) actividades que observaron una distinta evolución y adaptación a los profundos cambios macroeconómicos de las últimas décadas.

Desde el asentamiento de los colonos, con el transcurso de los años fueron desarrollándose las fuerzas productivas entre las que se destaca la construcción de la red de canales que posibilitaron el desarrollo de una estructura agropecuaria más extensa y diversificada. Posteriormente, los intermitentes problemas vinculados a las



crecidas e inundaciones propios de la dinámica natural del Río, fueron generando nuevas condiciones y necesidades que, entre otras cuestiones, derivaron en la construcción del actual Dique Florentino Ameghino cuyas funciones consisten en la regulación del cauce del Río, el abastecimiento de agua a los habitantes de los pueblos situados aguas abajo del Dique y a la generación de energía.

Este mismo proceso motivó el desarrollo de otras actividades productivas y una creciente urbanización con el desarrollo consecuente de actividades industriales, comercio, construcción y servicios.

En tal contexto, favorecido por políticas que promovieron la radicación industrial se desarrolló el polo textil de Trelew para el lavado, peinado y exportación de lana y de fibra Mohair, cuyo volumen constituyó un porcentaje de alta significación respecto a la producción nacional de estos productos. El Polo de Desarrollo Lanero Textil de Trelew industrializa y comercializa el 95% de la producción lanera del país. También se desarrolló la industria textil con fibras sintéticas. En el año 2006 existían doce empresas de fabricación de hilado de nylon.

En la actualidad se registra una importante producción de alfalfa que abastece a otras zonas de la provincia y a una demanda extra provincial. Esta producción de alfalfa se centra especialmente en la localidad de 28 de Julio y en todo el Valle del Río Chubut. Se encuentra en una etapa de desarrollo la producción de carne ovina y bovina orientada fundamentalmente al mercado interno. Con relación al ganado bovino, la cría e internada se realizan en áreas donde se han desarrollado la producción forrajera, el VIRCH, especialmente Gaiman, 28 de Julio y Dolavon.

Con relación al ganado ovino, la Provincia del Chubut, primera en existencias ovinas del país, es una de las pocas áreas en el mundo con una concentración y cultura merinistas de más de 100 años. Con 4.148.177 cabezas, de las 6.5 millones de merinos que tendría Argentina y un promedio de finura de 20.5 micras, esta provincia se ubica en un segundo grupo de regiones/países merinistas.

A partir de la década de los años 80 del siglo XX creció en importancia la producción hortícola. En Chubut la actividad hortícola se desarrolla principalmente en el valle del Río Chubut (Gaiman y Rawson). El clima es frío y seco, con un período libre de heladas corto, el cual es insuficiente para la producción a campo de especies hortícolas sensibles como pimiento, tomate, melón etc. En los últimos años se está desarrollando el cultivo de papa para semilla. Creció también en importancia la producción de fruta fina, fundamentalmente la cereza.

En el valle, de las 23.000 hectáreas bajo riego, 17% se usan en la producción de hortalizas y cerezas. La producción hortícola constituye alrededor del 80% de la producción provincial, que abarca 1.307 hectáreas. De este total, 1.040 están localizadas en el VIRCH, registrándose además alrededor de 10 hectáreas de cultivos bajo cubierta. De las 1040 ha. 500 se usan en la producción de papas y el resto en la de cebolla, maíz para choclo, ajo, lechuga, zanahoria, tomate, remolacha, acelga, pimientos, poroto, espinaca, espárrago y ají. Las 10 hectáreas bajo cubierta están manejadas por 30 productores que implementan cultivos de tomate, lechuga, maíz dulce, pimiento, acelga, espinaca y apio.



La producción de cerezas ocupa aproximadamente 200 hectáreas gestionadas por 32 productores. El productor frutícola es propietario, observándose una baja productividad y calidad exportable. Hay ocho empacadores. Baja incorporación de tecnología en proceso de post cosecha. Una parte importante de la producción se destina a la exportación, básicamente a Europa, otra parte, también significativa, se destina al consumo fresco en el mercado interno y un porcentaje menor tiene como destino la industria.

El sector terciario acompañando la tendencia mundial y nacional observada, ha ido fortaleciéndose aún en mayor medida por el notable crecimiento de la actividad turística en la región.

Cada municipio se caracteriza por contar con atractivos turísticos propios, a lo largo del año también se celebran distintas fiestas populares las cuales convocan a gran cantidad de turistas. Se destacan principalmente en Gaiman el Geoparque Bryn Gwyn y las Casas de Té. Por su parte la “Ciudad de las Norias” como se conoce a Dolavon posee muestras de arquitectura e ingeniería históricas que forman parte del legado cultura de la comunidad galesa. Dolavon es sede de los Corsos de Carnaval más importantes de la región.

En 28 de Julio se encuentra el Museo Tecnológico, el que alberga gran parte de la Historia de los Colonos Galeses y de los Pioneros que llegaron a éstas tierras. La Turbina de Crockett, con la- en los orígenes del pueblo - se pudo elevar agua a la Meseta, logrando cultivar hectáreas de alfalfa, cebada y remolacha forrajera. La Casa Amarilla que fuera un comercio de ramos generales en 1.934.

En Trelew se encuentra el Museo Paleontológico Egidio Ferglio, centro de exhibiciones e investigación científica, en el cual se exhibe flora y fauna fósil de la Patagonia, representando el mayor referente de Sudamérica en su especialidad; el Museo Pueblo de Luis dedicado a la llegada de los galeses y el Bosque Petrificado Florentino Ameghino constituyen los principales referentes turísticos de esta ciudad.

Por su parte Puerto Madryn ofrece el “Ecocentro” centro de interpretación de ecosistemas marinos dedicado además a actividades educativas, científicas y culturales, “Punta Cuevas” ruinas del primer emplazamiento Galés de la zona, Punta Loma - área protegida - reserva poblada por lobos marinos durante todo el año, es de mencionar que desde esta ciudad se pueden realizar paseo náuticos, avistaje de delfines y acceder al área natural protegida “Península Valdés”.

La ciudad de Rawson ofrece como principal atractivo turístico “Punta Tombo “ que constituye la mayor colonia reproductiva de pingüinos Magallánicos del mundo; esta ciudad es sede de la Fiesta Regional de los Pescadores.

En toda la región pueden realizarse además actividades de turismo rural.

En este contexto y teniendo en cuenta el nuevo escenario creado a partir de la globalización de la economía así como las consecuencias derivadas de los procesos de descentralización, se impone un nuevo rol a los Municipios que el originalmente delegado por los poderes centrales.

Como consecuencia de ello resulta imprescindible compartir una visión estratégica acerca del futuro al cual aspiran como microrregión las comunas que integran la Unidad Económica del Valle Inferior del Río Chubut.



Es importante observar la Región Metropolitana VIRCH-Valdés desde diferentes ópticas:

- Desde el punto de vista de su importancia demográfica respecto a la población total de la provincia.
- Su importancia relativa mayor está dada por la incidencia proporcional de habitantes en la producción de bienes no agropecuarios (industria manufacturera, suministro de electricidad, gas y agua, construcción etc.) y servicios (transporte, comunicaciones, actividades inmobiliarias, comercio, salud, comunicación etc.) (fuente: DGE y C “Producción de bienes y servicios”, 2008)

## 2.4.2. Rawson

Rawson es la ciudad Capital de la provincia del Chubut. Es una ciudad dedicada a la administración provincial, con varios edificios gubernamentales, que además cuenta con diversos atractivos culturales. Estos eventos son principalmente de orden provincial dado que la Secretaría de Cultura de la Provincia del Chubut, cuenta amplio y moderno edificio sede en el cual se alojan las dependencias administrativas, la biblioteca Biblioteca Pública Provincial “Presbítero Bernardo Vacchina”, salones de conferencias y muestras.

La ciudad cuenta con el Zoo de Rawson, perteneciente al ente municipal. Además se localizan en su ejido los Museos Regional Salesiano, de la Ciudad, Policial y del Soldado de Malvinas. El Zoo es la mayor atracción turística del Municipio y alberga una colección integrada por más de 60 especies de animales.

El Museo del Soldado de Malvinas, es único en su tipo, ya que posee fotografías, revistas, periódicos, réplicas de cartas, equipamiento militar y otros elementos que documentan la Guerra de Malvinas desde el punto de vista de los soldados que combatieron allí.

Rawson es fundamentalmente una ciudad de actividad terciaria, en su condición de capital y sede principal de la administración pública provincial. En este orden, sin embargo, las demás actividades terciarias (comercio mayorista y minorista, banca privada, seguros) tienen centro económico en la vecina Trelew.

La actividad industrial reside principalmente en el procesamiento de productos de la pesca. Plantas de fileteado y empaque de pescado y langostino, - locales y regionales - permiten el agregado de valor a este recurso.

La infraestructura portuaria es muy reducida. Su actividad constituye la atención de buques pesqueros de pequeño porte del tipo de rada o ría y costero los cuales operan cuatro meses al año (Noviembre - Febrero) por lo cual se los denomina "flota zafrera".

La pesca zafrera consiste principalmente en Merluza Hubssi como así también de Langostinos. Dichos productos son destinados a la provisión de las plantas pesqueras faenadoras instaladas en Rawson, Comodoro Rivadavia y Puerto Madryn.

Por sus características, el Puerto de Rawson es un puerto provincial industrial que alimenta parte de las exportaciones de pescado que se efectúan por los otros puertos.





Datos del 2011 señalan que la Provincia del Chubut representa el 11,68% del global de desembarques de capturas pesqueras. Particularmente, el puerto de la capital provincial registra desembarques por 7.952 toneladas de pescados, mariscos y crustáceos, siendo precisamente en esa composición predominante la especie langostino con 6567 toneladas, en cantidad le sigue mucho más atrás la merluza hubbsi, con 730 toneladas, 293 toneladas de calamar, 245 toneladas de abadejo, 37 de merluza de cola. Estos desembarques se destinan a las plantas procesadoras de Rawson (casco urbano y puerto) como así también a las plantas procesadoras de la Ciudad de Puerto Madryn.

Otras actividades primarias son el cultivo de cereza con plantaciones importantes dentro del ejido municipal y cupos de exportación al exterior, y canteras de áridos, (arena y canto rodado), utilizados para la industria de la construcción zonal.

En un rango menor, existe industria metalmecánica ligera y de construcción.

### **2.4.3. Trelew**

La ciudad de Trelew con una superficie de 249 km<sup>2</sup> cuenta con una población de 99.201 habitantes según Censo Nacional 2010. Se ubica en el segundo puesto dentro del ranking Provincial.

Cuenta con una abundante y variada oferta educativa que sumada a cuatro décadas de actividad industrial posibilitan la existencia de recursos humanos calificados. En este sentido, la ciudad posee una delegación de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco. La Universidad cuenta con una matrícula de más de 13.500 estudiantes – tanto de grado como de posgrado - en toda la provincia y un plantel de casi 2.000 docentes. Estructurada en cinco facultades (Ciencias Económicas, Ciencias Naturales, Humanidades y Ciencias Sociales, Ingeniería y Ciencias Jurídicas) la Universidad cuenta con más de 500 investigadores categorizados en el marco del Programa de Incentivos a Docentes Investigadores de las Instituciones Públicas del Ministerio de Educación de la Nación.

Se encuentran radicadas importantes empresas constructoras de obras civiles e instalaciones, así como talleres relacionados a la atención de la actividad industrial.

La ciudad presenta como principales actividades económicas, a la Agrícola – ganadera, Industrial, Turismo, Comercio, Bancaria.

De la actividad económica total el 50% está representado por administración pública, un 25% la actividad industrial, un 20% el comercio, el resto lo componen el turismo y la actividad bancaria. Trelew por su ubicación estratégica es considerada una ciudad de servicios.

La actividad industrial se caracteriza por actividades como la textil lanera, textil sintética, metalúrgica, de la construcción y químicas, concentradas en el Parque Industrial de la ciudad y el Parque Industrial Liviano.

El turismo es otra de las actividades que crece diariamente. Por su localización sirve como base para actividades turísticas de relevancia nacional e internacional, conectando puntos de gran interés turístico como Península Valdés, Punta Tombo, Gaiman, Dique Florentino Ameghino y otros.



Son los principales atractivos turísticos de la ciudad de Trelew el Museo Paleontológico Egidio Feruglio, centro de exhibiciones e investigación científica, en el cual se exhibe flora y fauna fósil de la Patagonia, representando el mayor referente de Sudamérica en su especialidad; el Museo Pueblo de Luis dedicado a la llegada de los galeses y el Bosque Petrificado Florentino Ameghino

Trelew como ciudad de servicios permite acceder a distintas excursiones, entre ellas se destacan las destinadas a visitar el Dique Florentino Ameghino. Éste surge hacia el oeste de Trelew como una imponente obra de ingeniería oculta entre paredes naturales de un encantador color rojizo que contrasta atractivamente con el majestuoso verde de las aguas encajonadas del río Chubut y de la vegetación que bordea y conforma este fresco oasis en medio de la Patagonia.

El dique concentra a su población en una pequeña villa que, rodeada por las enormes paredes de piedra y el impresionante murallón de la represa que contiene el agua del embalse artificial, es un espacio propicio para el desarrollo de múltiples actividades, campamentos, caminatas, escaladas, pesca y variados deportes náuticos, el dique recibe constantemente la visita de turistas .

