



Plan Estratégico del Valle del Río Chubut

Entidades Promotoras

Municipalidades de Trelew, Rawson
Gaiman, Dolavon y Comisión de Fomento
de 28 de Julio

PLAN ESTRATEGICO DEL VALLE

***PRESENTACIÓN OBJETIVOS,
LINEAS ESTRATEGICAS***

22 de Junio de 1999

INDICE

	CARTA DE ELEVACION	3
1	INTRODUCCION	4
2	MISION	6
3	ESTRUCTURA ORGANIZATIVA	8
4	CARACTERIZACION GENERAL DEL VALLE INFERIOR DEL RIO CHUBUT	12
5	DIAGNOSTICOS GENERALES	17
	Turismo	18
	Comercio y Servicios	20
	Agropecuario	22
	Pesca	23
	Industria	26
	Transporte	27
	Infraestructura	29
	Matriz FODA Turismo	30
	Matriz FODA de Comercio y Servicios	32
	Matriz FODA de Agropecuario	34
	Matriz FODA de Pesca	38
	Matriz FODA de Industria	40
	Transporte: Debilidades y Fortalezas	42
	Infraestructura: Factores Críticos	43
6	OBJETIVOS GENERALES, LINEAS ESTRATEGICAS Y MEDIDAS	44
	ANEXO DE COMPONENTES	61
	Consejo Rector	62
	Comisión de Seguimiento	65
	Comisiones Sectoriales	66

La Comisión de Seguimiento del PLAN ESTRATEGICO DEL VALLE DEL RIO CHUBUT desea expresar su agradecimiento a la Diputación Foral de Gipuzkoa y a la Agencia de Desarrollo del Bidasoa (Adebisa) por el cofinanciamiento aportado a este proyecto y en especial el asesoramiento técnico de la mencionada agencia llevado a efecto a través de la Lic. Arantza Iriondo. Esta cooperación se inscribe en el Convenio Marco de Cooperación firmado en Setiembre de 1997 por la Municipalidad de Trelew y ADEBISA. Esta mancomunidad de aportes técnicos y financieros sumada a la activa participación de los actores públicos y privados de la microregión, hicieron posible arribar a las conclusiones que hoy ponemos a consideración.

A los señores miembros del Consejo Rector:

La década de los noventa representó para los municipios un nuevo escenario de oportunidades y desafíos. Esto fue interpretado sabiamente por los Intendentes del Valle que advierten la necesidad de contar con un plan que permita mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos a la par de brindar una estrategia para materializar este deseo. Estas razones sumadas a vuestra conformidad permitieron el 12 de noviembre del año pasado dar inicio formal al Plan Estratégico del Valle a partir de la firma de su Acta Constitutiva.

En dicha oportunidad nos comprometimos ante ustedes para presentar en esta fecha el documento final. Distintas razones entre las cuales podemos mencionar al tiempo ocupado en la búsqueda de consenso de los distintos actores, la inexistencia de información sistematizada y la indiferencia de aquellos que aún no comprenden el inestimable valor de esta herramienta de gestión, hicieron imposible cumplir con los tiempos previstos, asumiendo el compromiso de completar la totalidad del Plan en un plazo no mayor a los cuatro meses.

Hoy presentamos ante Ustedes una síntesis del diagnóstico del Valle, la fundamentación del Plan, las líneas estratégicas consensuadas y algunos proyectos identificados y acordados hasta la fecha. Como documento parcial, cumple con el objetivo de reflejar sintética pero también críticamente los aspectos más importantes de la realidad económica del Valle. Es mi deseo que este material contribuya para pasar de la formulación de la utopía a la construcción de la misma. Además de tener un fuerte sustento de conocimiento que le ponga límites a la opinión de cada uno de nosotros y nos ponga en el marco exacto de la realidad de lo que está pasando, para evitar la toma de decisiones erróneas que comprometan nuestro futuro.

En lo personal, es mi deseo transmitir mi beneplácito por la ardua labor desarrollada por los integrantes del equipo de profesionales y técnicos de los distintos Municipios, quienes junto a la participación activa y responsable de las casi doscientas personas representantes del sector público y privado del Valle que nos fueron acompañando a lo largo del proceso, son los responsables del documento que ponemos a vuestra consideración.

Ing. Daniel V. Sanchez

COMISION DE SEGUIMIENTO

1.- INTRODUCCION

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, siendo inviable la planificación y posterior implementación de políticas genuinas de desarrollo.

La retribución económica obtenida por nuestro sector primario ha ido disminuyendo a medida que descendían los precios tanto nacionales como internacionales de las materias primas producidas y comercializadas localmente. En contrapartida aquellas actividades basadas en su industrialización han logrado penetrar en nuevos mercados y conseguir mejores precios para sus productos, pudiendo trasladar al sector primario esa mayor rentabilidad.

Dentro de la actividad industrial, el sector textil sintético crecido al influjo de políticas promocionales ha visto disminuido su peso específico en la economía del valle, conforme las mismas han ido eliminándose o trasladándose a otras regiones del país, generando desventajas comparativas internas.

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.

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 aspiramos como microregión las comunas que integran la Unidad Económica del Valle Inferior del Río Chubut.

Con el objeto de lograr esta visión compartida, quienes ejercen circunstancialmente el poder delegado por los vecinos de Dolavon, Gaiman, 28 de Julio, Rawson y Trelew, hemos coincidido en la necesidad de consensuar un Plan Estratégico cuyo objetivo principal es contar con un Plan Económico a mediano y largo plazo, que contemple las acciones concretas a desarrollar y el programa de inversiones plurianual asociado a su realización.

2.- MISION

ELABORACION DE UN PLAN INTEGRADOR A MEDIO Y LARGO PLAZO, QUE CONTEMPLA ACCIONES CONCRETAS A DESARROLLAR CON LOS SECTORES ECONOMICOS REPRESENTATIVOS DE LA MICROREGION DEL VALLE DEL RIO CHUBUT, A PARTIR DE LA REFLEXION Y EL CONSENSO ENTRE LOS AGENTES PUBLICOS Y PRIVADOS.

Ante la misión propuesta pueden definirse como aspectos básicos del proyecto los siguientes:

- * Acuerdo en la definición de estrategias y acciones. La metodología empleada se fundamenta en la creación del marco adecuado para el análisis y debate ordenado, participativo, sistemático y riguroso para la definición consensuada de estrategias y acciones comunes por parte de los agentes económicos y sociales, públicos y privados.
- * Centrado en la definición de acciones operativas en el mediano plazo. Asumiendo la necesidad de profundizar en el diagnóstico de los problemas existentes, la misión primera del Plan se estructura en torno a la definición de aquellas medidas y acciones concretas a desarrollar y en los aspectos asociados a la viabilidad y los requisitos para su ejecución.
- * Utilizando el marco sectorial como ámbito para la definición de líneas estratégicas y medidas de actuación.

3. - ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

La estructura organizativa propuesta incluye la constitución de los siguientes órganos encargados de la elaboración, seguimiento y aprobación del Plan:

CONSEJO RECTOR:

Máximo órgano del Plan, compuesto por representantes al máximo nivel de las Instituciones y agentes económicos y sociales con incidencia y competencias en la micro-región del Valle del Río Chubut. Sus funciones básicas residen en el seguimiento, análisis y aprobación de las diversas fases del plan y de las distintas actividades desarrolladas por la Comisión de Seguimiento y las Comisiones Sectoriales que se constituyen en el marco del plan.

COMISION DE SEGUIMIENTO:

Órgano responsable de la propuesta, supervisión, coordinación y evaluación de las actividades de las Comisiones Sectoriales y de la elaboración del plan estratégico, efectuando el seguimiento continuo de los diversos trabajos. Así mismo elabora y aprueba los diversos documentos y actividades para su proposición al consejo rector formado por representantes de las instituciones promotoras e impulsoras del proyecto.

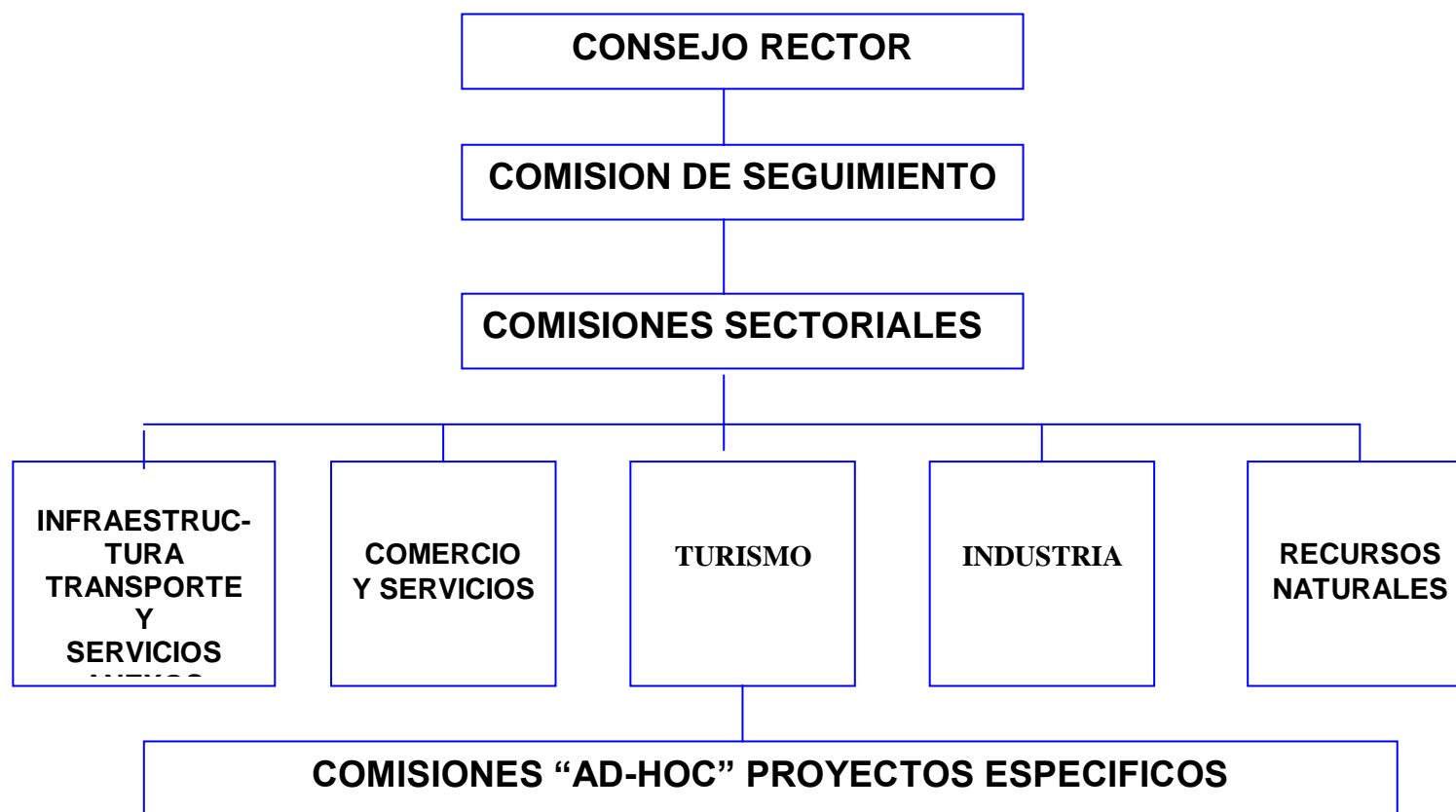
COMISIONES SECTORIALES:

Encargadas del análisis, debate y realización de propuestas consensuadas de medidas y actuaciones para la dinamización económica de la microregión Río del Chubut, en cada una de las áreas sectoriales seleccionadas. Sus actividades se estructura en dos niveles: como comisión sectorial en pleno, definiendo las acciones operativas seleccionadas en cada una de las áreas, y como sub-comisiones encargadas de analizar, debatir y delimitar cada una de las acciones previamente seleccionadas. Formada por personas de reconocida cualificación y conocedoras de la problemática sectorial analizada. Cada comisión contará con un presidente, un moderador y secretario técnico.

