

# Desarrollo e Inversiones en San Nicolás

lunes, 20 de octubre de 2008

## Tercera Parte

```
&amp;amp;amp;lt;!--
/* Font Definitions */
@font-face
{font-family:&quot;Cambria Math&quot;;
panose-1:2 4 5 3 5 4 6 3 2 4;
mso-font-charset:0;
mso-generic-font-family:roman;
mso-font-pitch:variable;
mso-font-signature:-1610611985 1107304683 0 0 159 0;}
@font-face
{font-family:Calibri;
panose-1:2 15 5 2 2 2 4 3 2 4;
mso-font-charset:0;
mso-generic-font-family:swiss;
mso-font-pitch:variable;
mso-font-signature:-1610611985 1073750139 0 0 159 0;}
/* Style Definitions */
p.MsoNormal, li.MsoNormal, div.MsoNormal
{mso-style-unhide:no;
mso-style-qformat:yes;
mso-style-parent:&quot;&quot;;
margin:0cm;
margin-bottom:.0001pt;
text-align:justify;
mso-pagination:widow-orphan;
font-size:10.0pt;
mso-bidi-font-size:11.0pt;
font-family:&quot;Arial&quot;, &quot;sans-
serif&quot;;
mso-fareast-font-family:Calibri;
mso-fareast-theme-font:minor-latin;
mso-bidi-font-family:&quot;Times New Roman&quot;;
mso-bidi-theme-font:minor-bidi;
mso-fareast-language:EN-US;
mso-no-proof:yes;}
.MsoChpDefault
{mso-style-type:export-only;
mso-default-props:yes;
font-size:10.0pt;
mso-ansi-font-size:10.0pt;
mso-ascii-font-family:Arial;
mso-fareast-font-family:Calibri;
mso-fareast-theme-font:minor-latin;
mso-hansi-font-family:Arial;
mso-bidi-font-family:&quot;Times New Roman&quot;;
mso-bidi-theme-font:minor-bidi;
mso-ansi-language:ES-CO;
mso-fareast-language:EN-US;}
.MsoPapDefault
{mso-style-type:export-only;
text-align:justify;}
@page Section1
{size:612.0pt 792.0pt;
margin:70.85pt 3.0cm 70.85pt 3.0cm;
mso-header-margin:36.0pt;
mso-footer-margin:36.0pt;
mso-paper-source:0;}
div.Section1
{page:Section1;}
--&gt;
```

En diálogo con E & N, el Ing. Juan Manuel Martínez -  
 Secretario de Desarrollo Económico de San Nicolás - hizo referencia a las  
 inversiones y desarrollo de proyectos, actuales y futuros.

Recordemos la definición conceptual:

&amp;amp;amp;amp;lt;!--

/\* Font Definitions \*/

@font-face

{font-family:&amp;amp;amp;quot;Cambria Math&amp;amp;amp;quot;;

panose-1:2 4 5 3 5 4 6 3 2 4;

mso-font-charset:0;

mso-generic-font-family:roman;

mso-font-pitch:variable;

mso-font-signature:-1610611985 1107304683 0 0 159 0;}

@font-face

{font-family:Calibri;

panose-1:2 15 5 2 2 2 4 3 2 4;

mso-font-charset:0;

mso-generic-font-family:swiss;

mso-font-pitch:variable;

mso-font-signature:-1610611985 1073750139 0 0 159 0;}

/\* Style Definitions \*/

p.MsoNormal, li.MsoNormal, div.MsoNormal

{mso-style-unhide:no;

mso-style-qformat:yes;

mso-style-parent:&amp;amp;amp;quot;&amp;amp;amp;quot;;

margin:0cm;

margin-bottom:.0001pt;

text-align:justify;

mso-pagination:widow-orphan;

font-size:10.0pt;

mso-bidi-font-size:11.0pt;

font-family:&amp;amp;amp;quot;Arial&amp;amp;quot;,&amp;amp;quot;sans-

serif&amp;amp;quot;;

mso-fareast-font-family:Calibri;

mso-fareast-theme-font:minor-latin;

mso-bidi-font-family:&amp;amp;quot;Times New Roman&amp;quot;;

mso-bidi-theme-font:minor-bidi;

mso-fareast-language:EN-US;

mso-no-proof:yes;}

.MsoChpDefault

{mso-style-type:export-only;

mso-default-props:yes;

font-size:10.0pt;

mso-ansi-font-size:10.0pt;

mso-ascii-font-family:Arial;

mso-fareast-font-family:Calibri;

mso-fareast-theme-font:minor-latin;

mso-hansi-font-family:Arial;

mso-bidi-font-family:&amp;quot;Times New Roman&quot;;

mso-bidi-theme-font:minor-bidi;

mso-ansi-language:ES-CO;

mso-fareast-language:EN-US;}

.MsoPapDefault

{mso-style-type:export-only;

text-align:justify;}

@page Section1

{size:612.0pt 792.0pt;

margin:70.85pt 3.0cm 70.85pt 3.0cm;

mso-header-margin:36.0pt;

mso-footer-margin:36.0pt;

mso-paper-source:0;}

div.Section1

{page:Section1;}

--&gt;