La ciudad cuenta con excelentes accesos, tanto terrestres como aéreos. El Aeropuerto Internacional Almirante Marcos A. Zar, recientemente reestructurado y sus vías principales de acceso son la Ruta Nacional N° 3 y la Ruta Nacional N° 25.

En el Aeropuerto Marcos A. Zar operan tres líneas aéreas: Aerolíneas Argentinas, LADE y Sol Líneas Aéreas. Desde este Aeropuerto se une a la Ciudad de Trelew, con las Ciudades de Buenos Aires, El Calafate, Ushuaia, Comodoro Rivadavia, Esquel, Bahía Blanca, llegando a 8 frecuencias diarias.

#### **2.4.4. Gaiman**

Gaiman posee una superficie de 114 km<sup>2</sup> con una población de 6.627 habitantes

Se encuentra en el Valle Inferior del Río Chubut, Patagonia Argentina. La distancia de Rawson (capital de la provincia) es de 38 km por la Ruta Nacional N° 25. El aeropuerto Almirante Zar de Trelew se encuentra a 20 km y a 84 km del Puerto Almirante Storni de la ciudad de Puerto Madryn.

La actividad económica se basa en el cultivo de forrajes, cereales y hortalizas, la cría de ganado ovino y el desarrollo de industrias lácteas y madereras.

#### **2.4.5. Dolavon**

Dolavon con una superficie de 108 km<sup>2</sup> se encuentra en el valle inferior del río Chubut, a 19 km al oeste de Gaiman (siguiendo su curso), y a 36 km al oeste de Trelew, por la Ruta Nacional N° 25. Posee una población de 3.307 de habitantes (Fuente INDEC censo 2010).

Aquí se construyó el primer molino harinero dado el excelente trigo que se cosechaba en la región. Es una apacible localidad atravesada por uno de los numerosos canales de riego construidos por los galeses a fines del siglo XIX, conservándose aún una noria de esa época. Este sistema de riego antiguo e interesante se compone del uso de riegas giratorias para levantar el agua del canal principal y volcarla a la red.



En cuanto a la oferta educativa, la misma alcanza el nivel secundario, siendo necesario el traslado a ciudades cercanas como Trelew o Puerto Madryn para continuar con estudios universitarios lo cual estrecha aún más los lazos entre estas localidades.

Respecto a la actividad económica desarrollada en esta localidad, se destaca la agrícola ganadera. Además es de importancia la industria cárnica, contando con mataderos de ovinos y bovinos.

#### **2.4.6. 28 de Julio**

Está ubicada sobre la ruta provincial N° 10 en el Departamento Gaiman. Distante 70 km. de la ciudad capital, tiene una superficie de 10.000 Has. y una población de 1000 habitantes (Fuente INDEC censo 2010).

Está ubicada en el margen superior del Valle Inferior del Río Chubut donde nacen los canales de riego y basa su economía en la producción agrícola ganadera. Los principales productos son quesos – bovino y ovino -, miel, cerezas, frutas y hortalizas para consumo local. Además, la ciudad cuenta con un matadero el cual abastece carne a nivel local y regional. Se ha incorporado a la matriz productiva local una planta de fabricación de alimento balanceado bovino.

#### **2.4.7. Puerto Madryn**

La ciudad de Puerto Madryn con una superficie de 360 Km<sup>2</sup> cuenta con una población de 79.915 habitantes (INDEC, 2010).

Está ubicada sobre la costa occidental del Golfo Nuevo, a cerca de 80 Km. al norte de Rawson (Capital de la Provincia).

Es considerada la puerta de entrada a la Península Valdés, declarada en 1999 Patrimonio Mundial de la Humanidad por la Unesco.

La Península Valdés es uno de los accidentes geográficos más importantes de la costa patagónica. Tiene un reconocido prestigio internacional debido que en ella se protegen y reproducen una vasta cantidad de especies de aves y mamíferos marinos. En su zona norte predomina una vegetación arbustiva, mientras que la región sur se caracteriza por una vegetación de pastos duros ya que allí soplan los fuertes vientos del sudeste. Su clima es templado ya que está fuertemente atemperado por el efecto del mar que la rodea por todos sus lados.

Como Patrimonio Mundial de la Humanidad tiene como objetivo general la conservación de un área con características inéditas para la vida de especies terrestres y marinas consideradas únicas, cuya concentración y diversidad la ha posicionado entre los principales destinos turísticos. Específicamente se trabaja para la protección del pastizal patagónico y de las costas con una abundante flora y fauna asociadas. Protección de los asentamientos de cría de lobos y elefantes marinos y la zona marítima para proteger la Ballena Franca Austral.

Dentro de la Península Valdés se encuentra **Puerto Pirámides**, con una población de 565 habitantes, es una localidad clave para el desarrollo turístico de la Península Valdés ya que desde este lugar se puede acceder al avistaje de la Ballena Franca Austral, principal producto turístico.



Puerto Madryn, posee instituciones educativas de nivel universitario de gran importancia, ya que su oferta académica es contextualizada al lugar. Posee una Sede de la **Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco**, donde se dictan las carreras de Analista Programador Universitario, Licenciatura en Informática, Licenciatura en Ciencias Biológicas y Abogacía y una sede de la **Universidad Tecnológica Nacional**, con una oferta educativa a nivel de grado en Ingeniería Pesquera, Licenciatura en Organización Industrial y Tecnicaturas en Mantenimiento Industrial y Operación y Mantenimiento de Redes Eléctricas. Asimismo tiene sede en la ciudad el **Centro Nacional Patagónico CENPAT - CONICET**, realizando investigaciones en áreas tales como Biología y manejo de recursos acuáticos; Ecología terrestre; Oceanografía y Meteorología; Arqueología y Antropología; Geología y Paleontología; y Diversidad, Sistemática y Evolución.

Los tres grandes pilares de la economía de esta ciudad son: el Parque Industrial (pesado y liviano, incluyendo la producción de aluminio), la actividad pesquera y el turismo.

Para atender la demanda turística actualmente la ciudad de Puerto Madryn cuenta con una importante y diversa oferta de alojamiento, la misma se refleja en el siguiente cuadro realizado en base al Anuario Estadístico de Turismo 2011-2012<sup>4</sup>.

Tipo de Hospedaje			Cantidad	Total General
Hoteles	*****	1	20	107
	****	1		
	***	8		
	**	4		
	*	2		
	s/cat	4		
Residenciales			9	
Apart Hotel			11	
Cabañas			2	
Compl.Alq.Temporario			42	
Hostel			23	

Sobre el denominado Acceso Norte - a 10 km del centro - se encuentra el Aeropuerto el Tehuelche, el cual tiene operaciones regulares con Viedma y con el Aeroparque Jorge Newbery. Operan las empresas Andes Líneas Aéreas y LADE, con una frecuencia de 4 vuelos semanales a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

La ciudad cuenta con dos muelles separados 3.000m de distancia, el Muelle Almirante Storni ubicado frente al parque industrial pesado, se dedicada principalmente a la atención de buques contenedores, recibiendo sólo aquellos creceros de gran eslora (superior a 264 metros).

El Muelle Comandante Luis Piedrabuena, ubicado frente a la ciudad fue ampliado recientemente mejorando la recepción de 35 cruceros por temporada en promedio. El siguiente cuadro muestra el movimiento de cruceristas por temporada.

<sup>4</sup> Secretaría de Turismo y Áreas Protegidas de la Provincia del Chubut.



<b>PASAJEROS Y TRIPULANTES POR TEMPORADA</b>			
	<b>PASAJEROS</b>	<b>TRIPULANTES</b>	<b>TOTAL</b>
2001/02	28.281	13.607	41.888
2002/03	31.314	16.071	47.385
2003/04	21.036	11.693	32.729
2004/05	23.176	12.913	36.089
2005/06	33.502	18106	51.608
2006/07	35.848	18.554	54.402.
2007/08	46.052	21.898	67.950
2008/09	53.014	26.376	79.390
2009/10	39.336	19.407	58.743
2010/11	23.082	11.592	34.674
2011/12	21.078	10.004	31.082
2012/13	45.218	20.470	65.688
<b>TOTAL</b>	<b>400.937</b>	<b>200.691</b>	<b>601.628</b>



### 3. ANTECEDENTES DE INSTITUCIONALIDAD METROPOLITANA

---

#### 3.1 Consorcio de Agroturismo “Valle del Río Encantado”

Desde principios de la década de 1990, el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA) promueve el desarrollo del turismo rural como una actividad agraria, complementaria a la actividad agropecuaria, mediante proyectos asociativos orientados hacia la diversificación de la economía de la familia rural, en el marco del desarrollo local o territorial. El turismo rural consiste en una oferta integrada de ocio encuadrada en el contacto respetuoso del entorno natural y de las culturas locales. A partir de esta actividad se favorece la valoración del patrimonio cultural por parte de los habitantes y, al mismo tiempo, es una oportunidad para que los visitantes lo conozcan e interactúen con él.

En este marco el INTA ha promovido el Grupo de Cambio Rural Agroturismo “Valle del Río Encantado” con el apoyo de la Municipalidad de Trelew y demás municipios del Valle Inferior del Río Chubut.

A través del proyecto “El Agroturismo como una herramienta de Apoyo al Desarrollo Rural de los chacareros del Virch (Profam Virch)”<sup>5</sup>, desarrollado en 2010, el INTA buscó promover la organización, el desarrollo de capacidades de todos los actores y la recuperación de actividad económica familiar, utilizando el Agroturismo como herramienta de desarrollo rural en las chacras del Virch. El grupo incorpora la actividad de agroturismo a la productiva, en pos de una mayor rentabilidad final a sus predios. La agroindustria le incorpora valor agregado a sus productos, por ello se participa de un plan de capacitación permanente en la gestión de la empresa familiar.

Entre las actividades desarrolladas por el Proyecto se destacan: i) Georeferenciación de las chacras de Agroturismo y sitios de interés histórico y cultural en el Virch con encuestas productivas para conformar una base de datos; ii) Encuentros de trabajo con productores y técnicos para el seguimiento de las actividades, en reuniones del equipo de trabajo de la Estación Experimental Agropecuaria Chubut del INTA con las instituciones participantes para acordar trabajos en conjunto; iii) Desarrollo el Taller “Del Turismo Rural al Turismo en Espacios Rurales. Claves para su abordaje”; iv) Diseño de información para incluir las nuevas chacras en folletos y afiches de difusión del agroturismo en el VIRCh; v) Jornada de Trabajo con Profesionales de la Universidad Nacional del Sur y de PRONATUR en la temática “Turismo en el espacio Rural”.

---

<sup>5</sup> [www.inta.gob.ar/documentos/memoria.../INTA\\_Memo2010\\_exten.pdf](http://www.inta.gob.ar/documentos/memoria.../INTA_Memo2010_exten.pdf)





### **3.2 Programa de Desarrollo Comarcal de Chubut (Rawson 2005)**

El Programa de Desarrollo Comarcal del Chubut es un caso paradigmático de planificación estratégica de la producción. Se trata de una iniciativa de la Provincia que se viene ejecutando desde el año 2005. La división comarcal constitucional se hizo efectiva en las acciones programáticas de la Provincia, quienes impulsaron un proceso de planificación estratégica productiva con aliados estratégicos territoriales como los intendentes y la misma población. Este Programa divide a la Provincia en cuatro comarcas: de los Andes, Meseta Central, Península Valdés y Senguer-San Jorge. EL Programa ha superado la etapa de nacimiento y análisis. Y para la subsiguiente ejecución se inició el Proyecto de Regionalización Estratégica mencionado más abajo.

El Programa se propone producir a partir de una visión comarcal. En este marco, el perfil productivo local, deberá implicar el trabajo a partir de eslabonar coordinadamente los esfuerzos en acciones conjuntas de las localidades para superar limitaciones de escala y aumentar las probabilidades de éxito. Sólo será posible asumiéndonos como región patagónica, y dentro de Chubut como unidad operativa comarcal, sumando proyectos, aprovechando servicios e infraestructuras comunes y apropiables por todos.

Así las localidades que comparten una proximidad geográfica, una historia y una cultura, se deben proyectar en forma comunitaria. Y a la hora de definir sus perfiles productivos, tomarla como ventaja de organización que apalanque un destino común.

En este marco se encuentra en desarrollo el **Proyecto de Regionalización Estratégica** para un desarrollo económico y social homogéneo en la Provincia de Chubut, a través de la implementación del modelo de Comarcas. Este proyecto incorporado al Programa de mejora de la gestión municipal BID 1855/OC-AR tiene como objetivo general es el desarrollo de un estudio de factibilidad para la implementación del Modelo Comarcal en la Provincia; considerando esta regionalización como una vía estratégica de procesos de desarrollo socio-económico locales más equilibrados y sustentables.

### **3.3 Acuerdo Marco Intermunicipal - Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos (2006)**

Celebrado con fecha 7 de diciembre de 2005 y ratificado por Ley Provincial Nº 5771 (actualmente Ley XI Nº 45) - promulgada el 5/9/2008.

El 7 de diciembre de 2005 se firma el Acuerdo Marco que crea el Consorcio Público Intermunicipal de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos integrado por los municipios de Trelew, Rawson y Puerto Madryn a fin de regular la gestión mancomunada de RSU generados en esos municipios para promover el desarrollo sustentable y la protección del ambiente dejando abierta la posibilidad de que otras localidades formen parte de este Acuerdo mediante la firma y la ratificación por parte de los Consejos Deliberantes.