Las Comisiones Sectoriales propuestas son las siguientes:

- * COMERCIO Y SERVICIOS
- * TURISMO
- * INDUSTRIA
- * INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE Y SERVICIOS ANEXOS
- * RECURSOS NATURALES

ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DEL PEV



4.- CARACTERIZACION GENERAL DEL VALLE DEL RIO CHUBUT

• **CARACTERISTICAS GEOGRAFICAS**

El Valle del Río Chubut está ubicado en la Región Noreste de la Provincia. Tiene una superficie de 540 Km² que representa el 0,24% del total provincial con una extensión aproximada de 90 Km. en dirección oeste-este y un ancho de 5 a 6 Km. en sección norte-sur. Está flanqueado por líneas de bardas que lo separan netamente de la meseta, determinando un ambiente fisiográfico bien definido.

El clima es desértico con alta luminocidad y evaporación. Las precipitaciones rara vez superan los 200 mm. anuales, sin una estación definida como netamente lluviosa a lo largo del año.

Las temperaturas máximas pueden sobrepasar los 40C^o y las mínimas los -12C^o con una marcada amplitud térmica diaria y anual. La humedad relativa del ambiente es baja en el verano elevándose en el invierno hasta el 70%. Las Heladas tienen una dispersión amplia, pudiendo ocurrir entre Marzo y Noviembre.

La Provincia está dividida políticamente en 16 Departamentos. El departamento de Rawson incluye los Municipios de Rawson (Capital de la Provincia) y Trelew. A su vez, el Departamento de Gaiman, incluye a los Municipios de Gaiman, Dolavon y la Comisión de Fomento de 28 de Julio. Las cinco ciudades mencionadas conforman la Microregión del Valle del río Chubut.

• **CARACTERISTICAS DEMOGRAFICAS** ¹

La Microregión representa el 32% del total provincial (438.263 hab.) registrando un incremento del 21% respecto del año 1991, similar al experimentado en la Provincia.

La Ciudad de mayor población es Trelew (101.421 hab.) seguida por Rawson (26.542 hab.), sumando el resto de las Ciudades: 8.591 hab. Los incrementos demográficos (1991 - 1999) fueron similares en las Ciudades de Trelew, Rawson y 28 de Julio (23%), registrándose un incremento del 8,5% en la Ciudad de Gaiman y un incremento del 18% en Dolavon. Es de destacar la significativa diferencia en densidad demográfica entre las ciudades de Trelew y Rawson (30,07 hab/Km²) y el resto de las ciudades (0,76 hab/Km²) que conforman la Microregión.

La pirámide poblacional provincial se caracteriza por tener una estructura equilibrada en sexo y edad. Asimismo todos los Municipios presentan una estructura equilibrada en cuanto al sexo de la población. Es de destacar la desproporción respecto a la estructura etaria registrada en los Municipios de Gaiman, Dolavon y 28 de Julio, avisoriéndose un achicamiento en los niveles de edades medias entre los 20 y 40 años.

En cuanto a la evolución demográfica, los registros de nacidos vivos, defunciones y matrimonios demuestran una tendencia constante.

¹ La fuente estadística de los datos incorporados en este ítem, corresponde a la Dirección de Estadísticas y Censos de la Provincia del Chubut.

• **CARACTERISTICAS ECONOMICAS** ²

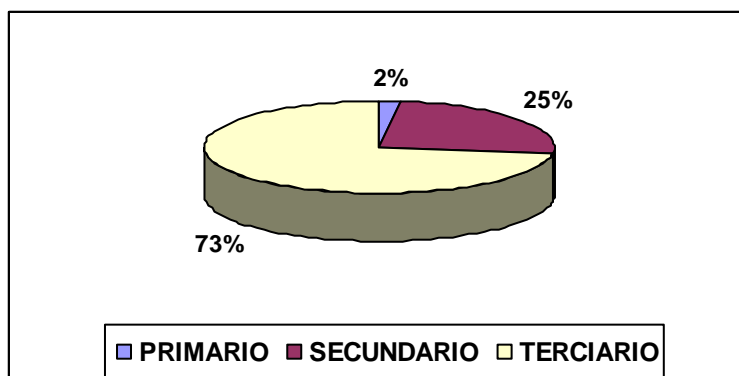
La Provincia generó en el año 1997 un Valor Agregado de \$ 3.315.039.000.- presentando un incremento del 1,22% respecto de 1996. Los sectores de mayor participación en la economía provincial fueron el sector minas y canteras, que aportó el 18,97%, seguido por el sector financiero con el 18,04% y los servicios comunales, sociales y personales con el 17,50%.

La Microregión generó en el año 1997 un Valor Agregado de aproximadamente \$ 882.230.900.- que representó el 26,61% del Valor Agregado provincial para el mismo período.

El aporte del sector privado a la estructura económica de la Microregión fue del 68%, siendo el del sector público del 32%.

La Microregión puede caracterizarse como prestadora de servicios, ya que estos representan el 73% del Valor Agregado (incluyendo la actividad estatal), conformándose el resto por la actividad secundaria (25%) y la actividad primaria (2%).

CUADRO 1: ESTRUCTURA ECONÓMICA DE LA MICROREGIÓN - AÑO 1997
Fuente: Datos provisorios del Valor Agregado
Banco del Chubut S.A.



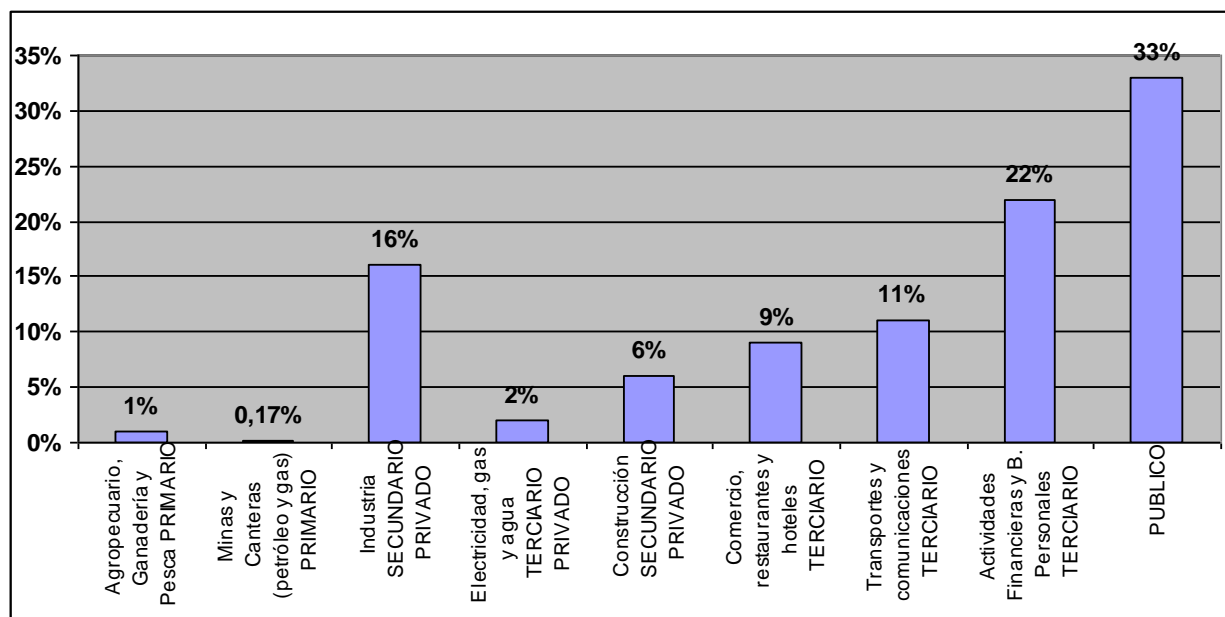
² La estimación del Valor Agregado Provincial corresponde a la Dirección de Estadísticas y Censos de la Provincia del Chubut. Los valores para la Microregión fueron suministrados por el Banco del Chubut S.A.

Al hacer una descomposición por grandes rubros, el 80% de la estructura económica se concentra en cuatro actividades :

Servicios comunales-sociales y personales
Actividad financiera y bs. personales
Industria
Transportes y comunicaciones

A continuación se presenta en el Cuadro II, los aportes de los distintos sectores a la economía de la Microregión

CUADRO II: GRANDES RUBROS DEL VALOR AGREGADO
Fuente: Datos provisorios del Valor Agregado Año 1997
Banco del Chubut S.A.



El siguiente Cuadro analiza las distintas relaciones entre las actividades económicas, su impacto en la Microregión y en la Provincia. La estructura plantea los grandes rubros, el aporte de la Microregión (Columna 1) y al sector a nivel provincial (Columna 2). La última columna (Columna 3) relaciona la Columna 2 con el aporte a la Provincia (26,61%).

Cuadro III- DESCRIPCION DE LOS GRANDES RUBROS DEL VALOR AGREGADO

Grandes Rubros		Participación en la comarca	Aporte comarca al sector provincial	Diferencia con el 23,5 %
		%	%	%
I	Servicios comunales, sociales y personales	32,02	48,68	22,07
	Activ. Financiera y bienes personales	21,61	31,88	5,27
	Industria	16,21	28,83	2,22
II	Construcción	6,30	49,33	22,07
	Comercio, restaurantes y hoteles	9,16	29,86	3,25
	Electricidad, gas y agua	2,23	27,37	0,76
III	Transportes y comunicaciones	10,95	20,67	-5,94
	Agropecuaria-ganadería y pesca	1,36	13,38	-13,23
	Minas y canteras (petroleo y gas)	0,17	0,24	-26,37
		Promedio: 11,11	Promedio: 26,61	

Los rubros pueden ser clasificados en tres grandes sectores. El sector I está compuesto por actividades de alto impacto en la Microregión (superiores al promedio) y alto impacto en su sector a nivel provincial (mas del 28%). El segundo sector, a diferencia del primero posee un alto impacto a nivel provincial pero está por debajo del promedio de aporte en la Microregión. Por último, el sector III tiene un bajo impacto a nivel provincial (no supera el promedio del 26,61%) y en la Microregión.

5.- DIAGNOSTICOS SECTORIALES

A continuación se describe una síntesis de los diagnósticos de los sectores económicos del Valle. Cabe aclarar que su división temática fue dispuesta por cuestiones metodológicas para favorecer un tratamiento simultáneo de los temas preponderantes de la economía de la microregión.

TURISMO:

DESARROLLO DEL PROCESO DE PARTICIPACION:

La cantidad de integrantes invitados a la Comisión fue de 29 personas (La nómina completa de los mismos se detalla en el Anexo al final del documento). Dicha Comisión realizó 2 (dos) encuentros plenarios, con un presentismo promedio del 77 %.

Vale aclarar que luego de la presentación del prediagnóstico, la comisión se dividió en las siguientes 3 (tres) subcomisiones:

- Subcomisión de Atractivos turísticos, realizándose 3 (tres) reuniones con un presentismo del 64 %.
- Subcomisión de Transportes turísticos, realizándose 2 (dos) reuniones con un presentismo del 50 %.
- Subcomisión del Perfil del turista, realizándose 2 (dos) reuniones con un presentismo del 45 %.

Luego de la realización de la matriz FODA se trabajó en subcomisiones según las ideas fuerza, creándose las siguientes:

- Subcomisión de Atractivos y Calidad, realizándose 1 (una) reunión con una asistencia del 75 %.
- Sub-comisión de Integración e Identidad, realizándose 1 (una) reunión con un presentismo del 86 %.

SITUACION ACTUAL

En términos locales, el ingreso generado por la actividad en la Microregión no ha sido cuantificado debido a la falta de información. Sin embargo, se debe destacar que su aporte a la economía de la Microregión es considerable. A modo de ejemplo, se puede mencionar que el ingreso por entradas a las reservas provinciales de Península Valdés, Punta Loma, Punta Tombo y Cabo Dos Bahías (Fuente: Organismo Provincial de Turismo, temporada 1997/98), genera una cifra que asciende aproximadamente a 1.500.000 pesos.

Por otra parte, la generación de empleo de esta actividad presenta registros estimados de 2.692 personas en la Microregión. (Fuente: Municipios del Valle del Rio Chubut 97/98).

A pesar de ello, se advierte un escaso convencimiento en los distintos niveles del Estado en cuanto a la importancia económica de la actividad, manifestándose esta situación en la posición que detenta y en los presupuestos destinados al área. Del mismo modo en la Microregión, la individualidad de los municipios en cuanto a la definición de los objetivos generales, ha traído aparejada la falta de una oferta en

conjunto que potencie a la zona. Esta desarticulación se ve reflejada también en la desintegración sectorial de los actores privados relacionados con el sector.