“La estrategia, en

una ciudad con más 100.000 habitantes, es diversificar la actividad”

En esta entrega habla de Turismo y del

&amp;amp;amp;lt;!--

/\* Font Definitions \*/

@font-face

{font-family:&amp;amp;amp;quot;Cambria Math&amp;amp;amp;amp;quot;;

panose-1:2 4 5 3 5 4 6 3 2 4;

mso-font-charset:0;

mso-generic-font-family:roman;

mso-font-pitch:variable;

mso-font-signature:-1610611985 1107304683 0 0 159 0;}

@font-face

{font-family:Calibri;

panose-1:2 15 5 2 2 2 4 3 2 4;

mso-font-charset:0;

mso-generic-font-family:swiss;

mso-font-pitch:variable;

mso-font-signature:-1610611985 1073750139 0 0 159 0;}

/\* Style Definitions \*/

p.MsoNormal, li.MsoNormal, div.MsoNormal

{mso-style-unhide:no;

mso-style-qformat:yes;

mso-style-parent:&amp;amp;amp;quot;&amp;amp;amp;quot;;

margin:0cm;

margin-bottom:.0001pt;

text-align:justify;

mso-pagination:widow-orphan;

font-size:10.0pt;

mso-bidi-font-size:11.0pt;

font-family:&amp;amp;amp;quot;Arial&amp;amp;amp;quot;,&amp;amp;quot;sans-

serif&amp;amp;quot;;

mso-fareast-font-family:Calibri;

mso-fareast-theme-font:minor-latin;

mso-bidi-font-family:&amp;amp;quot;Times New Roman&amp;amp;quot;;

mso-bidi-theme-font:minor-bidi;

mso-fareast-language:EN-US;

mso-no-proof:yes;}

.MsoChpDefault

{mso-style-type:export-only;

mso-default-props:yes;

font-size:10.0pt;

mso-ansi-font-size:10.0pt;

mso-ascii-font-family:Arial;

mso-fareast-font-family:Calibri;

mso-fareast-theme-font:minor-latin;

mso-hansi-font-family:Arial;

mso-bidi-font-family:&amp;amp;quot;Times New Roman&amp;amp;quot;;

mso-bidi-theme-font:minor-bidi;

mso-ansi-language:ES-CO;

mso-fareast-language:EN-US;}

.MsoPapDefault

{mso-style-type:export-only;

text-align:justify;}

@page Section1

{size:612.0pt 792.0pt;

margin:70.85pt 3.0cm 70.85pt 3.0cm;

mso-header-margin:36.0pt;

mso-footer-margin:36.0pt;

mso-paper-source:0;}

div.Section1

{page:Section1;}

--&gt;

esquema vial y de transporte con ciudades como Ramallo y Villa Constitución.

```
&amp;amp;amp;lt;!--
/* Font Definitions */
@font-face
{font-family:&quot;Cambria Math&quot;;
panose-1:2 4 5 3 5 4 6 3 2 4;
mso-font-charset:0;
mso-generic-font-family:roman;
mso-font-pitch:variable;
mso-font-signature:-1610611985 1107304683 0 0 159 0;}
@font-face
{font-family:Calibri;
panose-1:2 15 5 2 2 2 4 3 2 4;
mso-font-charset:0;
mso-generic-font-family:swiss;
mso-font-pitch:variable;
mso-font-signature:-1610611985 1073750139 0 0 159 0;}
/* Style Definitions */
p.MsoNormal, li.MsoNormal, div.MsoNormal
{mso-style-unhide:no;
mso-style-qformat:yes;
mso-style-parent:&quot;&quot;;
margin:0cm;
margin-bottom:.0001pt;
text-align:justify;
mso-pagination:widow-orphan;
font-size:10.0pt;
mso-bidi-font-size:11.0pt;
font-family:&quot;Arial&quot;, &quot;sans-
serif&quot;;
mso-fareast-font-family:Calibri;
mso-fareast-theme-font:minor-latin;
mso-bidi-font-family:&quot;Times New Roman&quot;;
mso-bidi-theme-font:minor-bidi;
mso-fareast-language:EN-US;
mso-no-proof:yes;}
.MsoChpDefault
{mso-style-type:export-only;
mso-default-props:yes;
font-size:10.0pt;
mso-ansi-font-size:10.0pt;
mso-ascii-font-family:Arial;
mso-fareast-font-family:Calibri;
mso-fareast-theme-font:minor-latin;
mso-hansi-font-family:Arial;
mso-bidi-font-family:&quot;Times New Roman&quot;;
mso-bidi-theme-font:minor-bidi;
mso-ansi-language:ES-CO;
mso-fareast-language:EN-US;}
.MsoPapDefault
{mso-style-type:export-only;
text-align:justify;}
@page Section1
{size:612.0pt 792.0pt;
margin:70.85pt 3.0cm 70.85pt 3.0cm;
mso-header-margin:36.0pt;
mso-footer-margin:36.0pt;
mso-paper-source:0;}
div.Section1
{page:Section1;}
--&gt;
```