El 16 de Junio de 2006 se firma el Estatuto del Consorcio Intermunicipal de Gestión de RSU entre las localidades de Trelew, Rawson, Puerto Madryn, Gaiman y Dolavon, que tendrá personería jurídica pública.

El Consorcio se fija como objetivos:

- i. Efectuar la gestión integral de la separación y/o tratamiento, transferencia con transporte pesado, y disposición final, de los residuos sólidos urbanos generados en su jurisdicción
- ii. Establecer sistemas de disposición de residuos sólidos urbanos adaptados a las características y particularidades de la región que prevengan y minimicen los posibles impactos negativos sobre el ambiente y la calidad de vida de la población.
- iii. Administrar y regular obras y sistemas de disposición de residuos sólidos urbanos bajo su competencia.
- iv. Garantizar que los residuos sólidos urbanos sean recolectables y transportados desde la planta de separación y/o tratamiento y/o de transferencia a los sitios habilitados para la disposición final, como asimismo hacia dichas plantas, mediante métodos que prevengan y minimicen los impactos negativos sobre el ambiente y la calidad de vida de la población.
- v. Promover la valorización de los residuos mediante la ejecución de programas de cumplimiento e implementación gradual.
- vi. Determinar la modalidad y frecuencia de la recolección, la que deberá adecuarse a la calidad de residuos generados y a las características ambientales y geográficas de su jurisdicción.
- vii. Establecer programas especiales para la disposición final de aquellos residuos sólidos urbanos que por sus características particulares de peligrosidad, puedan presentar riesgos significativos sobre la salud humana o animal o sobre los recursos ambientales.
- viii. Proveer a la autoridad de aplicación provincial la información sobre el tipo y cantidad de residuos sólidos urbanos recolectados en su jurisdicción, así como también aquellos que son valorizados o que tengan potencial para su valorización.
- ix. Ejercer las funciones y cometidos que le deleguen la autoridad de aplicación de la Ley N° 25.916, los municipios integrantes y todas las otras delegaciones que el Directorio del Consorcio acepte.
- x. Estudiar, proyectar, ejecutar, mantener, mejorar y explotar por sí o por terceros las obras de infraestructura básica, sus obras de arte, las instalaciones y los servicios necesarios para el cumplimiento de su cometido.
- xi. Proponer la declaración de utilidad pública y sujeción a expropiación y gestionarla, cuando así se disponga, de las áreas necesarias para la construcción de las obras a que se refiere el inciso j) precedente.



- xii. Promover la disminución gradual y controlada de los residuos que lleguen a disposición final.
- xiii. Promover y convenir con otros municipios la separación en origen y los mercados de reciclado y reuso.
- xiv. Colaborar con las autoridades y los proyectos regionales, proveyéndoles asesoramiento, información, educación complementaria en todos sus niveles y difundiendo su acción.
- xv. Dictar las demás normas complementarias necesarias para el cumplimiento de su cometido.

El Consorcio se administra a través de un Directorio compuesto por 5 miembros designados uno por cada uno de los Municipios que lo integran.

Luego de la sanción de la Ley Provincial 5771 en 2008, que al ratificar los acuerdos intermunicipales celebrados dotó al Consorcio de personería jurídica y acompañando al proceso de delineamiento de las obras a realizar, se realizaron 2 reuniones de directorio en 2009 y 3 en 2010 donde se avanzó en la formalización del compromiso del Consorcio en la licitación de obras, la conformidad con la adjudicación emitida por resolución de directorio y finalmente la celebración del Contrato con la empresa adjudicataria (Urbaser).

En 2012, después de un año sin actividad, el 1 de febrero se dio inicio a una nueva etapa en el Consorcio, orientada a poner en marcha su gestión de cara a la finalización de obras y consecuente inicio del período de operaciones que se encontraría a su cargo.

En este sentido y atento a la necesidad de comenzar a dar efectivo cumplimiento al estatuto del Consorcio, los 5 intendentes asumieron la representación de sus respectivas jurisdicciones asumiendo como integrantes titulares del Directorio acordándose la realización de reuniones de directorio con frecuencia mensual.

Se conformó una estructura de trabajo, se relevó la documentación existente en cuanto a antecedentes técnicos y normativos, se efectuó la inscripción ante AFIP obteniendo número de CUIT y se abrió una cuenta corriente en Banco del Chubut a fin conformar un Fondo Inicial para gastos mediante aportes de las jurisdicciones.

A lo largo de 2012 se mantuvo monitoreado el avance de obras, se realizaron estimaciones proyectadas de costos que demandaría la operación, se acompañó el lanzamiento de la Campaña de Difusión realizada por el Ministerio de Ambiente provincial, y fundamentalmente se llevó adelante un proceso de aprendizaje interno sobre todas las implicancias de la Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos.

Durante 2013 el Consorcio alcanzó su funcionamiento en pleno, incorporando técnicos al equipo de trabajo y desarrollando todas las acciones propias al inicio de la etapa de operaciones ya referida.



### 3.4 Plan Estratégico de Turismo Sustentable (Rawson 2012)

El Gobierno de la Provincia de Chubut ha diseñado un Plan Estratégico de Turismo Sustentable<sup>6</sup> como una herramienta de gestión orientadora y articuladora que reafirme voluntades, optimice recursos y mejore la eficiencia de los esfuerzos hacia un modelo concertado de desarrollo turístico, equilibrado, integrado, sustentable, participativo y socialmente justo del territorio chubutense.

La elaboración del Plan Estratégico de Turismo Sustentable se realizó a través de un proceso participativo<sup>7</sup>. Los campos de actuación se determinaron en función de las variables más importantes que surgieron de la fase diagnóstica del Plan.

Los campos de actuación del Plan son: Consolidación Institucional; Desarrollo de la Oferta; Incentivos a la inversión pública y privada; Gestión de la calidad; Promoción y Marketing; y Sustentabilidad.

Se han determinado para cada uno de los campos de actuación diferentes variables de intervención:

- 1- **Consolidación institucional:** i) Marco Político; ii) Legislación (regulación, fiscalización y control de las actividades); iii) Gestión Institucional; iv) Estructuras organizativas; v) Instituciones académicas; vi) Interrelaciones sector público-privado- académico- ONG
- 2- **Desarrollo de la oferta:** i) Planificación estratégica; ii) Patrimonio histórico-cultural; iii) Patrimonio natural; iv) Planificación del espacio; v) Estadística; vi) Productos Turísticos.
- 3- **Incentivo a las inversiones públicas y privadas:** i) Inversiones públicas y privadas; ii) Conectividad vial y aérea; iii) Conectividad telefónica- digital; iv) Infraestructura y servicios;
- 4- **Gestión de la calidad:** i) Calidad, capacitación y concientización turística; ii) Seguridad; iii) Empleo (RRHH); iv) Comunidad local.
- 5- **Promoción y marketing:** i) Promoción y posicionamiento; ii) Comercialización
- 6- **Sustentabilidad:** i) Sistema Provincial de Áreas protegidas; ii) Impactos ambientales; iii) Manejo de residuos

Dentro del eje turístico comarcal se detalla proyecto “Ruta de los Galeses” para el VIRCH. Entre las principales acciones a realizar se encuentran:

- Construir y readecuar la infraestructura y equipamiento de las localidades que recorren la Ruta.

<sup>6</sup> [http://trelewturismo.files.wordpress.com/2013/10/planestrategico\\_turismosustentable\\_chubut.pdf](http://trelewturismo.files.wordpress.com/2013/10/planestrategico_turismosustentable_chubut.pdf)

<sup>7</sup> Se llevaron adelante dos tipos de talleres, el primero con convocatoria abierta a todos los actores del sector turístico, a sus instituciones y a prestadores en general, al sector público vinculado al turismo y al sector académico y ONGs, y organizado comarcalmente y el segundo, la convocatoria fue a través de las instituciones representantes del sector privado, fortaleciendo de esta manera a las instituciones que nuclea al sector.



- Crear el Parque Agrario del bajo Rio Chubut.
- Crear Miradores y Senderos.
- Diseñar y poner en valor la bicisenda.
- Construir embarcadero en el rio en Gaiman, Trelew, Rawson (Parque Recreativo).
- Poner en marcha el Programa de Specialities.
- Desarrollar la cartelería y señalética turística.
- Diseñar las estrategias de sensibilización y formación.
- Diseñar la imagen de la Ruta.
- Elaborar un Plan de promoción.

Por otra parte, el **Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable 2016** identificó el mapa Federal de Oportunidades marcando la gran diversidad como un atributo de la Argentina. Los denomina “11 mundos que podrían leerse como 11 maravillas”. De esos 11 mundos, Chubut está presente en tres de ellos: El Mundo de las Nieves, los Lagos y los Glaciares; el Mundo de la Patagonia Atlántica y el Mundo de los Desiertos y los Valles. Los dos últimos se encuentran dentro del VIRCH<sup>8</sup>.

A esto se suma la gran ventaja competitiva que tiene Chubut con su **Sistema de Áreas Naturales Protegidas (ANP)**. Las Áreas Naturales Protegidas (ANP) son lugares especialmente consagrados a la protección y al mantenimiento de la diversidad biológica, así como de los recursos naturales y culturales asociados a ellos. Son el mayor atractivo de la Provincia, ya que albergan paisajes de inigualable belleza donde la biodiversidad invita a disfrutar de momentos únicos en sintonía con la naturaleza. Las ANP comprenden aproximadamente un 4% de los 224.686km<sup>2</sup> que conforman la superficie de toda la Provincia. Cumplen una función clave, en cuanto a la protección del mundo, dado que conservan los ambientes naturales, brindando beneficios a toda la humanidad. En el caso de la Comarca Virch-Valdés se incluyen como ANP a Península Valdés, Punta Loma, Punta León y Punta Tombo.

### 3.5 Comité de Cuenca del Río Chubut (Dolavon 2013)

Una cuenca hídrica es la porción del territorio que, en virtud de su relieve y topografía, drena y escurre el agua que precipita en ella hacia un mismo destino (arroyos, ríos, lagos o el mar en cuanto al escurrimiento superficial y el freático en referencia al drenaje subsuperficial).

La participación de los Municipios, organismos técnicos y los representantes de cada tipo de usuario (doméstico, agrario, ganadero, industrial, minero, energético, turístico y terapéutico) es la herramienta ideal para la Gestión de este vital elemento para la vida de los conglomerados urbanos así como la producción.

El Instituto Provincial del Agua como autoridad de aplicación del Código de Aguas se encuentra abocado a la organización de los Comités de Cuenca, los que junto a las

<sup>8</sup> Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable 2016, pag. 55



Comarcas han sido definidos por el gobernador como los ámbitos de planificación estratégica del desarrollo.

En la Provincia del Chubut hay tres comités conformados:

1. El **Comité de Cuenca del Río Senguer** – creado mediante un Tratado Interjurisdiccional firmado por las Provincias del Chubut y de Santa Cruz. En su seno se logró un acuerdo sobre la construcción de la presa Los Monos.
2. **Comité Interjurisdiccional de la Cuenca del Río Chubut** – Las provincias de Chubut y Río Negro y la Nación están trabajando en la elaboración de un Estatuto para el Comité cuya finalidad será promover la realización de estudios para el aprovechamiento del recurso en forma conjunta. Está conformado por las localidades de El Maitén, Tecka, Gualjaina, Paso de Indios, 28 de Julio, Rawson, Puerto Madryn, Trelew y Gaiman.
3. **Comité de Cuenca del Río Futaleufú**: el 26 de marzo de 2013 se realiza la Asamblea Constitutiva en la localidad de Esquel, conformándose el consejo de gobierno del Comité de Cuenca el Río Futaleufú.

### **3.6 Reserva de Biosfera Valdés (Chubut, Agosto 2013)**

El objetivo general de la propuesta de creación de la Reserva de Biosfera Valdés es disponer de un marco que promueva una gestión socialmente respetuosa, científicamente correcta, culturalmente creativa y operativamente sostenible, para lograr la conservación de la biodiversidad y el desarrollo económico y social sustentable de la región, donde participen todos los actores con interés que viven y usan la Reserva.

El Plan Estratégico de la Reserva representará el compromiso compartido de las instituciones del gobierno, los organismos de investigación científica y las organizaciones de la sociedad civil (pública y privada) participantes. Se tratará de articular todos sus esfuerzos para el impulso de la región, promoviendo el equilibrio entre la conservación de los recursos naturales y el logro de un desarrollo económico y social sostenible. Se espera impulsar y aprovechar todas las sinergias disponibles para la puesta en marcha de la planificación sectorial y transversal con una visión ecosistémica.

El sitio MAB<sup>9</sup> propuesto es una muestra representativa de la biodiversidad que habita las ecorregiones Estepa Patagónica, Montes de Llanuras y Mesetas y zona marino-costera del Mar Argentino. Presenta una importante diversidad biológica y una alta fragilidad de sus ecosistemas terrestres, considerándose el ecosistema marino importante para su preservación, debido a la vulnerabilidad que presentan algunas de sus especies más emblemáticas. Tanto la ecorregión de la Estepa Patagónica, como el Mar Argentino han sido incluidas como sitios importantes según Global 200WWF (2001).