Patagonia en general y la Microregión en particular, poseen características paisajísticas, naturales y culturales especiales. A pesar de su geografía agreste y aparentemente hostil, es rica en recursos naturales, particularmente en lo referente a fauna (marina y terrestre) y flora patagónica, complementados con una extraordinaria riqueza paleontológica.

Asimismo, la Microregión cuenta con un importante patrimonio cultural e histórico (a modo de ejemplo: capillas galesas, Eistedvodd, museos, otras festividades, etc.)

La oferta de alojamiento de la Microregión se compone de 2.469 plazas, siendo el 65 % hoteleras, y 35% extrahoteleras. En las primeras, la calificación se extiende desde hoteles de cuatro estrellas a residenciales tipo B. (Fuente: Municipios del Valle del Río Chubut 1997/98). La oferta gastronómica, suma un total de 4.139 cubiertos distribuidos en 47 establecimientos (se incluye a los patios de comidas de los hipermercados y las casas de té), manifestándose un escaso desarrollo de la gastronomía regional o especializada (como cantinas, restaurantes con cartas de productos típicos: cordero patagónico, fruta fina, etc.)

La Microregión cuenta con 9 agencias de viajes y turismo que circunscriben su actividad a la operación receptiva (sólo 3 de ellas poseen sucursales fuera del Valle) presentando escasa diversidad en su oferta.

Respecto al transporte terrestre receptivo, se cuenta con una capacidad estimada de 1.400 asientos ofrecidos a través de empresas de transporte y de alquiler de autos.

En cuanto a la calidad de los servicios existentes en la Microregión, no ha sido considerada como un aspecto diferenciador, repercutiendo así desfavorablemente en la relación precio - calidad.

La procedencia de los turistas es mayoritariamente nacional, destacándose dentro de los turistas extranjeros los de origen alemán, español, francés, italiano y norteamericano. El motivo principal de su visita son las atracciones relacionadas con el turismo naturaleza, estableciéndose así un período de estacionalidad directamente

relacionado con la llegada de la fauna de interés turístico (desde Junio, con la llegada de la ballena franca austral, hasta fines de marzo con la retirada de los pingüinos de Magallanes).

La estadía de turistas varía según cada localidad, desde horas (por el tiempo que dure la excursión) hasta un máximo de 5 días, constatándose un notable incremento del turismo que se desplaza por su cuenta, principalmente en vehículo propio.

Por último se debe precisar, que la información existente sobre el sector así como los criterios utilizados desde los distintos Municipios, para su obtención no son homogéneos y carecen de sistematización.

COMERCIO Y SERVICIOS:

DESARROLLO DEL PROCESO PARTICIPATIVO:

La cantidad de integrantes invitados a la Comisión fue de 27 personas (La nómina completa de los mismos se detalla en el Anexo al final del documento).

Esta comisión se reunió en 2 (dos) plenarios, con un nivel de asistencia de un 46% y 69 % respectivamente. A su vez, se conformó una subcomisión de trabajo para el desarrollo de la matriz FODA, con una convocatoria de 6 personas.

Del mismo modo, se contó con el asesoramiento externo del Ing. Bielsa (Subsecretaría de Comercio Interior de la Nación), Dr. Matilla (Miembro del Consejo Directivo de la Cámara Argentina de Actividades Mercantiles), y el Lic. Gimeno Balaguer (Consultor de la Escuela de Negocios de Córdoba).

SITUACION ACTUAL:

La alta concentración demográfica y la ubicación estratégica de la Microregión sobre las vías de comunicación terrestres y aéreas han favorecido el desarrollo de este sector económico.

Según estimaciones del Banco del Chubut S.A. sobre el año 1997, el sector de la Actividad Financiera y Bienes Personales representó el 21.61 % del Valor Agregado de la Microregión, y el sector Comercio y Servicios el 9,16 %, ocupando respectivamente el 2do. y 5to. puesto en orden de importancia, abasteciendo este último, a la zona noreste chubutense en donde se concentra el 46 % de la población provincial.

El Total de comercios habilitados es de 4.044, distribuyéndose 2.667 en Trelew, 787 en Rawson, 261 en Gaiman, 260 en Dolavon y 3 en 28 de Julio.

De acuerdo a la composición por grandes rubros, el comercio está constituido en un 49 % por servicios básicos (alimentos, indumentaria, transporte, agencias de juegos, automotores, librerías, academias de enseñanza , bancos, entre otros), en un 31 % por los llamados secundarios (estética, regionales, agencias de turismo, restaurantes, bares y confiterías, kioscos, etc) y en un 20 % por los servicios adicionales (financieras, seguros, inmobiliarias, recreativos, bazar, etc).

En general, y en cuanto al ordenamiento de los espacios comerciales, si bien existen zonas delimitadas en donde se concentra la actividad comercial, cabe destacar la falta de desarrollo de éstas de manera atractiva para el consumidor.

Respecto a la radicación de grandes superficies, la Microregión presenta 2 hipermercados (Trelew), ubicados en el radio semi-céntrico, y 12 supermercados (6 Trelew, 3 Rawson, 2 Gaiman, 1 Playa Unión), los que se asientan en general, en los cascos urbanos, en barrios o "zonas" de nivel socio económico medio y medio-alto.

El sector se caracteriza por presentar (La caracterización general de este sector en la Microregión,) una tipología de comercio no especializada, de comercialización de bienes y servicios básicos para la comunidad, y con un tejido empresario con un bajo grado de asociativismo. El comercio tradicional se encuentra atravesando una fuerte crisis que ha llevado al cierre de numerosos comercios, pudiéndose citar como algunas causas a: la retracción de los niveles de consumo, la instalación de nuevas cadenas comerciales, altos niveles de endeudamiento, etc.

Frente a esta realidad, se plantea en el sector comercial de la Microregión la necesidad de generar y disponer de información precisa y oportuna para la toma de decisiones, como así también la formación continua en todos los niveles de la organización, tendiéndose de esta manera a su reconversión paulatina.

AGROPECUARIO:

DESARROLLO DEL PROCESO PARTICIPATIVO:

La cantidad de integrantes invitados a la Comisión fue de 25 personas (La nómina completa de los mismos se detalla en el Anexo al final del documento). Dicha comisión se convocó a través de 3 (tres) reuniones plenarias, las que contaron con un presentismo promedio de 59 %.

Asimismo se crearon las siguientes subcomisiones de trabajo:

- Subcomisión de Riego: realizándose 2 (dos) reuniones.
- Subcomisión de Producción: realizándose 1 (una) reunión.
- Subcomisión de Comercialización e integración: realizándose 2 (dos) reuniones.
- Subcomisión de Recursos Humanos: realizándose 1 (una) reunión.

El promedio de asistencia a dichas reuniones de subcomisión fue del 70%.

Como aporte externo, se contó con la colaboración del Licenciado Ramos y el Ingeniero Don pertenecientes a la delegación del INTI Rosario, quienes trabajaron en el mes de abril en el proyecto de agroindustrialización fruti-hortícola Polimodal Multipropósito.

SITUACIÓN ACTUAL

Se estima que el sector agropecuario de la Microregión participa con menos del 1,2 por mil del Producto Bruto Geográfico Provincial (Fuente: PROSAP - Base: PBG 1.994), no disponiéndose de información socioeconómica actualizada y sistematizada del sector. Únicamente se cuenta con el registro de la población rural de la Microregión siendo éste de 4.144 personas con un bajo nivel educacional (sólo el 28% ha superado el nivel primario) y un alto promedio de edad.

(Fuente: Censo Poblacional 1991)

La Microregión cuenta con un total de 41.400 has de las cuales el 51,5% presentan un potencial productivo medio/alto y un elevado nivel de parcelamiento (la superficie media por explotación se ha reducido de 98,3 has. a 21,66 has).

Fuente: Informe: Battro-Taddeo-Williams, según información procesada en 1981.

El principal modelo productivo es el forrajero – ganadero (alfalfa, cría y engorde de ganado ovino y bovino, lechería bovina) y en menor medida el horti – frutícola (horticultura extensiva, papa consumo, manzanos), ambos con características extensivas condicionando así bajo rendimiento por superficie y una marcada estacionalidad.

Actualmente en dichos modelos se observa una tendencia hacia la intensificación productiva e incorporación de nuevas actividades que responden a dicha premisa, tales como: ajo, cebolla, cerezos, papa semilla, cría de zorros y visones, lechería ovina, horticultura bajo cubierta y fruta fina. Sin embargo, el desarrollo del modelo productivo hacia la agroindustrialización es aún incipiente. En general, las explotaciones productivas tradicionales son de tipo familiar con baja formación en gestión empresarial.

Se dispone de un sistema de riego que atiende a unas 23.480 has. incluyendo suelos de todas las clases. Dicho sistema fue concesionado por la Provincia a la Compañía de Riego luego que la misma le fuese transferida por Agua y Energía de la Nación. Actualmente la Compañía se encuentra bajo intervención provincial.

En los últimos años, la actividad agropecuaria ha visto disminuida su importancia debido a la falta de adecuación a los cambios producidos a nivel nacional e internacional.

Como potencialidades productivas de la Microregión se destacan: la calidad biológica de los productos, la posibilidad de obtener productos a ofertar en contraestacionalidad en el Hemisferio Norte, la ubicación geográfica como abastecedor de productos frescos hacia la Patagonia Sur, entre otros.

PESCA:

DESARROLLO DEL PROCESO PARTICIPATIVO:

La cantidad de integrantes invitados a la Comisión fue de 4 personas (La nómina completa de los mismos se detalla en el Anexo al final del documento).

La convocatoria del sector pesquero surge en el marco de la primera reunión plenaria de la comisión de recursos naturales, asistiendo a la misma la totalidad de las personas invitadas. En el marco de dicha reunión, los involucrados con el tratamiento del recurso pesquero consideraron la alternativa de trabajo en subcomisión.

Por tal motivo, se conformó una subcomisión de pesca, integrada por 4 (cuatro) personas, la cual se reunió en 4 (cuatro) jornadas de trabajo. El grado promedio de participación fue de un 75 %.

SITUACION ACTUAL:

Los datos que se enuncian a continuación, hacen referencia a la temporada 1997-1998 correspondientes a la Encuesta Pesquera elaborada por la Dirección de Intereses Marítimos y Pesca Continental.

La contribución de la producción pesquera de la Microregión en el total provincial es de aproximadamente un 21 %, cuantificándose en un valor estimado de 12.000.000 pesos.

Asimismo, la generación de empleo relacionada con el sector, considerando la actividad en mar, puerto y plantas procesadoras de pescado y mariscos, asciende a un registro aproximado de 1.000 personas.

La actividad pesquera se desarrolla fundamentalmente en la localidad de Rawson. Esta ciudad cuenta con un emplazamiento de desarrollo pesquero desde la captura del recurso marino hasta su industrialización y posterior comercialización.

El desembarco de especies en el Puerto de Rawson caracterizado por la extracción de merluza *merluccius hubbsi*, se mantuvo entre 1995 y 1997 cercano a las 15.000 toneladas al año. Con menor volúmen se extraen especies como: langostino, camarón, anchoita patagónica, etc.

El procesamiento de merluza (en filete y congelado) para el año 1997, arroja un total de 6.300 toneladas cuantificado en 11.000.000 de pesos.

La mano de obra involucrada se estima en 727 puestos correspondientes al empleo directo de las 7 plantas de procesamiento de pescados y mariscos que se encuentran en funcionamiento; y en 200 puestos correspondientes a la mano de obra en embarcaciones.

La flota está compuesta por embarcaciones de pesca costera denominadas tradicionalmente como "flota amarilla" que incluye los tipos de rada-ria y costeros, registrando una antigüedad promedio de 25 años.

La economía mundial durante las últimas décadas ha provocado un proceso de cambios que continúan desencadenando numerosas transformaciones en las actividades económicas: el control de áreas de capturas, la especialización productiva en función del acceso al recurso y las posibilidades biológicas de los caladeros, entre otras.

El caladero de merluza (Isla Escondida) no escapa a esta realidad, ya que en la actualidad está siendo objeto de control en cuanto a los niveles de captura y las áreas de pesca conllevando así a la recesión general del sector con la consecuente disminución de la actividad en el mar y en plantas.