E & N: ¿qué importancia e incidencia tiene el turismo?

En esa diversificación que señalaba, lo más nuevo para nosotros es la actividad turística. Incipiente todavía, en desarrollo todavía. Los 3.000.000 de peregrinos que tenemos por año no pretendemos que sean la base del desarrollo de la actividad. Queremos que el peregrino, que viene por una cuestión de Fe, se vaya contento, satisfecho de haber podido profesar su Fe, sin que lo estemos atosigando tratando de venderle cualquier cosa para sacarle una moneda: queremos que venga y se vaya conforme y decida volver a la ciudad. El desafío es tratar bien a la gente y que vuelva: ahí empezamos a hablar de un turista, después que vino como peregrino y regresó a la ciudad a quedarse y disfrutar en ella.

E & N: de todas maneras hay una atención al turista en hotelería y gastronomía bastante importante

“Si, si. En el año 2003 había 1500 plazas hoteleras (estaba funcionando el Hotel El Acuerdo que luego se cerró por el incendio), Hoy con un hotel menos tenemos 1800 plazas. Hay hoteles que se ampliaron tres veces en los últimos cuatro años; hay hoteles que han decidido construir departamentos para destinarlos a apart además del hotel o para alquilar directamente. Han aparecido los departamentos para alquilar por día, algo que no existía y que hoy funcionan en pleno centro. Hay un apart hotel próximo a inaugurarse, con un edificio muy importante, y otro hotel en construcción hace varios años, a ritmo lento, que ahora ha tomado vigor otra vez y podría estar próximo a terminarse. En este aspecto estamos bien.

En gastronomía, en 2003 había alrededor de 4000 cubiertos disponibles, hoy estamos alrededor de 5700 cubiertos. Se han inaugurado en el último mes dos nuevos restaurantes de alto nivel, de cocina de autor por ejemplo.

Pero hay un dato que es muy significativo: UTGRA, en el 2003 tenía 400 afiliados, hoy tiene 2600. Si consideramos (datos oficiales de la Pcia. de Bs. As.), que el 40% del trabajo es en negro, le puedo decir que hay 5000 familias de nicoleños que viven de la hotelería y de la gastronomía.

Si a esto sumo la inauguración del parador hace poco tiempo con una inversión cuantiosa, han invertido mucho y bien, realmente ha quedado muy lindo y están proyectando continuar con la inversión, más algunas inversiones menores en general en cuestiones recreativas: que es lo que estamos tratando de alentar porque es lo que nos falta, la actividad está muy bien, es pujante: no tiene techo.

En esta estrategia que, como le decía al principio: el peregrino tiene que ir y volver como peregrino; si le gustó la ciudad o lo que pudimos mostrarle, que venga a quedarse un fin de semana y esto se está empezando a notar desde hace un año y medio a dos años tenemos 100% de ocupación hotelera todos los fines de semana. Para una ciudad que tiene 1800 plazas no es un dato menor. Estamos calculando que, por alojamiento y comida por fin de semana corto están entrando \$ 500.000 a la ciudad.

Es una actividad que suma y estamos alentando a que crezca y a que el inversor privado se decida y se anime.

E & N: hablamos de los aspectos positivos, ¿Cuáles serían los temas

que no lo son tanto y que pueden definirse como debilidades?, por ejemplo: esquema vial y de transporte con ciudades como Ramallo y Villa Constitución

“Sin duda. La ciudad tiene, desde el año 2002 un Plan Estratégico (PLESAN), dentro de ese plan hay líneas de trabajo y se ha ido avanzando con el Plan Urbano Ambiental, con la línea de Desarrollo Económico, con la línea de Turismo, se está reflatando la línea de modernización del Estado, es decir: se avanza en los cinco ejes del PLESAN, se trabaja. Son planes que apuntan a 20, 30, 40 años, entonces uno va avanzando. En ese marco, el año pasado, se elaboro un documento uqe se trabajó en consenso con todas las instituciones de la comunidad vinculadas a la temática, que está disponible en internet en la página del IPU (Instituto de Planeamiento Urbano), en donde se plantea una estructura de reorganización vial y que tiene varias aristas y varios trabajos.