<sup>9</sup> <http://www.unesco.org/new/es/natural-sciences/environment/ecological-sciences/man-and-biosphere-programme/about-mab/>



La Reserva de Biosfera Valdés comprenderá al Área Natural Protegida “Península Valdés” (887.775 ha; Ley XI - Nº 20; Antes ley 4722 - Creación del ANPPV y aprobación del Plan de Manejo), declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1999; los sitios Ramsar San José y Playa Fracaso de Importancia Internacional (2012), e incluye además el Área Protegida Municipal “El Doradillo” (7.500 ha; Ordenanza Nº 5028 Concejo Deliberante Puerto Madryn); el Área Natural Protegida “Punta Loma” (1.707 ha; Ley XI - Nº 1 (Antes ley 697, Creación Reservas Punta Norte, Isla de los Pájaros y Punta Loma), y el Área Natural Protegida “Punta León” (300 ha; LEY Nº 5.373 - Creación Área Natural Protegida Punta León).

La Reserva de Biosfera aportará a consolidar un ordenamiento del territorio con sustentabilidad ambiental, con respecto a la diversidad cultural y equidad social; basado en la planificación consensuada de usos con modalidades ambientalmente amigables para permitir su sostenimiento a futuro, articulando a los organismos de jurisdicción nacional, provincial y municipal que actúan en el territorio. De igual modo esta iniciativa servirá para articular e involucrar a poblaciones vinculadas o adherentes a la propuesta, que basan gran parte de sus actividades económicas en el área de la Reserva.

### **3.7 Reserva de Biosfera Patagonia Azul (Punta Tombo a Bahía Bustamante)**

La llamada **Reserva de Biosfera Patagonia Azul** abarcará el sector de costa incluido entre el ANP Punta Tombo y el Parque Interjurisdiccional Marino Costero Patagonia Austral.

Uno de los objetivos de conservación más importantes que persigue esta reserva de biosfera es proteger el ambiente costero-marino utilizando por el 40% de la población mundial del pingüino de Magallanes (*Spheniscus magellanicus*), por al menos 54 especies de aves marinas y costeras y 13 especies de mamíferos marinos registradas, y por varias otras especies. Esto implica entre otros objetivos el uso sustentable de los recursos pesqueros que afectan de manera directa a la población de pingüinos de Magallanes.

Según los datos obtenidos por los investigadores que allí trabajan, la colonia de Punta Tombo se encogió más de un 20 por ciento en los últimos 22 años. Esto estaría vinculado a la falta de disponibilidad de presas en etapas críticas de su ciclo, especialmente anchoítas (*Engraulis anchoíta*) y las merluzas (*Merluccius hubbsi*) (el alimento preferido de estos pingüinos), lo que obliga a esta especie en peligro a nadar unos 80 kilómetros adicionales desde su nido para pescar.

La reserva de la Biosfera busca regular la pesca en la zona, de manera tal que en el corto período del año en que los pingüinos requieren alimentar a sus pichones, encuentren las presas a una distancia que les permita criar a sus pichones con éxito. Muchos otros objetos focales de conservación cultural serán protegidos y puestos en valor en esta reserva, como por ejemplo la rica historia de navegantes exploradores,





naufragios y usos de la costa por aborígenes cazadores recolectores. el alimento sin mayores dificultades en el mar cercano a la colonia.

Beneficios esperados:

- i. Protección de las zonas de alimentación del pingüino de Magallanes.
- ii. Mejorar las posibilidades de sobrevida en temporada de alimentación de pichones de pingüino.
- iii. Que las comunidades afectadas comprendan que es posible hacer compatible la conservación de los recursos biológicos con el uso sostenible de los mismos.

Estado de Gestión:

- i. Realizadas las primeras reuniones con personal de Global Penguin Society para cumplimentar los procesos técnicos administrativos requeridos por la UNESCO.
- ii. Elaborando el modelo de convenio con Global Penguin Society.



## 4 IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS METROPOLITANOS

---

### 4.1 Gestión de Residuos Sólidos Urbanos

#### 4.1.1 Problemas identificados

A partir del **diagnóstico de la gestión de RSU realizado en 2005** por la firma Cooprogetti Società Cooperativa - Engineering and Consulting<sup>10</sup>, a solicitud del ejecutivo provincial, se reconocieron las siguientes situaciones:

- Necesidad de iniciativas regionales para el agrupamiento de Municipios en un mismo **Predio de Disposición Final (PDF)**.
- **Diferencias netas en lo que hace a la recolección respecto de la disposición final de los RSU.** Para la recolección de RSU, en general se observan sistemas planificados, con asignación de recursos humanos, equipamiento y presupuestos asignados y ejecutados. En lo que hace a la disposición de RSU en PDF, se trata en general de basurales a cielo abierto, con escaso manejo y control, y con asignación difusa o inexistente de presupuesto; ello tiene relación con el hecho de que en general los PDF comprenden sitios alejados del ejido urbano, que integran problemáticas diversas que, debido a ello, no inciden en la percepción de la mayoría de la comunidad.
- Existencia de **legislación ambiental de nivel municipal**, sin embargo se ha corroborado que en muchos casos **falla la aplicación o enforcement** de la misma, por falta de recursos y equipos técnicos para monitoreo.
- **Falta de conciencia comunitaria y de educación ambiental respecto a daños y riesgos asociados al manejo de RSU.**
- Incremento de actividades de subsistencia en los PDF como parte de sectores sociales que fueron marginados del sistema económico formal.
- Decisiones de planes y presupuestos de recolección y disposición final se fuertemente condicionadas a las necesidades de urgencias políticas del ejecutivo municipal vigente.

En relación con los aspectos Técnico-Ambientales, se evidenciaba que la gestión de RSU presentaba **fuertes oportunidades de mejora** en aspectos sociales, ambientales y sanitarios, como así también operativos, logísticos, administrativos y jurídicos, tales como:

- Superficies amplias con RSU expuestos, sin cobertura

---

<sup>10</sup> <http://www.cooprogetti.com/index.php?lang=es>



- Ausencia de un diseño y conformación de celdas de disposición, impermeabilizadas y acotadas con bermas perimetrales, y de un manejo de los RSU para optimizar la limpieza de los caminos de acceso, cobertura de los RSU y su compactación, y aspectos ambientales, sanitarios y de vida útil de los PDF asociados.
- Quema a cielo abierto de RSU, incluyendo plásticos, con emisión de dioxinas y furanos, lo que además de ser contaminante para la atmósfera presenta un potencial detrimento a la salud de los componentes sociales que frecuentan o habitan cerca de los basurales. Las quemas son efectuadas por los trabajadores informales, y también por las propias municipalidades, en ciertos períodos, para reducir volúmenes (para separar materiales), controlar la proliferación de moscas, etc.
- Disposición clandestina y dispersa de residuos industriales y comerciales en el basural.
- Emisión de lixiviados a través de cañadones del terreno, o bien hacia el subsuelo, con potencial contaminación de napas y/o cursos superficiales aledaños a los basurales.
- Rociado esporádico de pesticidas en los PDF, con la intención de anular los vectores infecciosos, moscas, insectos, roedores con los riesgos a la salud (de la población cercana, de trabajadores municipales e informales) y al ambiente que ello supone, en caso de mal uso de dichas sustancias.
- Presencia evidente o inferible de residuos patogénicos, con potencial impacto a la salud de los trabajadores informales o de los trabajadores que en ciertos Municipios entran en contacto directo con los RSU (operadores que van acomodando la basura sobre la caja de camiones volcadores). De modo análogo, presencia evidente o inferible de residuos peligrosos (principalmente aceites usados y materiales impregnados con hidrocarburos) entre los RSU, ante la dificultad o inexistencia de alternativas para la disposición en el marco normativo de dichos residuos. En casos particulares, los propios Municipios informan a generadores particulares que descarguen en los PDF, a falta de otras alternativas factibles más idóneas.
- Existencia de trabajadores informales que recuperan materiales reciclables de los RSU, para su venta y sustento familiar, trabajando en condiciones infrasanitarias. Dichos trabajadores son en muchos casos familias, observándose mujeres y niños entre los frecuentadores de los basurales, como así también animales domésticos como cerdos que se alimentan directamente de los RSU. Las viviendas de estas personas pueden hallarse en el entorno inmediato de basurales, o bien dentro del propio basural y ser más o menos precarias, llegando a casillas armadas con chapas y maderas, hasta casillas o casas de material, con corrales para animales domésticos.
- Contaminación de suelos.
- Deterioro del Paisaje.
- Generación de Olores desagradables.

- Desconocimiento de los pasivos ambientales.

### 4.1.2 Avances hacia la Resolución de Problemas

El **Plan Provincial para el Manejo de los Residuos Sólidos Urbanos en la Provincia del Chubut** se origina en 2006 como prueba piloto de una iniciativa de la Secretaría de Ambiente de Nación.

Los objetivos de este Plan son:

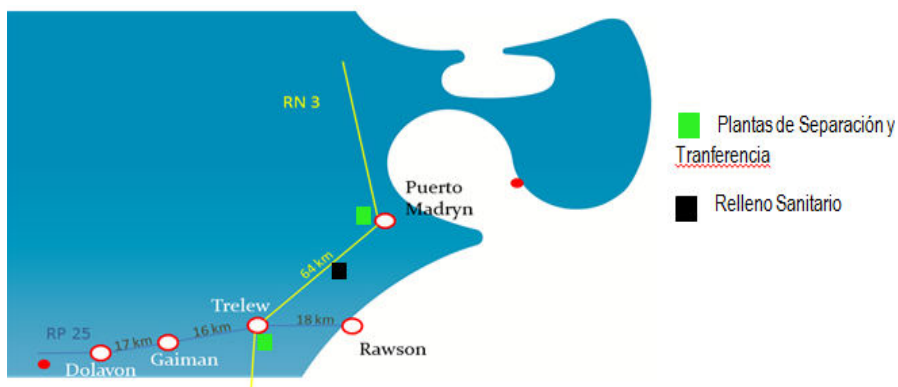
- Eliminar los basurales a cielo abierto y la quema de residuos.
- Informar al vecino sobre los problemas que pueden causar los RSU.
- Valorizar los residuos a través de la separación, recuperación y reciclado.
- Modificar los hábitos no deseados por medio de un sistema útil y activo de educación.
- Mejorar la calidad de vida de la comunidad, principalmente en el aspecto sanitario y ambiental.

El Plan Provincial para el Manejo de los Residuos Sólidos Urbanos en la Provincia del Chubut cuenta con tres proyectos actualmente en funcionamiento: Esquel – Trevelin, Paso de Indios – Los Altares y **VIRCh Valdés** con sus obras terminadas.

El **sistema GIRSU en el VIRCH Valdés** se encuentra funcionando desde abril de 2013. Este sistema, integrado por los municipios de Trelew, Puerto Madryn, Rawson, Gaiman y Dolavon, implicó la realización de las siguientes obras de infraestructura común:

- 1 Planta de Separación y Transferencia Trelew
- 1 Planta de Separación y Transferencia Puerto Madryn
- 1 Relleno Sanitario

Esquema de transporte de RSU – VIRCH Valdés





Las Plantas de Separación y Transferencia (PST) reciben los residuos de los municipios del consorcio intermunicipal VIRCH-Valdés. Los residuos, separados en origen en secos y húmedos, son depositados en las PST para su clasificación y transferencia. En las PST los operarios de la cinta de clasificación seleccionan todos aquellos materiales que puedan ser recuperados los cuales son acondicionados para su colocación en el mercado.

En los dos casos una vez realizada la separación, los residuos sobrantes se trasladan hasta el Relleno Sanitario<sup>11</sup> Torre Omega. En el relleno sanitario, ubicado en la ex Torre Omega, se construyeron celdas de 180mts X 180 mts. y una profundidad de 8mts, en la parte inferior se utilizó una membrana de 1,5 mm. de espesor para contener el lixiviado. La celda se rellena con el descarte de residuos. Dado el inicio de las operaciones en el relleno sanitario, se permitió el inicio de la clausura paulatina de los basurales a cielo abierto.

Por su parte, la gestión integral del sistema se desarrolla en cinco etapas, cada una de las cuales se cuenta con su respectiva área responsable de ejecución.

Etapa	Responsable de Ejecución
1 – Recolección de Residuos	Cada municipio
2 – Transporte hasta Planta de Separación y Transferencia	Cada municipio
3 – Separación en Plantas	Consortio Intermunicipal
4 – Transporte desde Plantas hasta Relleno Sanitario	Consortio Intermunicipal
5 – Disposición Final en Relleno Sanitario	Consortio Intermunicipal

En este marco, las etapas 3, 4 y 5 a cargo del Consorcio Intermunicipal se encuentran tercerizadas desde el comienzo de la etapa de operaciones y, en tal sentido, no existen limitaciones en el equipamiento necesario a tal fin. Este servicio estuvo previsto en la licitación realizada para el diseño y construcción de las obras, incorporándose su operación para los 36 meses iniciales.

No obstante, las etapas 1 y 2 - a cargo de cada municipio - no están siendo realizadas en forma en relación con el óptimo previsto como pauta de funcionamiento del sistema GRSU regional.

Durante 2013 se ha remitido a las Plantas de Separación y Transferencia (y luego a disposición final en el relleno sanitario) un promedio mensual de 3.120 toneladas de RSU. Considerando la pauta de generación de RSU generalmente aceptada para el país de 1 kg/Día/Persona, **el volumen total de RSU a procesarse en la región debería superar las 6.500 toneladas de RSU por mes** (teniendo la infraestructura actual la capacidad para procesar hasta 7500 toneladas de RSU en forma mensual).