Finalmente se debe considerar que el desarrollo pesquero de la Microregión plantea entre sus oportunidades más destacables la existencia de alta diversidad biológica en todo el litoral marítimo, y la capacidad en infraestructura instalada en plantas procesadoras.

INDUSTRIA:

DESARROLLO DEL PROCESO PARTICIPATIVO:

La comisión sectorial de Industria, se convocó a través del desarrollo de 2 (dos) reuniones plenarias con un total 32 invitados. El nivel promedio de asistencia en ambas reuniones fue de un 70 %.

Del mismo modo, la comisión sectorial trabajó mediante el desarrollo de las siguientes 3 (tres) subcomisiones: " Modelo de desarrollo industrial", "Políticas Activas" y "Recursos Humanos". Todas las subcomisiones contaron con un nivel de asistencia promedio del 90%.

Asimismo, durante el mes de marzo del corriente año, se contó con el asesoramiento externo a través del aporte del Ing. Antonio Siri y el Ing. Gabriel Iturra. Por medio de éstos expertos, se debatió el diagnóstico de la situación actual del sector y los escenarios que se vislumbran en función de los cambios mundiales.

El Ing. Antonio Siri disertó para una audiencia integrada por los miembros de la Comisión de Industria y otros actores invitados sobre "La importancia de la Planificación estratégica en el marco del Desarrollo Local" y "Tendencias mundiales".

SITUACION ACTUAL:

A partir de la década del 70 mediante el Régimen de Promoción Industrial se creó en la ciudad de Trelew un polo industrial de significativa relevancia para el desarrollo de la Microregión. Desde sus inicios, presentó como complejo industrial predominante a la actividad textil, la cual registró hitos históricos en niveles de producción y mano de obra ocupada.

Durante la última década, los sectores textil lanero y sintético, debieron enfrentar una fuerte crisis acentuada en el último año por el riesgo de la caída de regímenes promocionales, la inestabilidad del mercado, la fuerte competencia asiática, entre otras.

La estructura industrial actual presenta como principales ejes de actividad a los sectores **textil lanero** (7 empresas y 500 puestos de trabajo), **textil sintético** (14 empresas y 1200 puestos de trabajo), y de servicios conexos.

Asimismo, existe un incipiente desarrollo a través de emprendimientos productivos que demuestran avances en la cadena **agroindustrial** (se carece de registros respecto a los emprendimientos agroindustriales y el empleo generado), destacándose la **industria pesquera** (7 empresas y 727 puestos de trabajo) instalada en la localidad de Rawson.

Se presenta así un cuadro de situación que caracteriza al sector industrial por el escaso desarrollo basado en recursos genuinos de la microregión, fuerte concentración de las inversiones y mano de obra en un número reducido de actividades y un bajo índice de integración de los procesos industriales en la cadena de valor agregado.

TRANSPORTE:

DESARROLLO DEL PROCESO PARTICIPATIVO:

La cantidad de integrantes invitados a la Comisión fue de 23 personas (La nómina completa de los mismos se detalla en el Anexo al final del documento). Esta comisión se convocó a través de una reunión plenaria con una asistencia del 50 %.

Del mismo modo, se desarrolló el trabajo en subcomisión con empresarios del transporte de cargas asistiendo 8 personas.

Asimismo, se contó con el asesoramiento externo del Dr. Juan Alberto Roccatagliata (Presidencia de la Nación) y uno de los integrantes de su equipo el Dr. Carlos Ballistrieri.

El Dr. Juan Alberto Roccatagliata, estuvo en la zona durante el mes de abril coordinando las acciones entre Presidencia y el Plan Estratégico a los efectos de realizar distintos estudios en materia de transportes. Se firmó así, un convenio marco y se definió el primer estudio a realizar: "Orientación para la elaboración de una estrategia de transporte multimodal para el reposicionamiento del Valle Inferior del Río Chubut".

El Dr. Carlos Aberto Ballistrieri (Especialista en Transporte Aéreo), elaboró un diagnóstico de la situación actual del aeropuerto y se estableció la posibilidad de realizar un estudio acerca de las estipulaciones mínimas que se deberían exigir al momento de privatizarlo. Asimismo, se brindó una charla a los integrantes del PEV y Funcionarios Públicos sobre la situación actual del transporte aéreo en la Argentina y las perspectivas futuras en el marco de la desregulación del sistema aeroportuario.

SITUACION ACTUAL:

El transporte junto a las comunicaciones representó el 10,95 % (\$ 95.566.860) del valor agregado de la Microregión en el año 1997, caracterizándose como transporte de cargas (vía terrestre) y de pasajeros (vía terrestre y aérea).

El **transporte terrestre de carga** es realizado por 11 empresas que abastecen de mercaderías de tipo general (productos comestibles, vestimenta, muebles, etc.) y refrigerada (productos perecederos, medicamentos, plantas, etc.) el noreste provincial, movilizandando unas 20.000 tn por mes.

Los principales usuarios de este servicios son los comerciantes locales quienes se proveen desde el norte del país. Sin embargo, la carga transportada desde la Microregión a otras áreas del país es mínima (la relación existente en materia de transporte de carga es de 50 camiones norte-sur contra 1 camión sur-norte).

En materia de **transporte aéreo de cargas** no existen empresas dedicadas exclusivamente al mismo, ya que es prestado por las líneas comerciales de pasajeros. Sus principales usuarios son los particulares y las empresas de servicios, operándose niveles que no superan la tonelada por mes.

Para el transporte de pasajeros, los medios más utilizados son el terrestre y el aéreo. El primero está desarrollado por 15 empresas de larga distancia que cubren gran parte del territorio nacional. La Microregión cuenta con dos terminales de viajes de larga distancia (Trelew y Rawson) que concentran la actividad regional.

El flujo de pasajeros vía aérea (año 1998) ascendió aproximadamente a 116.218 personas que representa un incremento del 9,30 % con respecto al año 1997.

El aeropuerto Alte. Zar de la ciudad de Trelew (de Fiscalización Internacional, habilitado para recepcionar vuelos internacionales) es el agente receptor de la región noreste del Chubut, desde donde operan cinco líneas aéreas siendo sus principales usuarios los funcionarios de la administración pública, empresarios y turistas. Está catalogado como uno de los cinco más importantes de la Argentina en aspectos de: seguridad - valizamiento - equipos contra incendios - niveles de contaminación de caucho en pista - medios de comunicación e infraestructura edilicia; siendo operable el 98% del año.

INFRAESTRUCTURA:

DESARROLLO DEL PROCESO PARTICIPATIVO:

La cantidad de integrantes invitados a la Comisión fue de 24 personas (La nómina completa de los mismos se detalla en el Anexo al final del documento).

Esta comisión se convocó a través de una reunión plenaria con una asistencia del 75% de los participantes.

En dicha reunión se analizaron aspectos de infraestructura relacionados con la calidad de vida en el Valle. Las áreas predefinidas fueron: Urbanismo, Servicios Públicos y Residuos. La metodología utilizada por la comisión para seleccionar los temas a tratar dentro del gran universo de variables fue, detectar los factores críticos que requerían una solución o tratamiento a nivel de Microregión. Los puntos críticos referentes a Urbanismo fueron profundizados por una subcomisión que se reunió dos veces. Los demás temas fueron profundizados por el Secretario Técnico de la comisión, relevando información y actuaciones posibles.

SITUACION ACTUAL:

La infraestructura relevada en el desarrollo de este proceso se ha centrado en el análisis de situación de los servicios públicos de energía, agua, gas, comunicaciones y residuos.

Los servicios de energía eléctrica, comunicaciones, agua potable y gas son suministrados a un 80 % (aprox.) de la población de la Microregión.

La recolección de los residuos domiciliarios es realizada por los propios Municipios, a excepción de Trelew en donde el servicio está concesionado, estimándose un volumen diario que oscila entre 70 y 100 tn. de basura. Su disposición final se realiza en cuatro basurales a cielo abierto, registrándose quemas no reguladas y su consecuente impacto ambiental.

En materia de efluentes cloacales las comunas de Gaiman, Dolavon y 28 de Julio utilizan pozos sin tratamiento alguno. En la ciudad de Trelew los residuos son recolectados por la red cloacal y sin tratamiento volcados a lagunas. El 58 % del área urbana integrada por la ciudad de Rawson y Playa Unión cuenta con redes colectoras cloacales.

La recolección, tratamiento y disposición de efluentes industriales es realizada por una planta de tratamiento ubicada en el Parque Industrial de Trelew (administrada por la Corporación de Fomento -CORFO-), encontrándose su capacidad, saturada actualmente. Por otra parte, los residuos provenientes de la industria pesquera no cuentan con ningún tipo de tratamiento, siendo recolectados y arrojados al río.

MATRIZ FODA TURISMO

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Marca "Patagonia". • Situación geográfica estratégica. • Atractivos únicos y variados: Naturales, culturales y científicos (paleontología). • Aeropuerto y Conexiones terrestres permanentes con el norte y puerto de Pto. Madryn. • Imagen, conciencia y normas sobre conservación hacia el exterior de la región. • Oferta anual variada. • Foro de discusión P.E.V. 	<ul style="list-style-type: none"> • Escasa utilización del nombre "Patagonia" (falta de marketing). • La distancia de los principales centros emisores, altos costos aéreos. • Poco desarrollo de atractivos/ actividades recreativas. • Poco interés en desarrollar alternativas (empresas). • Desequilibrio en la relación costo-calidad y controles de calidad. • Falta de conducta e incumplimiento de normas (impacto ambiental). • No asignación de fondos genuinos. • Calidad de servicios. • Normativa legal inadecuada. • Falta de conciencia turística. • Carencia de recurso humano especializado. • Desconocimiento de las necesidades (formación/capacitación) • Desarticulación y desintegración del sector.

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Utilización adecuada de la marca. • Ubicación entre dos corredores bioceánicos y puerta de ingreso a al Patagonia. • Ampliación de la estacionalidad, (cultural e interrelación con lo científico). • Operar internacionalmente el aeropuerto y construcción del ferrocarril Transpatagónico. • Desarrollo de nuevos segmentos: cultural y científico. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mejor utilización del nombre "Patagonia" por Chile. • Falta de visión estratégica sobre planificación de los mercados. • Mejor posicionamiento de Ushuaia y Puerto Madryn, desarrollo de El Calafate. • Falta de políticas crediticias para el sector. • Desconocimiento de límites de sustentabilidad de áreas naturales.

MATRIZ FODA DE COMERCIO Y SERVICIOS

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none">• Nodo de servicios y distribución de cargas y personas dentro de la Región.• Cantidad y Variedad en la oferta de rubros comerciales• Buena calidad y atención al público.	<ul style="list-style-type: none">• Falta de organización de un circuito comercial atractivo.• Falta de visualización sobre la necesidad de capacitar los niveles gerenciales y operativos de los negocios.• Falta de actualización y utilización en las nuevas herramientas de Comercialización.• Carácter individualista de los empresarios locales.• Sobreexceso de rubros• Endeudamiento crítico• Inexistencia de una adecuada legislación para que regule la instalación y funcionamiento de grandes superficies.• Distancia con respecto de los puntos de concentración nacional de bienes• Recesión.

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none">• Composición etaria de la Población del Valle• Desarrollo de bienes elaborados a partir de materia prima local.<ul style="list-style-type: none">• Posibilidad de abastecer al mercado de Patagonia Sur.	<ul style="list-style-type: none">• Aparición de nuevas alternativas comerciales extraregionales:<ul style="list-style-type: none">Venta directa / InternetMedios Masivos de Comunicación / Hipermercados• Privatización del Banco Provincia.• Nuevas cadenas comerciales.

MATRIZ FODA DE AGROPECUARIO

DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none">♣ Agua:<ul style="list-style-type: none">• Mal manejo por parte de los productores.• Inadecuada administración de la infraestructura de riego y drenaje.♣ Falta de una caracterización actualizada económica, productiva y sociológica de los productores.♣ Formación:<ul style="list-style-type: none">• Baja formación empresarial en materia de gestión, asociación, etc.• Desconocimiento por parte de los productores del marco fiscal agropecuario.• La oferta formativa formal actual es insuficiente.• Asistencia técnica institucional cuestionada e insuficiente.• Falta de articulación entre el mercado laboral y el mercado de la capacitación.• Insuficiente disponibilidad de mano de obra calificada.♣ Producción:<ul style="list-style-type: none">• Producción estacional y discontinua, concentrada en productos commodities con mercado local.• La productividad por superficie es baja.♣ Rentabilidad:<ul style="list-style-type: none">• La productividad por empresa es baja.• Alto costo de la mano de obra y de los insumos.• Poco desarrollo de los canales comerciales.♣ Comercialización:<ul style="list-style-type: none">• Canales de comercialización hacia el mercado local y regional poco transparentes.• Falta de estudios de mercados y comportamientos del consumidor.• Escasa oferta local de insumos (variedad de semillas, maquinaria, etc.) la cual está relacionada con la limitada demanda de los mismos.