Algunos de estos ya están por tomar estado público y elevarse al Concejo para que tenga tratamiento y tienen que ver con la Red de Circulación del Transporte Público y Privado de Pasajeros, sobre todo en el casco céntrico. Esto es clave, tenemos que desanudar el enorme nudo que es el centro de San Nicolás: un a ciudad que tiene 260 años, tiene calles del ancho con que se hacian hace 260 años, tiene casi 50.000 autos circulando.

Eso no va a volver atrás, no va a haber en el futuro menos autos de los que hay hoy ni van a ser más anchas las calles. Entonces, tenemos que empezar a pensar desde otro punto de vista.

Vamos a empezar a trabajar con corredores ‘no exclusivos’, como pasa en Capital Federal, prioritarios para el transporte donde vamos a encauzar no solo el transporte público sino también el transporte privado de pasajeros, porque estos atraviesan San Nicolás con empleados - tanto hacia Ramallo como para Villa Constitución – todo el día. Esto hay que revertirlo, hay que ordenarlo y encauzarlo. Hablamos con las propias empresas y están contentísimas con la iniciativa..

Esto está en marcha y surge de la discusión con los actores: empresas, sindicatos de choferes, comercios, con todo el mundo: tiene que salir del consenso. Son pasos que tenemos que dar como sociedad, no son decisiones de un gobierno y nada más, la decisión del gobierno es abrir el juego, después tiene que ser la comun idad en su conjunto la que resuelve.

Eso es un plano. La gran dibilidad que podríamos plantear hoy en in fraestructura de transporte y logística tiene que ver con los accesos a la ciudad. Desde Ramallo y Villa Constitución hay rutas provinciales y angostas que nos conectan, en donde se hacen obras y se pueden ir mejorando las vias de comunicación a ambos lados de los arroyos.

A veces se topan con embudos de difícil resolución como nos pasa con la avenida Savio cruzando el Arroyo Ramallo. Es estrecho y no tiene muchas opciones de ensancharse, por lo cual hay que buscarle soluciones alternativas.

Pero lo más costoso y más complejo de resolver por el monto de inversión son los accesos desde autopista.

Hoy tenemos dos: la ruta 188 y el acceso Pte. Perón. Los dos tienen cosas favorables y problemas. Los dos requieren mucha inversión. Pero no alcanza, necesitamos al menos dos accesos más.

Uno tiene el puente sobre la autopista hecho que sería el tercer acceso a la altura de Damasso Váldez, donde se esta construyendo Mega Stop, parador multimodal, que accede a la zona norte de la ciudad, pero también accede al frigorífico Carsigom y a la planta de Acindar e incluso un acceso turístico a la zona del Santuario mucho más directo.

Esto es clave, pero implica desde expropiar tierras a la

obra de ingeniería con costos gigantes. El presupuesto municipal no da para hacerlo. Los proyectos están hechos y se trabaja buscando financiamiento: provincia, nación u organismos multilaterales de crédito internacional.

El otro acceso que nos estaría haciendo falta, si bien estos tres son equidistantes y estaríamos cubriendo todo el ancho del Partido sobre la autopista, tiene que ver con la zona portuaria.

La zona sur de la ciudad vincula la actividad portuaria con la actividad industrial: están pegadas en aquel rincón, casi pisando el Partido de Ramallo, y circula un número muy grande camiones, de varias decenas. La ruta 188 colapsa entre la rotonda y el retome de la 188 hasta el puerto. En esos 200 metros se genera un caos vehicular enorme que es insalvable. La alternativa es un cuarto acceso a la ciudad que llegue directamente a la zona portuaria: hay que expropiar y realizar obras.

El proyecto a futuro pasa por este nuevo acceso que corte perpendicularmente la Avenida Savio y se resuelve con una buena rotonda, no generaría el caos de hoy y el problema, por suerte, es que los camiones que antes venían dos o tres veces al año transportando granos, hoy lo hacen todo el año porque dejan los granos y se llevan fertilizantes.

El 50% de los fertilizantes que se consume en la Argentina entran por el puerto de San Nicolás. Hay galpones, naves, silos, destinados a este fin todo el año a full y está haciendo falta infraestructura para resolverlo.

Este es el desafío a futuro para el municipio y la provincia, porque el puerto es provincial y muchas tierras de esa zona son provinciales. Además, debemos pensar en el ferrocarril y en el BAP (Bs. As. Al Pacífico), entre otros, que constituyen un tema estratégico, crucial, tiene muy elevada inversión. Lo cual implica no decir no puedo hacerlo, implica aprovechar el tiempo para planificar y de hecho se está haciendo”  
Redacción E & N