De esta manera, puede apreciarse que **el aprovechamiento del sistema GRSU no alcanza el 50% de su capacidad óptima**, por lo que aún se continúa remitiendo a basurales a cielo abierto más de un 50 % de los RSU generados en la región.

<sup>11</sup> Por relleno sanitario se entiende a la construcción de un repositorio en el cual se disponen los descartes provenientes de las plantas de separación



**Utilización Mensual de las PST Trelew y Puerto Madryn**

Municipio	Total camiones de Recolección RSU	Cantidad de camiones ingresados a PST	% de utilización
TRELEW	330	312	95%
RAWSON	117	24	21%
GAIMAN	23	11	49%
DOLAVON	18	0	0%
PUERTO MADRYN	280	257	92%

**RSU PROCESADOS PST Trelew y Puerto Madryn – 2013 [en toneladas]**

Municipio de Origen	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
TRELEW	1.626	1.536	1.495	1.639	1.588	1.506	1.728	1.676	1.769	14.564
RAWSON	19	34	89	111	109	68	40	66	92	628
GAIMAN	56	76	74	74	69	64	60	34	38	544
DOLAVON	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subtotal PST Trelew	1.701	1.646	1.658	1.824	1.766	1.638	1.828	1.776	1.899	15.736
Subtotal PST Puerto Madryn	1.380	1.348	1.159	1.368	1.328	1.279	1.488	1.471	1.594	12.414
TOTAL	3.081	2.994	2.816	3.192	3.093	2.917	3.316	3.247	3.493	28.150

A inicios de 2013 se coordinó con los municipios, un plan piloto que contempló un esquema inicial de recolección diferenciada en cada localidad y la logística de traslado hasta las Plantas de Separación a fin de programar la confluencia de llegada de vehículos minimizando tiempos de espera. Para los casos de **Trelew y Puerto Madryn**, pudo coordinarse rápidamente el transporte hasta las plantas respectivas de todos los camiones recolectores. Sin embargo, en el caso de **Rawson, Gaiman y Dolavon**, que prestan el servicio de recolección por ejecución propia, **no cuentan con vehículos en condiciones óptimas** para realizar diariamente el traslado al fin de cada recorrido hasta la Planta de Trelew.

En este sentido, en lo referido a **Dolavon** la realización del servicio de Recolección de Residuos se realiza por cuenta del propio municipio, contando con una distancia de 18 Km hasta la PST. Actualmente **el municipio cuenta con un Camión Compactador de 40 años de antigüedad en mal estado**, siendo el único camión que presta el servicio de recolección local y se encuentra imposibilitado de carretear hasta la Planta de Separación y Transferencia en Trelew.

En el caso de **Gaiman**, el servicio de Recolección de Residuos se ejecuta por el Municipio, existiendo una distancia hasta la PST de 16 Km. Si bien el municipio cuenta



con **tres camiones compactadores, dos de ellos (uno de 47 años de uso y otro de 13 años de uso) no pueden transportar residuos hasta la Planta de Separación y Transferencia en Trelew.** Asimismo, con el equipamiento actual resulta imposible cubrir adecuadamente el servicio de recolección local, quedando sectores sin servicio domiciliario habitual y no pudiendo completarse la recolección de residuos no habituales, tales como los de poda, escombros o aquellos voluminosos.

Por su parte, en el caso de la ciudad de **Rawson**, el servicio de recolección de residuos también está a cargo del propio municipio, contando con una distancia de 18 km. hasta la PST. El municipio cuenta con **seis camiones de los cuales tres se encuentran en servicio.** De ellos, solo dos podrían transportar residuos hasta la Planta de Separación y Transferencia en Trelew. Sin embargo, dado que su utilización intensiva pone en riesgo la recolección local, el transporte efectivo se realiza en forma muy limitada. Así como en el caso de la ciudad de Gaiman, el equipamiento actual resulta insuficiente para cubrir adecuadamente el servicio de recolección local.

En cuanto a la recolección de residuos en **Puerto Madryn**, el servicio se realiza en un 85% a través de empresas tercerizadas y en un 15% por ejecución del propio municipio. La distancia hasta la PST es de 5 km., mientras que **el parque automotor para la provisión de servicios propios de recolección de residuos consta de dos camiones, de los cuales uno cuenta con una antigüedad de 44 años y el otro se encuentra fuera de servicio.** Consecuentemente, el envío de RSU a la PST solo es realizado por el servicio tercerizado y no así por el servicio a cargo del propio municipio.

Por último, en el caso de la ciudad de Trelew, la recolección de residuos se realiza en un 90% a través de un servicio tercerizado mientras que el 10% lo realiza el municipio. El equipamiento disponible para el servicio propio del municipio se reduce a tres camiones – dos de ellos alquilados – con una antigüedad de entre 9 y 19 años. Como en el caso de Puerto Madryn, sólo envían RSU a la Planta los camiones de recolección que prestan el servicio tercerizado.

### 4.1.3 Identificación de Necesidades

La **gestión del sistema integral de residuos presenta actualmente un desbalance entre las posibilidades de tratamiento de residuos** – y consecuentemente la eliminación de basurales a cielo abierto – y las capacidades de los municipios para operar en el marco del sistema.

Dado que el sistema GIRSU sólo ejecutó el financiamiento de las obras de ingeniería y el Plan de Inclusión Social, las evidentes restricciones para la recolección y traslados de RSU – entre otros factores, generan restricciones a la optimización del sistema. En este sentido, tampoco se tuvo en cuenta en la ejecución inicial del sistema la necesidad de fortalecer y financiar a los municipios en sus capacidades para llevar adelante las necesarias estrategias de Educación y Comunicación Ambiental como tampoco se evaluó la necesidad de contar con un plan para la remediación de los antiguos basurales a cielo abierto.





Por su parte, **el sistema de recolección diferenciada por días según la composición del residuos implementado a partir de la nueva Gestión Integral de Residuos**, hace que para ciertos municipios las distancias se hayan incrementado, entre el punto de recolección y descarga, aumentando los costos y tiempos utilizados, impactando en la calidad de la provisión del servicio.

El mejoramiento del **sistema integrado de tratamiento de residuos** permitirá aprovechar optimizar la infraestructura disponible para el tratamiento de RSU, posibilitando la consecución de los objetivos planteados en el Plan Provincial para el Manejo de los Residuos Sólidos Urbanos.

Por ello, se han identificado las siguientes acciones en el AMI VIRCH Valdés destinadas a mejorar la operatividad del sistema de GIRSU:

***i. Adquisición de equipamiento y realización de obras complementarias para mejorar la operatividad del sistema de recolección de residuos***

El Consorcio GIRSU identificó de manera preliminar las necesidades en cuanto a adquisición de equipamiento para la mejora de la logística relacionada con el transporte y la recolección. Esto determinó la necesidad de compra de camiones volcadores, camiones compactadores, camiones para volquetes, volquetes, palas minicargadoras, contenedores, camión utilitario liviano con caja playa, camión batea con placa expulsora, entre otros.

Por su parte, resulta necesaria una obra complementaria en Dolavon a fin de construir una instalación para la descarga de camiones recolectores de residuos y su transferencia a otros camiones más adecuados para su transporte hasta la planta de separación y transferencia situada en el municipio de Trelew. Dicha instalación deberá constar de: rampa de acceso, playa de descarga, sector de acopio temporal y sector de vuelco de residuos.

***ii. Educación y Campañas:***

Realización de acciones de capacitación y Educación Ambiental (Talleres, encuentros, campañas gráficas, etc.), necesarios para la educación de la población involucrada en el plan GIRSU.

***iii. Consultoría de Remediación:***

A fin de avanzar en los objetivos del Plan resulta necesaria la realización de un relevamiento y estudio de cada basural de los cinco municipios a fin de determinar las superficies impactadas por los residuos allí dispuestos en los últimos 20 años. A partir de dichos estudios podrá delinearse la metodología de remediación de cada uno de los cinco basurales a cielo abierto. Es de destacar que cada uno de ellos tiene características únicas ya sea por su ubicación, años de uso, tipo de residuos dispuestos, cercanías a cuerpos de agua, etc. Luego de seleccionada la metodología de remediación (mejor opción costo -beneficio ambiental) deberá plasmarse en un proyecto ejecutivo que cumpla con los requerimientos (administrativos, ingeniería de detalle, formato, profesionales que avalan la metodología) de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable a fin de posibilitar la gestión de fondos para su realización.



## **4.2 VIRCH como espacio productivo, recreativo y turístico**

### **4.2.1 Problemas identificados**

En la actualidad, de sus 42 mil hectáreas totales, el VIRCH tiene 24 mil bajo riego, de las cuales sólo 11 mil tienen producción, estando las restantes sub-ocupadas o abandonadas. El despoblamiento rural – abandono – se produce principalmente por la búsqueda por parte de la población joven de oportunidades centros urbanos de mayor importancia. Datos del Censo Nacional de Población 2010 permiten observar que el porcentaje de población rural respecto al total de habitantes es del 0,88%, cifra que evidencia una importante baja respecto a censo anterior 2001 que era del 4,74%.

El valle mide 80 km de largo, desde Boca Toma a Playa Unión, y su ancho oscila entre 6 y 8 km, con dos canales principales (norte y sur), divididos luego en secundarios, terciarios y comuneros. Esta ha sido el área de mayor concentración de actividades humanas y productivas. Es además, el punto de articulación entre las actividades de la costa y el área central de la meseta.

El Valle es el inicio de la travesía norte hacia la meseta central y la Comarca Andina. Está en general armado a partir de dos ejes viales, la Ruta provincial N° 25 y la Ruta provincial N° 7.

Debido a la existencia de loteos residenciales que se han realizado en distintas zonas del VIRCH, se considera que el manejo integral del VIRCH es una figura que asegurará el mantenimiento del valle del bajo río Chubut como espacio productivo, recreativo, turístico, así como espacio de conservación de las diversas especies de flora y fauna que en él habitan.

Dichos loteos se han ejecutado en antiguas chacras principalmente para desarrollos urbanísticos los cuales cuentan con una superficie mínima de 2 Ha.

De acuerdo a información presentada en la Muestra Agropecuaria de Gaiman (2013), existen en el VIRCH 2.930 loteos en marcha: 1.570 en Gaiman, 1.080 en Trelew, 180 en Rawson y 100 en Dolavon.

Además se han detectado los siguientes problemáticas puntuales:

- Falta de control, ordenamiento y criterios paisajísticos en el proceso de loteos, lo que origina pérdida de tierras productivas reemplazadas por loteos residenciales.
- Pérdida de suelo fértil bajo irrigación, ante la presión de mejor rentabilidad por la venta de loteos residenciales.
- Introducción en el valle de fuertes impactos paisajísticos por la sustitución del patrón de uso agrario de la tierra, canales, hileras de árboles, al patrón urbano de más calles, más ocupación del suelo.



- Sustitución de la población rural por población urbana, con una nueva forma de vivir y la consecuente pérdida de la identidad del valle.
- Pérdida de la identidad propia del AMI, respecto a la cultura galesa y su historia en el valle.
- Falta de puesta en valor de los recursos culturales, sociales, históricos.
- Marcada estacionalidad turística<sup>12</sup> que podría contrarrestarse a partir de la diversificación de productos turísticos en la Comarca.

## 4.2.2 Avances hacia la Resolución de Problemas

Las Plataformas Turísticas de valorización de nuevos y extraordinarios recursos de Chubut es una parte de la **Agenda de Inversiones Prioritarias para el Desarrollo Sustentable**, que el Gobierno Provincial encara desde 2012.

La Agenda propone seleccionar aspectos puntuales y estratégicos que son necesarios para el desarrollo sustentable de la provincia, e incluirlos en una Agenda de Inversiones Prioritarias, a desarrollar entre 2013 y 2015. Específicamente se ha definido a las Plataformas Turísticas como nuevos y potentes atractores turísticos (articulados con áreas naturales protegidas existentes o a crear) para fortalecer la atracción turística nacional e internacional.

La Agenda contiene también una plataforma de diez proyectos sociales, otra plataforma de fortalecimiento en la generación de producción y empleo, y una plataforma para mejorar la accesibilidad transcomarcal e intracomarcal, facilitando la relación entre todas las plataformas y sus demandantes.

Para el caso de la plataforma turística se realizó un detallado diagnóstico de la oferta turística actual en la provincia y las actuaciones previstas en el Plan Federal de Turismo Sustentable y el Plan Estratégico de Turismo Provincial. De allí se vio la conveniencia de encarar un conjunto de proyectos puntuales, en las localizaciones más excepcionales desde el punto de vista natural y cultural, con el objetivo de diversificar aún más la demanda, abarcando sectores de turismo nacional e internacional que busquen atractivos excepcionales.

De esta manera, las plataformas turísticas se ubican en los lugares más estratégicos del territorio de Chubut, allí donde existen grandes atractivos que pueden integrarse a la lista de productos que Chubut ofrece al mundo, y complementos a los atractivos existentes, que requieren de una mejora urbanística y ambiental, una renovación o un agregado.

En todos estos casos la propuesta conceptual consiste en la construcción y puesta en funcionamiento de enclaves turísticos de alta calidad, en los sitios más excepcionales por su paisaje y cultura, acompañados por una eco-villa, donde se realicen las actividades complementarias de la cadena de valor de esa oferta turística.