- ♣ Insuficiente integración horizontal y vertical en la cadena productiva, baja agroindustrialización de los productos locales.
- ♣ Políticas Activas:
 - Inexistencia de un equilibrio tributario entre las unidades productivas y las que no poseen un uso económico.
 - Insuficiente oferta de servicios agropecuarios especializados (Laboratorios de fitopatología, análisis lácteos, etc.).
 - Ineficacia de los órganos de control y de aplicación de leyes y reglamentaciones específicas del sector (ley de aguas, biocidas, medidas fitosanitarias, etc.).
 - Aspectos jurídicos en materia de sucesiones implican graves problemas para la compra y locación de tierras.

FORTALEZAS

- El valle posee características climáticas, edáficas e hídricas que permiten obtener productos de alta calidad.
- Superficie adecuada para categorizarse como Valle con potencialidad productiva.
- Disponibilidad en infraestructura de servicios básicos (gas, electricidad, etc.).
- Ubicación estratégica para el abastecimiento del mercado de la Patagonia Sur y el mercado local demandante de productos frescos.
- Oferta de productos horti-frutícolas frescos, con una amplia variedad y bajos niveles de insumos agroquímicos.
- Existencia de profesionales en instituciones públicas y privados y de paquetes tecnológicos desarrollados y adaptados a la zona.
- Existencia de escuelas de nivel E.G.B. y de nivel Polimodal insertadas en el sector y formando productores con mentalidad empresaria esta última.

OPORTUNIDADES

- ♣ Productividad:
 - El potencial productivo del valle es ampliamente superior a los niveles actuales de producción.
 - Mayor calidad biológica de los productos locales con respecto a productos externos.
 - De aumentar la superficie efectiva bajo explotación al incorporar chacras subutilizadas y sin uso.
- ♣ Comercialización y Mercados:
 - Posibilidad de ampliar la participación en el mercado de la Patagonia Sur y del mercado local.
 - Imagen de productos de origen Patagónicos - VIRCH.
 - Aprovechamiento de la nueva ley de denominación de origen próxima a reglamentarse, lograría una mejoría en la identificación de los productos.
 - Contraestacionalidad con el mercado exterior. (Hemisferio Norte).
 - Posibilidad de abastecimiento al mercado local en momento de bajo ingreso de productos extraregionales. (tomates, papa, frutilla).
 - Mejoramiento de canales de comercialización y modalidades de presentación de productos, permitiría mejorar la participación en el mercado local y/o regional.
- ♣ Disponibilidad de vías de comunicación nacionales (hacia el norte, oeste y sur argentino.) y hacia el exterior.
- ♣ Posibilidad de adecuar la oferta educativa formal en el sector con la implementación de los trayectos técnicos profesionales en el Nivel Polimodal.

AMENAZAS

- ♣ Políticas activas:
 - Inexistencia de planificación a nivel de políticas activas provinciales adecuándose a los cambios y dinámicas de los mercados.
 - Marco fiscal nacional no incentivador de la actividad.
 - Insuficiente instrumentación de medidas fitozoosanitarias nacionales en la región que aseguren mantener y/o mejorar el estado sanitario de la región.
- ♣ Alta competencia interregional para abastecer el mercado local y concentración de mayoristas abastecedores y de supermercados.
- ♣ Aumento de la edad promedio de los productores locales.

MATRIZ FODA DE PESCA

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none">• Capacidad instalada para favorecer el desarrollo de la industria pesquera y su diversificación• Existencia de alta diversidad biológica en todo el litoral marítimo• Existencia de empresas pesqueras con estructuras dinámicas para adaptarse al cambio.	<ul style="list-style-type: none">• Carencia de infraestructura en tecnología y procesos para el tratamiento de residuos líquidos y sólidos• Falta de visión de la industria pesquera como proveedora de insumos para el desarrollo de otras industrias• Falta de aprovechamiento de la diversidad biológica• Falta de adaptabilidad de la mano de obra de la industria pesquera para el desarrollo de nuevos productos• Falta de adaptabilidad y formación de la mano de obra en barcos frente a distintas artes de pesca• Desconocimiento de la oferta existente en la temática de asistencia técnica

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none">• Posibilidad de desarrollo de otras industrias a partir de los productos generados por la industria pesquera local• Posibilidad de desarrollo de la industria de la semiconserva y conserva• Capacidad instalada en estructura educativa para desarrollar programas de formación que se adapten a las necesidades impuestas por el contexto.• Posibilidad de explotación sustentable de otras especies marinas existencia de fondos destinados a la asistencia técnica y a la capacitación	<ul style="list-style-type: none">• Crisis en el mercado externo (Brasil) de colocación de productos generados por la industria local• Subordinación de la actividad pesquera frente a otros intereses económicos• Falta de consideración de la actividad pesquera como posible eje estratégico para el desarrollo económico de la región.• Falta de garantías que permitan asegurar el acceso al recurso• Falta de desarrollo para completar y adaptar las definiciones de las políticas necesarias para fomentar y promover la actividad pesquera.

MATRIZ FODA DE INDUSTRIA

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none">• Mano de obra disponible con cultura industrial• existencia de infraestructura en servicios básicos• existencia de una denominación de origen reconocida a nivel mundial• existencia de regímenes promocionales	<ul style="list-style-type: none">• Escasa adaptabilidad empresaria a los cambios del contexto• Escaso desarrollo industrial basado en recursos genuinos de la Microregión• Bajo índice de integración de los procesos industriales en la cadena de valor agregado• Importante nivel de industrias orientada a commodities• Falta de articulación entre la oferta de las instituciones de capacitación y formación profesional y de investigación y desarrollo, con la demanda del sector• Mayores costos de transporte por ubicación geográfica• Falta de política de integración de la microregión del Valle• Dificultades en el acceso a créditos

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none">• Posibilidad de desarrollo de otras industrias a partir de los productos generados por la industria pesquera local• Posibilidad de desarrollo de la industria de la semiconserva y conserva• Capacidad instalada en estructura educativa para desarrollar programas de formación que se adapten a las necesidades impuestas por el contexto.• Posibilidad de explotación sustentable de otras especies marinas• Existencia de fondos destinados a la asistencia técnica y a la capacitación	<ul style="list-style-type: none">• Crisis en el mercado externo (Brasil) de colocación de productos generados por la industria local• Subordinación de la actividad pesquera frente a otros intereses económicos• Falta de consideración de la actividad pesquera como posible eje estratégico para el desarrollo económico de la región.• Falta de garantías que permitan asegurar el acceso al recurso• Falta de desarrollo para completar y adaptar las definiciones de las políticas necesarias para fomentar y promover la actividad pesquera.

TRANSPORTE : Debilidades y fortalezas

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none">• Falta de controles viales en materia de peso por unidad de transporte.• Los criterios para el trazado de rutas son netamente viales y no económicos.• Falta de recursos financieros del Estado para la construcción de obras viales de características económicas (ej. act. turísticas).• Falta de volúmenes de producción.• Sistema de reembolsos solo para transporte marítimo.• Disminución de la cantidad de empresas de transporte en la región.• Impacto ambiental del desarrollo del transporte de cargas por el aumento del flujo de transporte.• Inexistencia de una ruta troncal en el interior del valle asfaltada.• La ruta nacional 3 tomada como columna vertebral de la Patagonia Sur no posee rutas alternativas produciéndose inconvenientes con sus cortes.• La ruta nacional nro. 3 en el tramo Pto. Madryn - Trelew se encuentra saturada en su uso. <p>Grandes distancias a los grandes centros de consumo.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Proximidad al Puerto de Pto. Madryn.• Aeropuerto de Trelew con ventajas competitivas y buena proyección.• Cercanía a la Ruta Nacional 3• Concentración de cargas del sur y oeste de la región• Posibilidad de construcción del ferrocarril transpatagónico y la concentración de actividades en cercanías de la comarca.

INFRAESTRUCTURA: Factores Críticos en Servicios Públicos

Agua:

- Falta de control aluvional en la cuenca.
- Falta de un sistema de monitoreo del río en la cuenca aluvional (Tramo Dique - Boca Toma)
- Falta de una unidad económica de producción común.
- Falta de un acueducto único

Energía:

- Elevado costo de la energía

Líquidos Cloacales:

- Laguna de Tratamiento
- Efluentes industriales

Factores Críticos en Residuos Sólidos:

- Falta de legislación a nivel microregión
- Falta de fondos destinados a estudios de pre-factibilidad
- Falta de conciencia (educación).

Factores Críticos en Urbanismo:

Zonificación:

- Industrial: Falta de planificación a nivel comarcal con respecto a la ubicación de industrias en función de recursos naturales del valle.
- Comercial: Falta de un nodo concentrador y distribuidor de productos
- Areas verdes: Falta de integración de las comunas al río.

Equipamiento y amoblamiento urbano:

- Falta de espacios de recreación para todas las edades
- Falta de equipamiento a nivel comarca para el desarrollo de actividades culturales, científicas y congresos profesionales.

Señalización turística:

- Falta de unificación de la cartelería a nivel de microregión generando una pérdida de uniformidad de mensaje así como de identidad.

Desarrollo urbano en función a fenómenos climatológicos:

- Falta de evaluación impacto-ambiental de las áreas inundables.

6.- OBJETIVOS GENERALES, LINEAS ESTRATEGICAS Y MEDIDAS

Una vez consensuadas las **Líneas Estratégicas** dentro de cada una de las comisiones sectoriales del PEV, la Comisión de Seguimiento integrada por representantes de las distintos Municipios del Valle junto al aporte externo del **Lic. JAVIER LARRAYA** de la Agencia de Desarrollo del Bidasoa - ADEBISA - arribaron a la definición precisa e integración de los **Objetivos Generales, Líneas Estratégicas y Medidas** del PEV, para la totalidad de los sectores económicos. Las mismas son las que se describen a continuación:

OBJETIVO GENERAL A

DINAMIZAR LA ACTIVIDAD COMERCIAL EN LA MICROREGIÓN, IMPULSANDO LA MODERNIZACIÓN Y ORDENAMIENTO DEL SECTOR, CONTRIBUYENDO ASÍ A LA MEJORA DE LA CALIDAD DE VIDA

LINEAS ESTRATEGICAS

LINEA ESTRATEGICA A.1.

Promover la capacitación general, la formación y la actuación conjunta del sector.

En la Microregión del Valle, el comercio se ha venido caracterizando por el desarrollo de pequeñas empresas orientadas hacia el comercio tradicional de bienes y servicios básicos. Actualmente, el sector de comercio y servicios atraviesa una aguda crisis frente a la cual, uno de los pilares a priorizar tendientes a su reconversión, lo constituye la capacitación y formación de sus recursos humanos.

La formación de los recursos humanos comprenderá a los distintos niveles que conforman la estructura empresarial, como así también los vínculos empresariales del sector. Las actuaciones conjuntas del sector, promoverán la mejora de su competitividad frente a las nuevas alternativas comerciales extraregionales, la reducción de costos, promociones efectivas y acceso a créditos más blandos, entre otras.

LINEA ESTRATEGICA A.2.

Dinamizar las áreas urbanas y rurales, a través de la creación de espacios comerciales atractivos

El desarrollo comercial de las áreas urbanas y rurales de la Microregión debe considerar y adaptarse a las demandas tanto de sus habitantes, como así también de los turistas.

Es por ello fundamental dotar a la misma de áreas urbanas comerciales que incluyan lugares de esparcimiento y compra agradables y seguros, permitiendo una mejor circulación de peatones y favoreciendo la realización de actividades culturales y recreativas.

Del mismo modo, las áreas rurales comerciales de la Microregión deberán desarrollar la oferta de lugares atractivos para dar respuesta a la creciente demanda de productos y servicios rurales por parte de la población y los turistas, conformando éstos últimos un sector con potencial crecimiento en la zona.