---

<sup>12</sup> La estacionalidad de la demanda turística está determinada por los períodos de receso de verano – enero y febrero – e invierno – julio – así como por la temporada de avistaje de ballenas, que se concentra en los meses de septiembre y octubre.



### 4.2.3 Identificación de Necesidades

El **Parque Agrario del Valle Inferior del Río Chubut**, permitirá salvaguardar un **extraordinario patrimonio histórico, cultural, paisajístico y productivo**, algo así como un inmenso parque para la nueva región metropolitana, que asimismo custodia la producción alimentaria actual basada en la producción de carnes bovina y ovina y sus derivados, producción de miel, frutas y hortalizas. Se destaca que este valle es el último hacia el sur de nuestro país donde es posible producir este tipo de alimentos.

En esta iniciativa se plantea como **Objetivo General** contribuir a lograr un desarrollo sustentable de la actividad turística, desde el punto de vista social, económico productivo y ambiental en la Comarca VIRCH-Valdés. Como **objetivos específicos** el proyecto se busca:

- i. Conservar y proteger el patrimonio histórico, cultural y ambiental, el paisaje de integración que ofrece el área metropolitana articulada por el Río Chubut y el desarrollo que los galeses hicieron del territorio.
- ii. Preservar el escaso territorio productivo que representa el Bajo Río Chubut y que sustenta la oferta de servicios gastronómicos, turísticos, industriales y alimentarios, frente al dominio de la estepa semi desértica que domina en la provincia.
- iii. Fortalecer y diversificar la oferta de productos turísticos con que cuenta la comarca VIRCH-Valdés, incorporando a los mismos recursos culturales, socio-productivos (chacras de agroturismo) y religiosos (capillas).
- iv. Unificar bajo una misma imagen de marca al Valle inferior del Río Chubut y la Comarca VIRCH-Valdés, a través de la cartelería y señalética de la Ruta de los Galeses.
- v. Ordenar las actividades sociales, culturales y económicas productivas en el área metropolitana a través de un Plan de Ordenamiento Territorial, y a partir de la conservación de los valores sociales y culturales de pueblos originarios y galeses que forjaron el Valle.
- vi. Definir un modelo de organización y gestión para el Parque Agrario.

Se busca de esta forma convertir al Parque Agrario del Valle Inferior del Río Chubut en una gran región que incrementará su potencial productivo y de acogida turística y recreativa, articulando una diversificada área metropolitana del interior argentino como la conformada por las localidades de alta complejidad como Trelew, uno de los centros económicos y políticos de la provincia, Rawson, la capital institucional y política, Puerto Madryn, con su fuerte impronta industria, pesquera y turística y localidades de valores culturales como Gaiman, Dolavon y 28 de Julio con toda su importancia galesa y de pueblos originarios, expresadas en sus culturas y en las actividades rurales.



**Articulado con el Parque Agrario, se encuentra la Ruta de los Galeses**, que abarca las localidades antes mencionadas de 28 de Julio, Dolavon, Gaiman, Trelew y Rawson. El objetivo de esta Ruta es organizar la oferta turística del VIRCH bajo la categoría de Ruta Temática, logrando integrar de esta manera la cultura galesa y el agroturismo en una misma oferta de destino, con estrategia propia, independiente de los demás atractivos de la comarca, pero complementaria a éstos.

Para ello se han identificado las siguientes necesidades de apoyo:

***i. Diseño y Formulación de los Lineamientos Estratégicos para el sector turístico***

Determinación de los lineamientos estratégicos para el ordenamiento territorial de la zona y la articulación con la planificación integrada de los municipios que formarán parte del Parque. Se plantea lograr un desarrollo sustentable de la actividad turística y productiva. Determinación de los lineamientos estratégicos para el ordenamiento de la oferta turística del Valle del Río Chubut bajo la categoría de Ruta Temática, para integrar la cultura galesa y el agroturismo en una misma oferta de destino, con estrategia propia, independiente de los demás atractivos de la comarca, pero complementarias a estos.

***ii. Identificación y análisis de pre-factibilidad económica y ambiental de obras de infraestructura turística para generar un circuito turístico y productivo por el Río Chubut. –***

Diagnóstico e identificación de proyectos de inversión que permita constituir a la AMI como un área de alto potencial de desarrollo urbano, ambiental y turístico. Este diagnóstico permitirá formular proyectos de obras en los Municipios involucrados que se ubican a lo largo del Río Chubut, dando prioridad a aquellos que se enmarquen en los ejes establecidos en el Plan Estratégico de Turismo Sustentable – Chubut 2022, privilegiando proyectos de actividades recreativas, productivas y turísticas, y sean complementarios al proyecto de Parque Agrario y Ruta de los Galeses.

***iii. Fortalecimiento de los actores involucrados en el Parque Agrario y desarrollo de las capacidades tendientes a la creación y funcionamiento de una unidad de gestión***

Lograr la correcta articulación entre los diferentes Municipios que serán parte del Parque Agrario y consolidar un sistema de manejo teniendo en cuenta sus intereses y diversidades

***iv. Proyecto Ruta de los Galeses: señalética, cartelería y folletería***

Fortalecer y diversificar la oferta de productos turísticos con que cuenta la comarca VIRCH -Valdés, incorporando a los mismos recursos culturales, socio - productivos (chacras de agroturismo) y religiosos (capillas). Unificar bajo una misma imagen de marca al Valle inferior del Río Chubut y la Comarca VIRCH - Valdés, a través de la cartelería, folletería y señalética de la Ruta de los Galeses. Ordenar las actividades sociales, culturales y económicas productivas en el área metropolitana a través de un Plan de Ordenamiento



Territorial, y a partir de la conservación de los valores sociales y culturales de pueblos originarios y galeses que forjaron el Valle.

**v. Proyecto Parque Agrario: Obras de Infraestructura para generar un circuito turístico y productivo por el Río Chubut. Implementación de proyectos de inversión en infraestructura y equipamiento en el estudio de pre-factibilidad**

Fortalecer y diversificar la oferta de productos turísticos con que cuenta la comarca VIRCH -Valdés, incorporando a los mismos recursos culturales, socio - productivos (chacras de agroturismo) y religiosos (capillas). Generar nuevos productos turísticos para aumentar las propuestas de la AMI VIRCH.

# ANEXO I - IDENTIFICACION DE PROYECTOS

N°	TIPO DE PROYECTO	Código	Monto Estimado US\$	Financiación			Municipios alcanzados	Población	Componente DAMI
		NOMBRE DE SUB-PROYECTO		DAMI	Provincia	Municipios			
1	FACILITACION	1.1 Asistencia Técnica a la Actividad de Coordinación: proceso de formulación de la Agenda Metropolitana, PEM, identificación de proyectos, relevamientos diagnósticos, etc.	20.000	20.000			Todos los Integrantes de la AMCH	220.837	1
2	PRACTICAS ASOCIATIVAS DE PLANIFICACION	2.1 Formulación de la Agenda de Prioridades Metropolitanas de la AMCH	20.000	20.000			Todos los Integrantes de la AMCH	220.837	1
3	DIAGNOSTICO	3.1 Estudios para relevamiento de información primaria, determinación líneas de base, análisis y pronósticos del Area Metropolitana.	200.000	200.000			Todos los Integrantes de la AMCH	220.837	1
4	CAPACITACION	4.1 Plan de Capacitación para la Gestión de la AMCH	20.000	20.000			Todos los Integrantes de la AMCH	220.837	1





PLAN DE EJECUCIÓN METROPOLITANO – PROVINCIA DEL CHUBUT

5	LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS INTEGRALES	5.1 Formulación integral del Area Metropolitana VIRCH- Valdés como espacio territorial productivo, cultural, turístico y de servicios.	110.000	99.000		11.000	Todos los Integrantes de la AMCH	220.837	2
6	LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS SECTORIALES	6.1. Diseño y Formulación Proyecto Parque Agrario y del Proyecto Ruta de los Galeses: elaboración del plan de gestión y ordenamiento urbano	90.000	81.000		9.000	Todos los Integrantes de la AMCH	220.837	2
7	ESUDIOS DE PREINVERSIÓN	7.1 Formulación Proyecto Final Remediación de BCA  7.2 identificación y Análisis de pre-factibilidad económica y ambiental de obras de infraestructura turística para generar un circuito turístico y productivo por el Río Chubut.	250.000  65.000	225.000  58.500		25.000  6.500	Dolavon, Gaiman, Trelew, Rawson, Puerto Madryn  Todos los integrantes de la AMI VIRCH		
8	DESARROLLO INSTITUCIONAL	8.1 Proyectos de Fortalecimiento Institucional Consorcio GIRSU	350.000	315.000		35.000	Todos los Integrantes de la AMCH	220.837	2



PLAN DE EJECUCIÓN METROPOLITANO – PROVINCIA DEL CHUBUT

		8.2 Fortalecimiento de los actores involucrados en el Parque Agrario y desarrollo de las capacidades tendientes a la creación y funcionamiento de una unidad de gestión.	20.000	18.000		2.000		
9	INVERSION	9.1 Adquisición de equipamiento y realización de obras complementarias para mejorar la operatividad del sistema de recolección de residuos.	3.100.000	2.325.000		775.000	Todos los Integrantes de la AMCH	220.837
		9.2 Proyecto Ruta de los Galeses: Señalética, Cartelería. Y Folletería.	90.000	67.500		22.500		
		9.3 Proyecto Parque Agrario: Obras de infraestructura para generar un circuito turística y productivo por el Río Chubut Implementación de proyectos de inversión en infraestructura y equipamiento identificados en el estudio de pre – factibilidad	665.000	498.750		166.250		
	<b>TOTAL</b>		<b>5.000.000</b>	<b>3.947.750</b>		<b>1.052.250</b>		





5	LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS INTEGRALES	<b>5.1. Formulación integral de los lineamientos del Area Metropolitana VIRCH-Valdés como espacio territorial productivo, cultural, turístico y de servicios</b>	12																		
		Elaboración de TDR y Contratación de Consultoría																			
		Ejecución																			
6	LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS SECTORIALES	<b>6.1. Diseño y formulación del Proyecto Parque Agrario y del Proyecto Ruta de los Galese: elaboración del plan de gestión y ordenamiento urbano.</b>	12																		
		Elaboración de TDR y Contratación de Consultoría																			
		Ejecución																			
7	ESTUDIOS DE PREINVERSIÓN	<b>7.1. Formulación Proyecto Final Remediación de BCA</b>	12																		
		Elaboración de TDR y Contratación de Consultoría																			
		Ejecución																			



		<b>7.2. Identificación y Análisis de pre-factibilidad económica y ambiental de obras de infraestructura turística para generar un circuito turístico y productivo por el Río Chubut</b>	12																	
		Elaboración de TDR y Contratación de Consultoría																		
		Ejecución																		
8	DESARROLLO INSTITUCIONAL	<b>8.1 Proyectos de Fortalecimiento Institucional Consorcio GRSU y Reformulación y ejecución campaña Educación Ambiental GRSU</b>	24																	
		Elaboración de TDR y Contratación de Consultorías																		
		Ejecución																		
		<b>8.2. Fortalecimiento de los actores involucrados en el Parque Agrario y desarrollo de las capacidades tendientes a la creación y funcionamiento de una unidad de gestión</b>	12																	
		Elaboración de TDR y Contratación de Consultoría																		
		Ejecución																		



9	INVERSION	9.1 Adquisición de equipamiento y realización de obras complementarias para mejorar la operatividad del sistema de recolección de residuos	12																	
		Contratación Obras																		
		Adquisición de Bienes																		
		9.2. Proyecto Ruta de los Galeses: señáletica, folletería y cartelería	6																	
		Ejecución																		
		9.3. Proyecto Parque Agrario: Obras de infraestructura para generar un circuito turístico y productivo por el Río Chubut. Implementación de proyectos de inversión en infraestructura y equipamiento	10																	
		Elaboración de TDR y Contratación de Consultoría																		
		Ejecución																		

# ANEXO III - FICHAS POR PROYECTO

FACILITACION
<p><b>1. Asistencia técnica a la actividad de coordinación: apoyo en el proceso de formulación de la Agenda Metropolitana, PEM, identificación de proyectos, relevamientos de diagnósticos.</b></p>
<p><b>Objetivo:</b>            AT para apoyar a la UEC y la provincia en el proceso de formulación de la Agenda de Prioridades Metropolitanas (APM). Gestionar el seguimiento de la política metropolitana en el AMT, la implementación de los talleres para consensuar la APM y la formulación de los lineamientos estratégicos. Promover acciones para mejorar la coordinación entre los actores clave del área metropolitana, y colaborar operativamente en lograr un conjunto de acuerdos básicos para determinar las intervenciones orientadas a la resolución de problemas metropolitanos.</p>
<p><b>Acciones principales:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La UEC diseñará los TDR de un facilitador del AMI,</li> <li>2. Asistir a la UEC en evaluar las necesidades en materia de realización de talleres con vistas al diseño de la Agenda.</li> <li>3. Organizar un cronograma de talleres que incluya a los municipios metropolitanos y un taller final para definir la APM.</li> <li>4. Proponer un portafolio de cuestiones claves metropolitanas, que sea consensuado y evaluado por las jurisdicciones que forman parte del AMI.</li> <li>5. Asistencia técnica para el apoyo al seguimiento del diagnóstico y la preparación y ejecución de proyectos.</li> <li>6. Asistencia técnica para todas aquellas actividades que ejecute el DAMI en la provincia de Chubut (componentes 1 y 2)</li> </ol>
<p><b>Tiempo de ejecución:</b> 24 meses.</p>
<p><b>Responsables:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Del diseño de los TDR para Facilitador: UEC</li> <li>2. Del diseño de la Agenda: Provincia / UEC/Municipios</li> <li>3. Del monitoreo de su implementación: UEC</li> </ol>
<p><b>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):</b>            Agenda de Prioridades Metropolitanas. Lineamientos Estratégicos.</p>
<p><b>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):</b>            La UEC ha diseñado los TDR del consultor.</p>
OBSERVACIONES
<p>La ejecución de esta actividad se realiza con facilitadores, gestores territoriales y especialistas contratados con recursos del programa y coordinados por la UEC.</p>

PRACTICAS ASOCIATIVAS DE PLANIFICACION
<p><b>2.1. Formulación de la Agenda de Prioridades Metropolitanas del AMI del Virch.</b></p>
<p><b>Objetivo:</b>            Formulación y realización de talleres departamentales de consenso de agenda de interés común para los municipios involucrados del AMT y un taller final para reunir los consensos en una APM. Utilizar estos talleres para generar conciencia sobre la problemática metropolitana. Los talleres multiplican las oportunidades de dialogo, cooperación, intercambio de experiencias, y sirven para desarrollar diagnósticos que permitan que los gobiernos y la comunidad cuenten con una clara visión de la problemática que se debe enfrentar.</p>
<p><b>Acciones principales:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Convocar a los actores que participen en los talleres, estableciendo apoyo logístico para gestionar el trabajo.</li> <li>2. Transmisión de la metodología que guiara la realización de los Talleres, integrando información generada por los estudios de diagnóstico.</li> <li>3. Realización de los Talleres.</li> <li>4. Procesar los resultados de los Talleres</li> <li>5. APM definida y consensuada.</li> </ol>





<b>Tiempo de ejecución:</b> 3 meses.
<b>Responsables:</b> 1. De la organización de los talleres: Facilitador y Provincia 2. De la realización de los talleres: UEC y Facilitador 3. Del monitoreo de su implementación: UEC
<b>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):</b> Agenda Metropolitana. Estudios de diagnósticos. Lineamientos estratégicos.
<b>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):</b> Los TDR de la actividad se encuentran en formulación por parte de la UEC y la provincia.
<b>OBSERVACIONES</b>
La ejecución de esta actividad se realizará con facilitadores y/o consultores contratados para la realización del Diagnóstico del Área. El diagnóstico proveerá información de base y análisis para los talleres y, a la vez, los talleres servirán para informar los estudios de diagnóstico. La convocatoria a los talleres participativos la realizará la consultora de común acuerdo con los municipios y la PROVINCIA A través de los talleres departamentales se les dará a los actores clave del AMI VIRCH una inducción a lo que es la metodología de ejecución propuesta por el programa DAMI.

<b>DIAGNOSTICO</b>
<b>3.1 Estudios para relevamiento de información primaria, determinación de la línea de base, análisis y pronósticos del Área Metropolitana.</b>
<b>Objetivo:</b> Realizar un relevamiento y caracterización del AMI del Virch, formulando los principales diagnósticos sectoriales (transporte, espacios verdes, desarrollo económico, turismo, servicios públicos (agua, energía, RSU), medio ambiente, población, actividades productivas, otros) que servirán de base para la formulación de los lineamientos estratégicos sectoriales del AMI
<b>Acciones principales:</b> 1. Formular los diagnósticos. 2. Identificar los sectores a relevar. 3. Generar apoyo logístico en el trabajo
<b>Tiempo de ejecución:</b> 6 meses.
<b>Responsables:</b> 1. Del diseño de los TDR: UEC 2. Del diseño de los indicadores: Consultores 3. Del monitoreo de su implementación: PROVINCIA / UEC/ Secretarías de Ambiente y de Turismo y Áreas Protegidas.
<b>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):</b> Talleres departamentales y Agenda Prioritaria de Inversiones, Lineamientos estratégicos integrales y sectoriales, proyectos identificados para el DAMI de turismo y RSU.
<b>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):</b> Los Términos de Referencia se encuentran en formulación por parte de la UEC
<b>OBSERVACIONES</b>
La firma consultora, en coordinación con la UEC y la provincia, deberá articular la planificación integrada de múltiples municipios así como otros actores como autoridades a nivel provincial que manejen políticas tales como las del recurso agua, transporte, la producción u otros.



CAPACITACION
<b>4. 1. Plan de capacitación para la Gestión del AMI del Virch.</b>
<b>Objetivo:</b> Transmitir y capacitar sobre las metodologías de planificación asociativas para la gestión del AMI a los funcionarios municipales y provinciales y a los actores sociales.
<p><b>Acciones principales:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La UEC deberá proponer los TDR a los consultores que construyan los indicadores de línea de base del AMI.</li> <li>2. Introducir procesos participativos a los especialistas implementando el trabajo metropolitano a través de talleres, reuniones, etc.</li> <li>3. Implementar los cursos, talleres y reuniones.</li> <li>4. Procesar los resultados de cada taller.</li> </ol>
<b>Tiempo de ejecución:</b> 24 meses.
<p><b>Responsables:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De diseño del plan de capacitación: UEC</li> <li>2. De la selección de los capacitadores: UEC</li> <li>3. De la realización de los cursos: los capacitadores</li> <li>4. Del monitoreo de su implementación: PROVINCIA / UEC</li> </ol>
<b>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):</b> Agenda Prioritaria de Inversiones. Lineamientos estratégicos integrales.
<b>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):</b> Este tipo de capacitaciones se encuentra en ejecución en otras AMI
OBSERVACIONES
Estas actividades se realizarán sobre la base del plan de capacitación oportunamente aprobado por la UEC.

LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS INTEGRALES
<b>5.1 Formulación integral del Área Metropolitana VIRCH como espacio territorial productivo, cultural, turístico y de servicios</b>
<b>Objetivo:</b> Determinación de los lineamientos Estratégicos para el Ordenamiento Urbano y Periurbano en los Municipios que integran el AMI VIRCH.
<p><b>Acciones principales:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diagnóstico de la situación actual de los distintos municipios respecto a la ordenación del ejido urbano.</li> <li>2. Relevamiento de los principales problemas y/o necesidades detectadas.</li> <li>3. Identificación de las necesidades comunes en cuanto a la ordenación del territorio.</li> <li>4. Revisión de los proyectos comarcales relevados en el Programa ¿De qué va a vivir mi pueblo?. Estado de avance. Readecuación a la situación actual.</li> <li>5. Identificación de fortalezas y debilidades para la puesta en valor del AMI del VIRCH en los sectores productivo, cultural y turístico.</li> <li>6. Propuestas de acción en el marco de las necesidades y avances analizados.</li> </ol>
<b>Tiempo de ejecución:</b> 12 meses.
<p><b>Responsables:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. PROVINCIA</li> <li>b. Consultora seleccionada.</li> <li>c. Ministerio de Ambiente y Control del Desarrollo Sustentable y Secretaría de Turismo y Áreas Protegidas – Provincia del Chubut.</li> </ol>



<p><b>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):</b></p> <p>Proyecto Comarcal ¿De qué va a vivir mi Pueblo?. Agenda Prioritaria de Inversiones. Proyecto GIRSU. Plataformas turísticas priorizadas, Ruta de los Galeeses. Proyecto Ruta Azul. Plataforma Reserva de Biosfera Península Valdés.</p>
<p><b>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):</b></p> <p>En elaboración. Se precisará Asistencia Técnica</p>
<p><b>OBSERVACIONES</b></p>
<p>El AMI del VIRCH propenderá por ser un ente altamente especializado y tendrá a su cargo programar y coordinar el desarrollo integrado del territorio bajo su jurisdicción, dentro de las diferentes dimensiones urbanas que integran el desarrollo, buscará respuestas a las problemáticas de medio ambiente, sobre la base de la sostenibilidad, la integración y puesta en valor de los aspectos culturales y turísticos, el desarrollo y fortalecimiento de los aspectos productivos, todo lo anterior con un propósito urbano regional de sostenibilidad ambiental, competitiva y socio demográfica.</p>

<p><b>LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS SECTORIALES</b></p>
<p><b>6.1. Diseño y Formulación de los Lineamientos Estratégicos para el sector turístico. Diseño y formulación del Proyecto Parque Agrario y del Proyecto Ruta de los Galeeses: elaboración del plan de gestión y ordenamiento urbano.</b></p>
<p><b>Objetivo:</b> determinación de los lineamientos estratégicos para el ordenamiento territorial de la zona y la articulación con la planificación integrada de los municipios que formarán parte del Parque. Se plantea lograr un desarrollo sustentable de la actividad turística y productiva. Determinación de los lineamientos estratégicos para el ordenamiento de la oferta turística del Valle del Río Chubut bajo la categoría de Ruta Temática, para integrar la cultura galesa y el agroturismo en una misma oferta de destino, con estrategia propia, independiente de los demás atractivos de la comarca, pero complementarias a estos.</p>
<p><b>Acciones principales:</b> se trabajará en las distintas acciones sectoriales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Turísticas: demanda actual y potencial, nuevas ofertas turísticas, circuitos. etc.</li> <li>• Productivas: actividades productivas actuales, Mercado, rentabilidad y empleos, nuevas actividades a impulsar. Incremento del potencial productivo del Área. Realizar el ordenamiento territorial de la zona y articular la planificación integrada de los municipios intervinientes y de otros actores como las autoridades a nivel provincial que manejan políticas de recursos de agua, transporte, producción u otros.</li> <li>• Patrimoniales: relevar el patrimonio existente y su estado, definir criterios de manejo, inversiones necesarias.</li> <li>• Culturales: definir el patrimonio cultural existente, prácticas culturales a reforzar, manifestaciones públicas, etc.</li> <li>• Institucional: explorar posibles modos de manejo público /privado del parque y proponer una opción.</li> <li>• Actualizar los relevamientos necesarios para tener un diagnóstico de la situación actual del sector turístico en el valle.</li> <li>• Proponer líneas de acción para fortalecer la oferta turística del valle.</li> <li>• Desarrollar una estrategia que permita generar demanda.</li> <li>• Diseñar y proponer un plan de gestión para coordinar las acciones inherentes a la Ruta y tomar las decisiones necesarias por medio de procesos participativos que garanticen la representatividad de sus principales actores.</li> </ul>
<p><b>Tiempo de ejecución:</b> 12 meses.</p>
<p><b>Responsables:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Definición de los requerimientos: Provincia</li> <li>2. Consultora Seleccionada</li> <li>3. Del monitoreo de su implementación: Provincia / Secretaria de Turismo y Áreas Protegidas.</li> </ol>
<p><b>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):</b></p> <p>Agenda Prioritaria de Inversiones. Plataformas turísticas priorizadas, Ruta de los Galeeses. Proyecto Ruta Azul. Plataforma Reserva de Biosfera Península Valdés. Proyecto 5.1 Lineamientos Estratégicos Integrales</p>
<p><b>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):</b></p> <p>Se requiere apoyo de un especialista en preparación de TDR para el llamado a concurso</p>
<p><b>OBSERVACIONES</b></p>
<p>El manejo integral del VIRCH es una figura que aseguraría el mantenimiento del valle del bajo Río Chubut como espacio productivo, recreativo, turístico así como espacio de conservación de las diversas especies de flora y fauna que en él habitan. La propuesta de desarrollar una ruta de galeses antecede al Plan Estratégico de Turismo Sustentable – Chubut 2022, ya que sus inicios se dieron en el marco del programa denominado <i>De qué va a vivir mi pueblo?</i> que se llevara a cabo, por comarcas, entre los años 2005 y 2008. En los ejes estratégicos planteados por comarca, el turismo estuvo presente en las voluntades e identidades de</p>



las cuatro comarcas de la provincia del Chubut. Así entonces, encontramos los inicios de la *Ruta de los Galeses*. Lo que hace el Plan, a través de la voluntad de sus integrantes y durante su confección, es rescatar un proyecto que por su nivel de arraigo en la gente y su identidad, tiene un alto potencial de desarrollo e implementación exitosa. En términos generales, la historia y cultura de los colonos galeses, que se asentó y tomó forma en el valle, con un alto grado de paisajismo y vida rural, ofrecen los ingredientes suficientes para desarrollar un espacio turístico. Por las características de sus atractivos, y por la cercanía a otros grandes atractivos de la comarca (ej. Ballenas), podemos considerar que el valle reúne las condiciones como para consolidarse como *Ruta Temática* con un fuerte contenido distintivo, suficiente para diseñar una estrategia de diferenciación con la capacidad de generar demanda.