LINEA ESTRATEGICA A.3.

Regular la instalación y funcionamiento de las grandes superficies considerando su impacto ambiental, económico y social.

Durante la última década, se han instalado en la Microregión supermercados e hipermercados generando nuevas modalidades de funcionamiento y operatoria del comercio en general.

Frente a esta realidad, es necesario diseñar e implementar un marco regulatorio que considere equitativamente el desarrollo conjunto de las actividades de éstas nuevas formas comerciales como así también del pequeño comercio.

MEDIDAS A DESARROLLAR:

A.1.1: Desarrollar programas de capacitación integral con el objeto de mejorar la competitividad del sector.

A.1.2: Fortalecer el asociativismo en el sector.

A.2.1: Diseñar e implementar programas de urbanismo comercial

A.3.1: Elaborar el marco regulatorio para la instalación y funcionamiento de las grandes superficies.

OBJETIVO GENERAL B

PROMOVER UN MODELO DE DESARROLLO INDUSTRIAL SOSTENIBLE BASADO EN LOS FACTORES DE COMPETITIVIDAD REGIONALES.

LÍNEAS ESTRATÉGICAS:

LINEA ESTRATÉGICA B.1.

Incrementar la integración vertical del sector textil lanero

El sector lanero se presenta como uno de los ejes económicos más importantes de la Microregión al concentrarse en ella, el único polo lanero textil del país donde se procesan principalmente las lanas finas de la Patagonia. Asimismo, se dispone de una importante infraestructura en capacidad de procesamiento, servicios básicos y medios de comunicación.

Sin embargo, el desarrollo de este sector no ha sido favorecido en los últimos años viéndose castigado a su vez por las crisis de los mercados mundiales. Se sumó a esto, el desarrollo del sector sin registrar un avance en la cadena de agregado de valor, perdiendo así la posibilidad de potenciar sus principales fortalezas.

Es por ello que se busca favorecer su crecimiento bajo un marco sustentable, ofreciendo productos con marca reconocida y de calidad, promoviendo el avance en el desarrollo de la cadena agroindustrial.

LINEA ESTRATÉGICA B.2.

Fomentar el espíritu emprendedor y la creación de PyMEs basadas en recursos genuinos.

La caracterización de nuestro tejido empresario demuestra un segmento altamente mayoritario basado en la producción industrial de recursos no genuinos que sufre actualmente las fuertes fluctuaciones de los mercados mundiales.

Ante esta situación, se hace necesario fortalecer aquellos emprendimientos productivos basados fundamentalmente en la producción agroindustrial con una oferta

de productos de alto valor, calidad e imagen y marcas reconocidas. Para ello se deberá dar especial énfasis en el apoyo hacia un segmento empresarial de carácter emprendedor, dinamizador y con alta adaptación a los cambios impuestos por el contexto.

Asimismo se crearán las condiciones para que a través de la asistencia y la cooperación, se profundice la red de microempresas y se genere el ámbito propicio para el desarrollo de nuevas empresas.

LINEA ESTRATEGICA B.3.

Desarrollar una oferta de servicios a través de apoyo y asistencia a las empresas.

El tejido empresarial local carece de una infraestructura creada a los efectos de promover el desarrollo de sus emprendimientos, fundamentalmente en lo concerniente a servicios de asesoría, investigación, información y formación.

Ante esta situación, se promoverá la creación de una oferta de servicios técnico-profesionales a PyMEs, con el objeto de fortalecer el desempeño y performance competitivo del tejido empresarial local.

LINEA ESTRATEGICA B.4.

Impulsar la reconversión del sector textil sintético

Durante décadas, el desarrollo industrial de la microregión se ha caracterizado por el establecimiento de una fuerte infraestructura basada en la industria textil sintética. Esta industria se radicó en base a un incentivo de promoción fiscal, el cual fue sustento de su desarrollo por años. Actualmente, se encuentra transitando una aguda crisis generada por la fuerte retracción de la demanda, la baja en los precios internacionales y la competencia desleal, sumando a esto el riesgo de pérdida del régimen de promoción industrial.

La considerable reducción del tejido empresarial del sector y su tendencia bajo ese mismo sentido, plantean la necesidad del análisis y estudio de alternativas de reconversión del mismo.

MEDIDAS A DESARROLLAR:

B.1.1.: Fortalecer y dinamizar la estructura del Polo Lanero Textil

B.1.2.: Impulsar la implementación del Taller Ocupacional Trelew

B.2.1.: Crear un vivero de empresas para facilitar su desarrollo inicial.

B.3.1.: Crear una unidad de apoyo empresarial que favorezca el desarrollo de nuevas empresas y brinde servicios de asistencia técnico-profesionales al emplazamiento empresario actual.

B.4.1.: Realizar estudios de viabilidad técnica y económica sobre la reconversión de la industria textil.

OBJETIVO GENERAL C:

MEJORAR LA COMPETITIVIDAD Y DIVERSIFICACION DEL SECTOR PESQUERO
INTEGRADO AL MODELO DE DESARROLLO DE LA MICROREGION.

LINEAS ESTRATEGICAS:

LINEA ESTRATEGICA C.1:

Promover la mejora y diversificación de la oferta de productos y el desarrollo de redes de comercialización.

En la actualidad, el principal recurso explotado (Merluza *Merluccius Hubssi*) por este sector, es objeto de control respecto a sus áreas y niveles de captura. Esto conlleva a la necesidad de impulsar acciones para desarrollar una oferta de productos de calidad, con alto valor agregado, aprovechando con criterios de sustentabilidad las distintas potencialidades en recursos marinos, ofreciendo así un amplio portfolio de productos.

LINEA ESTRATEGICA C.2:

Promover la renovación del sector pesquero y desarrollar las inversiones necesarias para el tratamiento de residuos industriales

Partiendo de la necesidad de considerar alternativas de desarrollo pesquero, se promoverán nuevas artes de pesca, técnicas y metodologías de producción en planta, entre otras; tendientes a la consecución de un modelo sustentable. Asimismo, en cuanto a la infraestructura necesaria para el crecimiento empresarial, se impone como necesidad ineludible considerar alternativas de inversión para abordar la problemática

de la contaminación por residuos generada por este tipo de emplazamientos industriales.

LINEA ESTRATEGICA C3:

Modernizar la infraestructura e impulsar el conjunto de actividades económicas conexas

La Microregión cuenta con un puerto cuyas condiciones físicas imponen restricciones para su operatoria. Por tal motivo se promoverá el desarrollo de las obras civiles necesarias para sustentar la competitividad de la actividad pesquera.

Frente a la subvalorización de la actividad pesquera y el desaprovechamiento de las oportunidades que se plantean en torno a su desarrollo, se impulsará el conjunto de actividades conexas como la agroindustria, el turismo, la pesca deportiva, entre otras, para de este modo, reconsiderar a la actividad pesquera en el modelo de desarrollo de la microregión.

MEDIDAS A DESARROLLAR:

C.1.1: Desarrollar nuevas formas de producto, a través del estudio de alternativas de explotación de otros recursos, generando así un portfolio de productos de calidad.

C.2.1: Impulsar las acciones necesarias para llevar adelante un modelo alternativo de pesca, desde la actividad extractiva hasta la comercialización de productos.

C.2.2: Desarrollar alianzas estratégicas para la transferencia de know how, analizando las diferentes alternativas de vinculación con otros modelos de desarrollo pesquero.

C.3.1: Mejorar la infraestructura del Puerto de Rawson.

C.3.2.: Impulsar campañas de promoción y difusión de la actividad pesquera sobre su potencialidad de diversificación y complementariedad con otras actividades económicas.

OBJETIVO GENERAL D:

AUMENTAR SUSTANCIALMENTE EL VALOR DE LA PRODUCCIÓN AGROPECUARIA A PARTIR DE LA INTENSIFICACIÓN DEL CONJUNTO DE LAS ACTIVIDADES, LA INTEGRACIÓN SECTORIAL, LA OPTIMIZACIÓN DE LOS CANALES DE COMERCIALIZACIÓN MANTENIENDO LA CALIDAD NATURAL DE LOS PRODUCTOS.

LINEAS ESTRATEGICAS:

LINEA ESTRATEGICA D.1.:

Incrementar las explotaciones generadoras de productos de alto valor y/o que permitan adicionar valor agregado.

Durante los últimos años se ha venido desarrollando en la Microregión, la explotación comercial de actividades no tradicionales, obteniéndose así productos de alto valor por superficie.

Es por ello que se deberá favorecer el incremento de estas explotaciones y de sus superficies, con el objeto de incrementar el aporte del sector al Producto Bruto Geográfico.

LINEA ESTRATEGICA D.2.:

Intensificar la producción agropecuaria y diversificar las explotaciones tradicionales con actividades de mayor valor, considerando las alternativas de generación de rentas no agrarias.

Las explotaciones tradicionales de la Microregión atraviesan una grave crisis. Ante esta situación se plantea la necesidad de incrementar los niveles de producción y/o incorporar otras actividades afin de mejorar sus bajos niveles de rentabilidad.

LINEA ESTRATEGICA D.3.:

Promover el asociativismo e integración horizontal, impulsando asimismo la integración en la cadena productiva.

El grado de integración dentro del sector en la Microregión es bajo, lo que ha conllevado a una actuación desarticulada del mismo.

Se considera prioritario para su crecimiento y fortalecimiento promover el accionar coordinado, mejorando así los canales de comercialización y el desarrollo en la cadena agroindustrial.

LINEA ESTRATEGICA D.4.:

Identificar y diferenciar los productos del valle respetando su calidad, desarrollando canales propios de comercialización para lograr un adecuado posicionamiento.

Los productos que conforman la oferta agroalimentaria de la microregión poseen un reconocimiento implícito por su origen pero no así formal. Asimismo, se caracterizan por un bajo desarrollo en formas de presentación, no respondiendo a las nuevas exigencias del mercado.

MEDIDAS A DESARROLLAR:

D.1.1: Promover la ejecución de programas que favorezcan el desarrollo de explotaciones de mayor valor por superficie.

D.1.2.: Fortalecer los modelos de generación y transferencia tecnológica.

D.2.1: Impulsar la ejecución de programas que permitan incrementar los niveles de producción de las explotaciones con el objeto de mejorar sus márgenes de rentabilidad.

D.3.1: Promover el asociativismo entre los distintos actores del sector productivo y con el resto de las instituciones.

D.3.2: Fomentar la instalación de emprendimientos agroindustriales mediante procesos de integración vertical (individual y/o asociativa) en la cadena productiva.

D.3.3: Desarrollar un sistema integrado de información socio-económica del sector agropecuario.

D.4.1: Promover las medidas necesarias para la divulgación de la Ley de Denominación de Origen.

D.4.2: Ejecutar el Programa Nacional de control y erradicación de la mosca de los frutos.

CONSIDERACIONES:

Se dedica este apartado especial a la enunciación de recomendaciones de indiscutida trascendencia para el sector, a saber:

- ◆ Normalizar la Administración del Sistema de Riego y Drenaje requiriéndose una definición del Gobierno Provincial con respecto a su actuación futura y la formulación de modelos alternativos de normalización para su análisis y discusión.
- ◆ Generar marcos instrumentales que permitan la regularización de los derechos de la tierra y del riego para la utilización y cobro de este servicio.
- ◆ Desarrollar medidas tendientes a favorecer la equidad tributaria entre las unidades productivas y aquellas que carezcan de un uso económico.

OBJETIVO GENERAL E:

DESARROLLAR LAS POTENCIALIDADES DE LA MICROREGION COMO NODO LOGÍSTICO Y DE TRANSPORTE FAVORECIDA POR SU UBICACIÓN ESTRATEGICA EN PATAGONIA SUR Y SU INTERRELACIÓN CON LOS PRINCIPALES CORREDORES DE COMUNICACIÓN DEL MERCOSUR.

LINEAS ESTRATEGICAS:

LINEA ESTRATEGICA E.1.:

Impulsar el desarrollo aeroportuario del transporte de cargas y pasajeros en los ámbitos nacional e internacional.

En el nuevo escenario, el transporte aéreo está siendo objeto de grandes transformaciones debido a la desregulación del sistema, las privatizaciones de los aeropuertos, entre otras. Estos cambios llevan a que se posicione como un transporte altamente competitivo con respecto a otros.