ESTUDIOS DE PREINVERSIÓN
<b>7.1 Formulación Proyecto Final Remediación de Basurales a Cielo Abierto (BCA)</b>
<b>Objetivo:</b> Formular proyecto ejecutivo de remediación de Basurales a Cielo Abierto de los Municipios de Trelew, Puerto Madryn, Rawson, Gaiman y Dolavon en el AMI Virch. El proyecto incluye un relevamiento y estudio de cada basural de los 5 municipios para determinar las superficies impactadas por los residuos. A partir de dicho estudio se podrá empezar a delinear la metodología de remediación de los cinco (5) basurales a cielo abierto. Luego de seleccionada la metodología de remediación la consultora deberá plasmarlo en un proyecto ejecutivo que cumpla con los requerimientos de organismos de financiamiento externo, BID, Banco Mundial para poder gestionar fondos para su realización.
<b>Acciones principales:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Relevamiento y estudio de cada basural de los 5 municipios para determinar las superficies impactadas por los residuos.</li> <li>2. Definición de la metodología de remediación de los basurales a cielo abierto de los municipios alcanzados.</li> <li>3. Formulación proyecto ejecutivo que cumpla con los requerimientos de organismos de financiamiento.</li> </ol>
<b>Tiempo de ejecución:</b> 12 meses.
<b>Responsables:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. PROVINCIA: Asistencia en la formulación del proyecto - Contratación consultora</li> <li>2. Consultora seleccionada.</li> <li>3. Monitoreo de su implementación: Ministerio de Ambiente y Control del Desarrollo Sustentables , y Municipios, GIRSU.</li> </ol>
<b>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):</b> No existen estudios complementarios para esta temática.
<b>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):</b>  Se precisa asistencia técnica para la formulación final del proyecto
OBSERVACIONES

ESTUDIOS DE PREINVERSION
<b>7.2. Identificación y análisis de pre-factibilidad económica y ambiental de obras de infraestructura turística para generar un circuito turístico y productivo por el Río Chubut. –</b>
<b>Objetivo:</b> Diagnóstico e identificación de proyectos de inversión que permita constituir a la AMI como un sector de alto potencial de desarrollo urbano, ambiental y turístico. Este diagnóstico permitirá formular proyectos de obras en los Municipios involucrados que se ubican a lo largo del Río Chubut. Dando prioridad a aquellos que se enmarquen en los ejes establecidos en el Plan Estratégico de Turismo Sustentable – Chubut 2022 , privilegiando proyectos de actividades recreativas, productivas y turísticas, y sean complementarios al proyecto de Parque Agrario y Ruta de los Galeses. y siguiendo las propuestas que resultan del estudio de lineamientos estratégicos para el sector turismo.



<p><b>Acciones principales:</b> El estudio a realizar tendrá como objetivos específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Integrar el Río Chubut a las ciudades que están en sus márgenes, poniendo en valor su atractivo turístico y productivo.</li> <li>• Revalorización del área con el fin de convertirla en un corredor de atracción turística y de esparcimiento para las poblaciones.</li> <li>• Creación de nodos de actividades y servicios de interés.</li> <li>• Extensión de las áreas de esparcimiento natural para la población.</li> <li>• Estudio de los proyectos de inversión tomando en cuenta las necesidades básicas de inversión, problemáticas surgidas y falta de infraestructura y equipamiento</li> <li>• Realizar la pre-factibilidad de los proyectos priorizados.</li> </ul>
<p><b>4. Tiempo de ejecución:</b> 12 meses.</p>
<p><b>Responsables:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Proceso de contratación: PROVINCIA</li> <li>2. Consultora Seleccionada</li> <li>3. Del monitoreo de su implementación: PROVINCIA / Secretaría de Turismo y Áreas Protegidas, Municipios involucrados.</li> </ol>
<p><b>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):</b></p> <p>Agenda Prioritaria de Inversiones. Plataforma turística del Bajo río Chubut. Ruta de los Galeases. Parque Agrario. Plan Estratégico de Turismo Sustentable – Chubut 2022. Lineamientos Estratégicos sector turismo.</p>
<p><b>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):</b></p> <p>No tiene ningún avance</p>
<p><b>OBSERVACIONES</b></p>
<p>La Secretaria de Turismo y Áreas Protegidas durante el 2013 llevo a cabo la elaboración del Plan Estratégico Provincial de Turismo Sustentable. En el mismo se desarrolla el Plan Operativo que se estructura diversos programas y Proyectos que guían el accionar del organismo. Uno de esos proyectos es el Fortalecimiento de la Ruta de los Galeases y la creación de un Parque Agrario del Valle del Río Chubut, como también la creación de financiamiento para las inversiones turísticas particulares.</p>
<p><b>DESARROLLO INSTITUCIONAL</b></p>
<p><b>8.1 Proyectos de fortalecimiento institucional consorcio GIRSU</b></p>
<p><b>Objetivo:</b></p> <p>Fortalecimiento institucional de las áreas municipales y del consorcio VIRCH VALDES en materia de Residuos Sólidos Urbanos</p>
<p><b>Acciones principales:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Relevar institucionalmente los cinco municipios, consorcio y determinar las acciones a realizar en cada uno de ellos.</li> <li>2. Establecer un orden de prioridades y temáticas según las necesidades de cada área de los municipios.</li> <li>3. Ejecutar acciones orientadas al fortalecimiento institucional</li> <li>4. Diseño y reformulación de Campaña de comunicación a nivel área metropolitana</li> <li>5. Reformular y relanzar la campaña de educación ambiental en los cinco municipios.</li> <li>6. Impresión campaña gráfica (folletería y afiches) y publicación en medios masivos gráficos y audiovisuales.</li> </ol>
<p><b>Tiempo de ejecución:</b> 24 meses.</p>
<p><b>Responsables:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. PROVINCIA : Asistencia en la formulación del proyecto - Contratación consultora.</li> <li>2. Consultora seleccionada.</li> <li>3. Monitoreo de su implementación: PROVINCIA, Ministerio de Ambiente y Control del Desarrollo Sustentable, Consorcio VIRCH VALDES y Municipios</li> </ol>
<p><b>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):</b></p> <p>Implementación del sistema de gestión integral de Residuos Sólidos Urbanos (Plan Provincial GIRSU).</p>
<p><b>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):</b></p> <p>Se precisa de asistencia técnica para la elaboración de los TDR.</p>
<p><b>OBSERVACIONES</b></p>



Iniciado el período de operaciones se detectan dificultades en la continuidad y sostenimiento de las acciones de comunicación iniciadas. El éxito de la gestión de RSU depende principalmente del acompañamiento de los habitantes.

DESARROLLO INSTITUCIONAL
<b>8.2. Fortalecimiento de los actores involucrados en el Parque Agrario y desarrollo de las capacidades tendientes a la creación y funcionamiento de una unidad de gestión</b>
<b>Objetivo:</b> Lograr la correcta articulación entre los diferentes Municipios que serán parte del Parque Agrario y consolidar un sistema de manejo teniendo en cuenta sus intereses y diversidades
<b>Acciones principales:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseñar el proyecto de fortalecimiento institucional</li> <li>• Evaluar formas de gestión adecuadas para lograr la creación y funcionamiento del Parque Agrario</li> <li>• Proponer esas formas de gestión identificadas y lograr el consenso entre los actores involucrados</li> <li>• Capacitar sobre el instructivo de cómo se organizara el Parque Agrario.</li> </ul>
<b>Tiempo de ejecución:</b> 12 meses.
<b>Responsables:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De la identificación de los actores: consultora y el organismo en cuestión.</li> <li>2. De la formulación de los proyectos: Consultora</li> <li>3. Del monitoreo de su implementación: PROVINCIA / Ministerios de Ambiente y Control del Desarrollo Sustentable / Secretaría de Turismo y Áreas Protegidas.</li> </ol>
<b>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):</b> Agenda Prioritaria de Inversiones. Plataforma turística del Bajo Rio Chubut. Ruta de los Galese. Plan Estratégico de Turismo Sustentable – Chubut 2022.
<b>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):</b> No tiene ningún avance
OBSERVACIONES
La Secretaria de turismo y Áreas Protegidas y la PROVINCIA, en esta etapa trabajaran en conjunto con los consultores en la identificación de los posibles miembros del consorcio.

INVERSION
<b>9.1 Adquisición de equipamiento y realización de obras complementarias para mejorar la operatividad del sistema de recolección de residuos</b>
<b>Objetivo:</b> <b>Re-equipar a los municipios con material rodante y obras complementarias para mejorar su logística de transporte.</b>
<b>Acciones principales:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Adquisición equipamiento vial (camiones volcadores, camiones compactadores, camiones para volquetes, palas minicargadoras, camión utilitario liviano con caya playa, camión batea con placa expulsora, entre otros) para el traslado de RSU dentro del Sistema GRSU.</li> <li>2. Adquisición contenedores compatible con el equipamiento vial</li> <li>3. Construcción obra civil complementaria – Obra Dolavon: instalación para la descarga de camiones recolectores de residuos y su transferencia a otros camiones más adecuados para su transporte hasta la planta de separación y transferencia situada en el municipio de Trelew.</li> </ol>
<b>Tiempo de ejecución:</b> 12 meses.



<b>Responsables:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>UEC</li> <li>PROVINCIA, Ministerio de Ambiente y Control del Desarrollo Sustentable, Consorcio VIRCH VALDES y Municipios.</li> </ol>
<b>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):</b>
<b>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):</b>  Se precisa asistencia técnica para la preparación de los TDR y Pliegos de adquisición.
<b>OBSERVACIONES</b>  Este proyecto con sus resultados permitirá que se optimice el aprovechamiento de recursos humanos, materiales y económicos y se precise la cantidad de equipos a adquirir y las características precisas de la Obra a construir. El proyecto GIRSU inicial solo incluyó Obras de Ingeniería y el plan de Inclusión Social, no previendo el equipamiento necesario que optimice el sistema en cada Municipio.

<b>INVERSION</b>
<b>9.2. Proyecto Ruta de los Galeeses: señalética, cartelera y folletería</b>
<b>Objetivo:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fortalecer y diversificar la oferta de productos turísticos con que cuenta la comarca Virch -Valdés, incorporando a los mismos recursos culturales, socio - productivos (chacras de agroturismo) y religiosos (capillas).</li> <li>Unificar bajo una misma imagen de marca al Valle inferior del Río Chubut y la Comarca Virch - Valdés, a través de la cartelera, folletería y señalética de la Ruta de los Galeeses.</li> <li>Ordenar las actividades sociales, culturales y económicas productivas en el área metropolitana a través de un Plan de Ordenamiento Territorial, y a partir de la conservación de los valores sociales y culturales de pueblos originarios y galeses que forjaron el Valle.</li> </ul>
<b>Acciones principales:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Relevar y diagnosticar las <b>necesidades de señales viales</b> (verdes) o de atractivo (azules) sobre las rutas del circuito.</li> <li>Diseñar, confeccionar y colocar, o realizar las acciones necesarias para que esta tarea se lleve a cabo, la <b>cartelera específica de la ruta temática</b> que sea necesaria para la concreción de su oferta.</li> </ul>
<b>Tiempo de ejecución:</b> 6 meses.
<b>Responsables:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>De la identificación de los actores: Secretaría de Turismo y Áreas Protegidas.</li> <li>De la formulación de los proyectos: Secretaría de Turismo y Áreas Protegidas</li> <li>Del monitoreo de su implementación: PROVINCIA y Secretaría de Turismo y Áreas Protegidas</li> </ol>
<b>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):</b>  Agenda Prioritaria de Inversiones. Plataforma turística del Bajo Río Chubut. Ruta de los Galeeses. Parque Agrario. Plan Estratégico de Turismo Sustentable – Chubut 2022. Lineamientos Estratégicos sector Turismo. .
<b>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):</b>  No tiene ningún avance
<b>OBSERVACIONES</b>

<b>INVERSION</b>
<b>9.3. Proyecto Parque Agrario: Obras de Infraestructura para generar un circuito turístico y productivo por el Río Chubut. Implementación de proyectos de inversión en infraestructura y equipamiento en el estudio de pre-factibilidad</b>



<p><b>Objetivo:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortalecer y diversificar la oferta de productos turísticos con que cuenta la comarca Virch -Valdés, incorporando a los mismos recursos culturales, socio - productivos (chacras de agroturismo) y religiosos (capillas).</li> <li>• Generación de nuevos productos turísticos para aumentar las propuestas de la AMI del Virch</li> <li>• Atracción de nuevos visitantes y aumento del pernocte en la AMI del Virch</li> </ul>
<p><b>Acciones principales:</b> Sobre la base de los resultados alcanzados en el Proyecto 7.2 3 "Identificación y análisis de pre-factibilidad económica y ambiental de obras de infraestructura turística para generar un circuito turísticos y productivo por el Río Chubut", se desarrollarán las siguientes acciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Localización de las obras de infraestructuras necesarias identificadas previamente</li> <li>- Estudios de factibilidad de las obras a construir</li> <li>- Adquisición de equipamiento</li> <li>- Construcción de las obras de infraestructura necesarias</li> <li>- Búsqueda de fuentes de inversión</li> </ul>
<p><b>Tiempo de ejecución:</b> 10 meses.</p>
<p><b>Responsables:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De la identificación de los actores: Secretaría de Turismo y Áreas Protegidas.</li> <li>2. De la formulación de los proyectos: Secretaría de Turismo y Áreas Protegidas</li> <li>3. Del monitoreo de su implementación: PROVINCIA y Secretaría de Turismo y Áreas Protegidas</li> </ol>
<p><b>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):</b></p> <p>Agenda Prioritaria de Inversiones. Plataforma turística del Bajo Rio Chubut. Ruta de los Galese. Plan Estratégico de Turismo Sustentable – Chubut 2022Lineamientos Estratégicos sector turismo. .</p>
<p><b>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):</b></p> <p>No tiene ningún avance</p>
<p><b>OBSERVACIONES</b></p>