Las perspectivas futuras en el sector, conducen a la consolidación de los denominados HUB o nodos de transportes aéreos donde se concentrará la actividad de cada región, distribuyendo carga y pasajeros.

Por tal motivo, se promoverá al Aeropuerto Alte. Zar como un nodo de transporte aéreo dentro de la Patagonia.

LINEA ESTRATEGICA E.2.:

Impulsar la creación de una Ciudad de Transporte Multimodal en la Microregión (carretera, ferrocarril, aeropuerto, puerto)

En la actividad del transporte, se imponen tendencias de transformación hacia una nueva forma de concepción de la actividad, vinculándose distintos tipos de medios para el transporte de mercancías.

Como paso previo y necesario, el transportista debe transformarse en un agente de logística, es decir que no sólo ofrecerá el servicio de transporte sino también servicios empresariales y de gestión complementarios al mismo.

LINEA ESTRATEGICA E.3.:

Promover la inserción de la Microregión en el itinerario del Ferrocarril Transpatagónico.

La construcción del ferrocarril transpatagónico surge como una nueva alternativa de comunicación y desarrollo para la Microregión. Por tal motivo, es de considerar la vinculación del sistema de comunicaciones del Valle a esta nueva modalidad de transporte.

MEDIDAS A DESARROLLAR:

E.1.1: Optimizar el funcionamiento operativo del aeropuerto Alte. Zar

E.2.1.: Definir la factibilidad técnica y económica de la central de cargas, como primer etapa para el desarrollo de una Ciudad de Transporte para la Microregión.

E.2.2.: Promover el fortalecimiento institucional de la Cámara de empresarios del transporte. de cargas.

E.3.1.: Impulsar iniciativas de desarrollo económico en conjunto para promover la inserción de la microregión en el proyecto de Ferrocarril Transpatagónico.

OBJETIVO GENERAL F:

MEJORAR LAS CONDICIONES DE VIDA EN LA MICROREGION EN MATERIA
URBANISTICA Y AMBIENTAL

LINEAS ESTRATEGICAS

LINEA ESTRATEGICA F.1.:

Mejorar el manejo integral de los efluentes cloacales de la Microregión.

Actualmente, la situación requiere de la consideración de alternativas de solución para dar respuesta a las deficiencias detectadas en su sistema.

Se impulsarán entonces todas aquellas acciones tendientes al manejo adecuado de los mismos, considerando todos los aspectos que hagan al mejoramiento de la calidad de vida y el desarrollo sustentable de las actividades económicas.

LINEA ESTRATEGICA F.2.:

Mejorar el tratamiento de residuos industriales.

Los residuos industriales, al igual que los cloacales, presentan diverso grado de tratamiento en la distintas comunidades de la Microregión.

Actualmente, las empresas pesqueras ubicadas en Rawson no desarrollan ningún tipo de tratamiento para los residuos que generan, provocando un alto impacto en toda la comunidad. Asimismo, el proceso de tratamiento actual de los efluentes industriales generados por las empresas radicas en el Parque Industrial de Trelew, se encuentra saturado en su capacidad de tratamiento.

Por tal motivo, deberá iniciarse el proceso de tratamiento de los residuos industriales pesqueros y mejorar el proceso de tratamiento llevado adelante en el Parque Industrial de Trelew.

LINEA ESTRATEGICA F.3.:

Promover el manejo integral de los residuos sólidos urbanos.

En la actualidad, los residuos urbanos están distribuidos en cuatro basureros a cielo abierto en las ciudades de la Microregión. El manejo individual de estos residuos por parte de cada uno de los Municipios, desfavorece el aprovechamiento de las ventajas derivadas de las economías de escala, y la gestión integral.

Se impulsará entonces, el desarrollo de la infraestructura integral que contemple el tratamiento adecuado de estos residuos, promoviendo así la mejora de la calidad de vida de los habitantes de la Microregión.

LINEA ESTRATEGICA F.4.:

Potenciar el Río como elemento vertebrador del esparcimiento de los habitantes de la Microregión.

Las poblaciones del Valle se han conformado "a espaldas del río", es decir que ninguna de ellas, con excepción de un pequeño sector de Gaiman, ha impulsado su desarrollo considerando este recurso.

Se promoverá la revalorización del río y su entorno como zona de esparcimiento, recreación y vínculo de los habitantes de la Microregión.

LINEA ESTRATEGICA F.5.:

Mejorar el control aluvional y los sistemas de información sobre zonas inundables

El desarrollo de infraestructura en los lugares sometidos a riesgo de inundación periódica o paso de aluviones, plantean la necesidad de realizar obras que permitan acotar dicho riesgo.

Esta cuestión es común a todas las localidades que integran la Microregión, motivo por el cual se alentará la búsqueda de solución integral a esta situación.

MEDIDAS A DESARROLLAR:

F.1.1: Implementar una alternativa de solución frente a la problemática de las lagunas de estabilización para el tratamiento de residuos cloacales, como así también su aprovechamiento.

F.1.2: Ejecutar en Rawson el Proyecto de aprovechamiento de los efluentes líquidos urbanos con fines de riego de espacios verdes.

F.2.1.: Implementar el nuevo sistema de tratamiento de efluentes industriales del Parque Industrial de Trelew.

F.2.2.: Promover el desarrollo del conjunto de acciones necesarias tendientes a la implementación de un sistema de tratamiento integral de residuos pesqueros.

F.3.1.: Establecer un plan de manejo intercomunal de residuos sólidos.

F.4.1.: Desarrollar acciones conjuntas para la recuperación del Río y zonas ribereñas con el objetivo de crear áreas verdes de esparcimiento y recreación.

F.5.1.: Analizar el diseño e implementación de un sistema de información de la Microregión para la prevención de inundaciones.

CONSIDERACIONES:

- ◆ Facilitar el transporte interurbano de pasajeros de la Microregión, mejorando los recorridos actuales.
- ◆ Mejorar el control y monitoreo aluvional de la Cuenca comprendida entre el Dique Florentino Ameghino y Boca Toma.

OBJETIVO GENERAL G

DESARROLLAR UN MODELO TURÍSTICO SUSTENTABLE, INTEGRAL Y CON IDENTIDAD PROPIA COMO UNO DE LOS EJES ECONOMICOS DE LA MICROREGION.

LINEAS ESTRATEGICAS

LINEA ESTRATEGICA G.1.:

Integrar una oferta turística basada en los recursos ambientales, naturales y culturales.

Los recursos ambientales, naturales y culturales de la Microregión son distintivos y únicos en la Patagonia, en consecuencia, se constituyen como una de las ventajas competitivas a fortalecer para su inserción en los mercados nacionales e internacionales.

LINEA ESTRATEGICA G.2.:

Configurar la Microregión como destino turístico único, promoviendo políticas articuladas entre los agentes públicos y privados.

Desde cada Municipio, se han venido promoviendo individualmente tanto los atractivos como los servicios turísticos, no aprovechándose la ventaja comparativa que ofrece su complementariedad.

Es por ello que se impulsará una oferta turística integral que promueva el fortalecimiento turístico de la Microregión.

LINEA ESTRATEGICA G.3.:

Posicionar la Microregión como producto turístico diferenciado sustentado en una oferta de calidad.

Hoy en día el turista reconoce y exige servicios de calidad que en la oferta turística de la microregión no se encuentran totalmente desarrollados.

Es por ello que, se deberá impulsar aquellas acciones tendientes a la incorporación de la calidad como pilar indiscutible para su desarrollo.

MEDIDAS A DESARROLLAR:

G.1.1.: Analizar la demanda (actual y potencial) en función de la oferta actual de atractivos y servicios turísticos de la Microregión así como también su potencialidad y posicionamiento en el mercado turístico.

G.1.2.: Analizar el impacto ambiental y capacidad de carga de áreas naturales (Reserva Faunística de Punta Tombo, Punta Leon, Punta Ninfas, Avistaje de Toninas Overas, Ruta Interbalnearia, entre otras).

G.1.3.: Integrar los atractivos de carácter cultural y científico existentes en la Microregión (Museo Paleontológico Egidio Feruglio, Observatorio Astronómico y Planetario, Centro de Interpretación de Punta Tombo, Parque Paleontológico Bryn Gwyn, Capilla Galesa y Cementerio Moriah, Circuito Capillas Galesas del Valle, Museo Indigenista de Gaiman, Proyecto Ciudad-Aula de Gaiman, Molino Harinero, etc.)

G.1.4: Promover el desarrollo de nuevas ofertas turísticas en materia de Turismo de Estancias y/o agroturismo (Granjas Educativas, Molino Harinero de Dolavon, Ferias de Productores, Boca Toma, etc.)

G.2.1: Conformar una organización integrada por agentes públicos y privados del sector turístico de la Microregión.

G.3.1.: Establecer un sistema de homologación y control de parámetros de calidad en la Microregión.

G.3.2.: Promover la creación de empresas operadoras de servicios receptivos, mediante la implementación de un programa de asistencia técnica para la formulación de proyectos, capacitación y financiamiento.

ANEXO

DE

COMPONENTES

CONSEJO RECTOR

GOBERNADOR DE LA PCIA. DEL CHUBUT	CARLOS MAESTRO
INTENDENTE DE TRELEW	GUSTAVO DI BENEDETTO
INTENDENTE DE RAWSON	PABLO HELMER
INTENDENTE DE GAIMAN	JULIO VILLORIA
INTENDENTE DE DOLAVON	EZIO TACCARI
PDTE. DE LA COMISION DE FOMENTO DE 28 DE JULIO	ORLANDO JENKINS
PRESIDENTE DEL CONCEJO DELIBERANTE DE TRELEW	SERGIO SANCHEZ CALOT
PRESIDENTE DEL CONCEJO DELIBERANTE DE RAWSON	OSCAR CHAVERO
PRESIDENTE DEL CONCEJO DELIBERANTE DE GAIMAN	MIGUEL ANGEL MIRANTES
PRESIDENTE DEL CONCEJO DELIBERANTE DE DOLAVON	LETICIA DERIN DE JONES
PRESIDENTE DEL CONCEJO DELIBERANTE DE LA COMISION DE FOMENTO DE 28 DE JULIO	JOSÉ ZAMAREÑO
SECRETARIA DE LA PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS	VERA NAVARRO
PRESIDENTE DEL BLOQUE DE CONCEJALES DE LA U.C.R. DE TRELEW	CLAUDIO CONRAD
PRESIDENTE DEL BLOQUE DE CONCEJALES DEL P.J. DE TRELEW	VICTOR CISTERNA
PRESIDENTE DE LA LEGISLATURA PROVINCIAL	MARIO CIMADEVILLA
PRESIDENTE DE CORFO CHUBUT	JORGE SALOMONE
PRESIDENTE DEL BANCO DEL CHUBUT S.A.	ROBERTO JONES
MINISTRO DE LA PRODUCCION DE LA PCIA. DEL CHUBUT	LORENZO SORIANO
INTERVENTOR DEL ORGANISMO PROVINCIAL DE TURISMO	ANTONIO TORREJON

PRESIDENTE DE LA UNION INDUSTRIAL DEL CHUBUT	JOSE CARDINI
PRESIDENTE DE LA COOPERATIVA ELECTRICA DE TRELEW	DANTE VIDILI
PRESIDENTE DEL CONSORCIO DEL PARQUE INDUSTRIAL	CARLOS CIOCOLANTTI
PRESIDENTE DE LA CAMARA DE INDUSTRIA Y COMERCIO DEL ESTE DEL CHUBUT	RUBEN SAHAGUN
PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD RURAL VALLE DEL CHUBUT	FELICIANO ABRIL
PRESIDENTE DE LA CAMARA ARG. DE LA CONSTRUCCION FILIAL TRELEW	RAUL MARIN
SECRETARIO GRAL. DE LA C.G.T. DE TRELEW	JUAN PARIS
DELEGADO ZONAL DE LA UNIVERSIDAD NAC. DE LA PATAGONIA	HORACIO IBARRA
DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS ASOC. CENTRAL DE PRODUCTORES DEL V.I.R.CH.	JORGE STACCO MARIO PUNTER
UNION DE CHACAREROS INDEPENDIENTES UCHARI DELEGADO REGIONAL DEL INTA	IRMA GARCIA CARLOS PAZ
GERENTE REGIONAL DE EMPLEO DEL M.T. Y S.S. DIRECTOR NACIONAL DE DESARROLLO INSTITUCIONAL Y LOCAL	GABRIELA DUFFOUR GUSTAVO ANGELERI
PRESIDENTE DE LA CAMARA DE INDUSTRIA Y COMERCIO DE RAWSON	ANTONIO RUSCELLI
REPRESENTANTE DE LA FLOTA AMARILLA DE RAWSON	MANUEL FONDACARO
PRESIDENTE DE INPADES	LILIANA DE BENITO
I.F.A.M.	ROBERTO GRABOIS
PRESIDENTE DE LA COOPERATIVA SERVICIOS PUBLICOS DE RAWSON	JUAN VALDIVIA
DELEGADO ACADEMICO RAWSON - U.T.N.	JUAN ZADOFF

CONADEPA

FEDERICO WISS

CEPAD

LIDIA S. DE CHIALVA

PRESIDENTE DE LA FEDERACION
EMPRESARIA DEL CHUBUT

SALVADOR PANTANO

PRESIDENTE DEL BANCO NACIÓN

SALINAS OMAR

COMISION DE SEGUIMIENTO

Coordinador General	Daniel Sánchez
Coordinadores Ejecutivos	Arantza Iriondo (ADEBISA) Norberto Fraile
Integrantes	Mónica Morris Jhon F. Humpreys Norberto Crescente Daniel Fernández Raúl Lema
Asesor Externo	Javier Larraya (ADEBISA)
Secretarios Técnicos	Yanina Tocchetti (Com. de Ind. Y pesca) Enrique Babino (Com. de Infraest. Transp.) Jorge Terenzi (Com. Sector Agropecuario) Pablo Vigas (Com. Comercio y Servicios) Gustavo Tapia (Com. de Turismo)
Secretaria Administrativa	Gabriela Garmendia
Secretaria Prensa	Paula Palta

COMISIONES SECTORIALES

A continuación se detallan los nombres de los actores públicos y privados que fueron invitados a integrar las Comisiones Sectoriales del PEV.

La selección y coordinación de los moderadores aportados por la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de La Patagonia "San Juan Bosco" estuvo a cargo de la Lic. Estela Miguel.

COMISION SECTORIAL DE INDUSTRIA

Polo Textil Lanero	Daniel Sánchez
Consortio del Parque Industrial de Trelew (PIT)	Carlos Cioccolanti
Instituto Nac. De Tecnología Industrial Regional Patagonia Sur (I.N.T.I.)	Américo Paganini
Dirección de Comercio e Industria	Juan Vázquez
Taller Ocupacional	Máximo Gallia
Consultor Independiente	Jorge Mollo
Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (M .T. y S.S.)	Gabriela Dufour
Corporación de Fomento (CORFO)	Manuel Vázquez
Sindicato de Empl. Textiles de la Industria y Afines	Juan Paris
Asociación Obrera Textil	José Arenas
Grupo de Estudios de Temas Ambientales en Ciencias Económicas (GETACE)	Patricia Kent
Sociedad Rural del Valle Chubut	José Hamze
Comisión de Hacienda de la Legislatura	Raúl Barneche
Soriano S.A.	Matías Soriano
Subsecretaria de Trabajo	Luciano Verneti
Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (I.N.T.A.) Centro Regional Patagonia Sur	Rubén Micci
Textil Windsor	Carlos Rilo

Cámara Argentina de la Construcción	Raúl Marín
Centro de Maquinado Metalúrgico	Miguel Angel Castillo
Federación Empresaria del Chubut	Salvador Pantano
Elastar	Ernesto López
Inverfin	Carlos Papaiani
El Varadero	María Cristina Alvite
Municipalidad de Rawson	Daniel Fernández
Dirección de Empleo y Formación Profesional	Carlos Juguera
OVEON	Juan Onzari
INGRO	Pedro Duarte
Minera Ameghino	Carlos López
Piedra Grande	Daniel Vadino
Aridos Fontana	Hilda Menéndez
Cámara Minera	Luis Marzullo
Dirección de Minas y Geología	Horacio Hughes
Fipasa	Alejandro Martínez
Centro de Capacitación y Promoción Laboral	Rubén Reinoso
Casa Roma	Carlos Caamaño

MODERADOR DE LA COMISION : VICTOR ZAMORA. Fac. de Cs. Económicas

COMISION SECTORIAL DE RECURSOS NATURALES
Sector Pesca

Dirección de Intereses Marítimos y
Pesca Continental

Gabriel Punta

Flota Amarilla

Manuel Fondacaro

Frigorífico Mellino

Arnaldo Colombo

Fundación Patagonia Natural

Guillermo Caille

Municipalidad de Rawson

Norberto Crescente

COMISION SECTORIAL DE INFRAEST. Y TRANSPORTE

Intendente Municipalidad de Trelew	Gustavo Di Benedetto
Intendente Municipalidad de Rawson	Pablo Helmer
Intendente Municipalidad de Gaiman	Rodolfo Villoria
Intendente Municipalidad de Dolavon	Ezio Taccari
Jefe de Comuna 28 de Julio	Orlando Jenkins
Secr. de Planeam. y Obras Públicas Munic. Trelew	José Gatica
Secr. de Planeamiento Municipalidad Rawson	Jhon Humphreys
Obras Públicas Gaiman	Juan Vitali
Organismo Municipal Regulador de Servicios Públicos (OMRESP)	Nelson Williams
	Rubén Walker
Municipalidad de Gaiman	Silvia Parlé
Diputado Provincial FREPASO	David Romero
Diputado Provincial U.C.R.	Luis Garcia
Diputado Provincial P.J.	Araceli Di Filippo
Ministerio de Hacienda	Ismael Retuerto
Círculo de Legisladores Provinciales	Augusto Coll
Vialidad Nacional	Julio Otero
	Jorge Traversi
Vialidad Provincial	Hugo Cominetti
Dirección de Protección Ambiental	Jorge Orfila
Unidad Ejecutora Provincial Portuaria	Ricardo del Valle
Centro de Estudios y Proyectos Ambientales y de Desarrollo (C.E.P.A.D.)	Jorge Lousteau
	Lidia Chialva

Corporación de Fomento (CORFO) Dirección de Recursos Hídricos	María Jesús Chachero Alejandro Sorondo
Cooperativa Eléctrica de Rawson	Juan Valdivia
Cooperativa Eléctrica de Trelew	Dante Vidili
Cooperativa Eléctrica Ltda de Dolavon	Jorge Belcheff
Cámara de Empresarios del Transporte Automotor de Cargas y Servicios del Chubut	Carlos Benedetto Gustavo Gelabert Juan Serviçi
Transportes Don Otto	Miguel Vidaurreta
Aerolíneas Argentinas	Osvaldo Martinez
Lapa	Raúl Richie
Municipalidad de Trelew	Carlos Di Benedetto Víctor Scaglione Alfredo Larmeu
Municipalidad de Rawson	Raúl Lema
Concejo Deliberante de la Ciudad de Trelew	Claudio Conrad

MODERADOR DE LA COMISION: CRA. SILVIA BEROS. Fac. de Cs. Económicas

COMISION SECTORIAL DE COMERCIO

Sindicatos de Empleados de Comercio	Héctor Quiroga
Dirección de Rentas de la Munic. de Trelew	Alejandra Slapeliz
Cámara de Industria y Comercio de Rawson	José Luis Prada
	Antonio Russell
Cámara de Industria y Comercio del Este Del Chubut	Miguel Ramos
	Javier Domínguez
	Ruben Sahagún
	Norberto De Negri
Las Delicias	Carlos Ciccía
Santa Catalina	Jorge Chisco
La Super Feria	María Rosa Coluccio
Cámara Inmobiliaria	Fernando Murga
La Jolla Trading	Rodrigo G. Viñas
Concejo Deliberante de Trelew	Claudio Conrad
Dirección de Comercio Interior Prov. del Chubut	Liliana González
Municipalidad de Rawson	Norberto Crescente
	Daniel Fernández
Municipalidad de Gaiman	Mónica Morris
Asoc. de Microempresarios de Rawson	Hugo Tejada
Subsecretaría de Desarrollo Económico	José Molina
Casa Villarreal	Alfredo Villarreal
Casa Texeira	Gustavo Texeira

Lacotex

Luis Lacortiglia

La Casona

Gladys Mendive

Compañía Saturno

César Jones

MODERADOR DE LA COMISION: LIC. ALEJANDRO TORRES Fac. de Cs. Económicas

COMISION SECTORIAL DE RECURSOS NATURALES

Sector Agropecuario

Apicultores del Valle Inferior del Río Chubut (APIVIRCH)	Jorge Salguero
Asociación Central de Productores	Mario Punter
Cámara de Productores de Pieles Finas	Pedro Santos
Cooperativa Lechera de Gaiman (CO.LE.GA.)	Benito Owen
Cooperativa Apícola	Alejandro Sorondo
Cooperativa Eléctrica Ltda Gaiman	Ricardo Mc Burney
Cooperativa Ganadera de Trelew	Miguel Pérez
Cooperativa de Productores Integrados de Fruta Fina (COOPIFF)	Aristóbulo Villegas
Corporación de Fomento (CORFO Gaiman)	Gustavo Gaffet
Corporación de Fomento (CORFO Rawson)	Néstor Nápoli
Dirección de Agricultura y Ganadería	Hugo López
Floricultores	Francisco Coto
Frutas Chubut	Luis González
Grupo de Estudios de Temas Ambientales en Ciencias Económicas (GETACE)	Gabriel Trucco
Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA)	Rodolfo Agostinho
	Rubén Contreras
Municipalidad de 28 de Julio	Orlando Jenkins
Municipalidad de Dolavon	Ezio Taccari
Municipalidad de Gaiman	Rodolfo Villoria
Municipalidad de Rawson	Mario Vaguhan
Productores de Papas	Miriam Echave

Tambo Ovino	Pablo Battro
Unión de Chacareros y Regantes Independientes Del Valle Inferior del Río Chubut (UCHARI)	Irma García
Vialidad Provincial de Gaiman	Gelasio Roberts
Sociedad Rural Valle del Chubut	Feliciano Abril

MODERADOR DE LA COMISION : LIC. NORA TRIFARO Fac. de Cs. Económicas

COMISION SECTORIAL DE TURISMO

Organismo Provincial de Turismo	Antonio Torrejón
	Emilio Balado
Dirección de Turismo de Trelew	Enrique Figueroa
	Mirta Flores
Dirección de Turismo de Rawson	Jorge Cocher
Oficina de Turismo de Gaiman	Graciela Quevedo
Círculo de casas de té galesas	Delano Thomas
Napetko	Pedro Teodoroff
Asoc. Prestadores turísticos y afines de Rawson	Juan Iralde
Asociación Empresaria Hotelera, Gastronómica y Afines del Virch	José Manrique
	Miguel Ramos
Fundación Playa Unión	Nora de Artero
Casa de Té Galés Caerdydd	Miguel Mirantes
Patagonia Grandes Espacios S.R.L.	Jorge Borboroglu
	Alejandro Borboroglu
Di Fiore Tour and Travel	Carlos Di Fiore
Asoc. de Guías Profesionales de Turismo del Noreste del Chubut	Jorge Reinoso
Comisión de Turismo de la Legislatura	Enriqueta Castaño
Bloque UCR Concejo Deliberante Trelew	Claudio Conrad
Bloque PJ Concejo Deliberante de Trelew	Victor Cisterna
Univ. Nac. de la Patagonia	Horacio Ibarra

Empresa de transporte turístico	Luis Giannandrea
Fundación Egidio Feruglio	Rubén Cúneo
Fac. de Cas. Ec.- Univ. Nac. Patagonia	Adriana Fantini
Comisión de Rescate del Patrimonio Cultural "Pueblo de Luis"	Graciela Gutierrez
Dirección del Aeropuerto Alte. Zar	Alejandro Cagliolo
Dirección de transporte de la Municipalidad De Trelew	Manuel Paglearoni
Instituto de Enseñanza Superior (IDES)	Alicia Vila
Asoc. de artesanos del Valle	Mario Basile
Centro de Estudios y Proyectos Ambientales y de Desarrollo (CEPAD)	Cristina Lousteau
Instituto de temas ambientales en Ciencias Ec. -GETACE-	Piedad Lozano

MODERADOR: Lic. DANIEL CORROPOLI – Fac. de Cs. Económicas