

Santiago Gatica

**Análisis del potencial logístico-industrial de la
Zona Noreste de Córdoba Capital**

**Prospectiva del emplazamiento de la Plataforma Logística-
Industrial Juan B. Justo**

TRABAJO DE FIN DE MÁSTER

Dirigido por el Dr. Aaron González Palomero

**Máster en Análisis y gestión del territorio: planificación,
gobernanza y liderazgo territorial.**

Curso: 2018-2019



**UNIVERSITAT
ROVIRA i VIRGILI**

Título del Trabajo Final de Máster

Análisis del potencial logístico-industrial de la Zona Noreste de Córdoba Capital, Argentina.

Sub-título

Prospectiva del emplazamiento de la Plataforma Logística-Industrial Juan B. Justo, para el período 2020-2030.

Resumen

La ciudad de Córdoba tiene entre sus principales debilidades económicas el déficit de infraestructura logística, en particular de Plataformas Logísticas y Parques Industriales. En virtud de este diagnóstico, se encuentran en fase de diseño proyectos, de carácter privado, entre los que se encuentra la Plataforma Logístico-Industrial Juan B. Justo, a localizarse en la Zona Noreste de la ciudad. El presente trabajo propone analizar prospectivamente el futuro emplazamiento de la Plataforma logística-industrial en cuestión, a través de la construcción de escenarios futuros posibles. Se llega a la construcción de escenarios a través de la implementación de entrevistas a actores clave del territorio, principalmente referentes empresariales, especialistas en logística y funcionarios públicos; un detallado diagnóstico territorial y la implementación de un DAFO. Los resultados del presente trabajo aportan información relevante para la toma de decisiones, a partir del análisis de escenarios futuros posibles, derivados del futuro emplazamiento de la Plataforma Logística-Industrial Juan B. Justo.

Índice de contenidos

Lista de acrónimos.....	7
1. Aspectos Generales.....	8
1.1. Introducción.....	8
1.2. Objetivos	11
2. Metodología y fuentes de datos	12
3. Revisión bibliográfica	22
4. Diagnóstico Territorial	36
4.1 Descripción del sistema.....	36
4.3. Identificación de actores clave del territorio	67
4.2. DAFO	71
5. Análisis Estructural	82
5.1. Detección de variables clave	82
5.2. Matriz de Impactos Cruzados	86
5.3 Fichas de variables	91
6. Hipótesis, Escenarios y Estrategias	137
6.1. Construcción de hipótesis	137
6.2. Análisis morfológico	140
6.3. Escenarios	143
Bibliografía.....	153
Sitios Web Consultados.....	155
Anexo	157

Índice de mapas

Mapa N°1. Localización de la ciudad de Córdoba.....	37
Mapa N° 2. Área Metropolitana de Córdoba.	38
Mapa N°3. Zonas de la ciudad de Córdoba	39
Mapa N°4. Localización Plataforma Juan B Justo.....	41
Mapa N°5. Clasificación de corredores de la Zona Norte de Córdoba	43
Mapa N°6. Asentamientos informales en Zona Norte de la ciudad de Córdoba	46
Año 2016	46
Mapa N°7. Cobertura red de agua potable en Zona Norte de ciudad de Córdoba	48
Mapa N°8. Cobertura red de desagües cloacales en Córdoba Capital.....	49
Mapa N°9. Cobertura red de gas natural en la ciudad de Córdoba	50
Mapa N°10. Recorrido de transporte urbano de pasajeros de las Zona Norte y Este de la ciudad de Córdoba.	51
Mapa N°11. Recorrido de la línea 41	51
Mapa N°12. Red viaria de las Zona Norte y Este de la ciudad de Córdoba.....	54
Mapa N°13. Red viaria y 2° Anillo Metropolitano.....	53
Mapa N°14. Red viaria y 2° Anillo Metropolitano.....	55
Mapas N°15 y N°16. Evolución del tejido industrial de la Zona Noreste de Córdoba	62
Mapa N°17. Cierre total del 1°Anillo de circunvalación	111
Mapa N°18. Trayecto de las vías nacionales en Córdoba.....	112

Índice de cuadros

Cuadro N°1. Calendario de trabajo	13
Cuadro N°2. Ficha Técnica de las entrevistas	16
Cuadro N°3. Actores entrevistados y criterios de selección	16
Cuadro N° 4. Matriz de Análisis Estructural	17
Cuadro N° 5. Esquema Metodológico	21
Cuadro N° 6. Tipología de Plataformas Logísticas.....	31
Cuadro N°7. Clasificación de los Parques Industriales.....	32
Cuadro N°8. Población de la Zona Norte de Córdoba. División por barrios.....	44
Cuadro N°9. Corredores de carga	56
Cuadro N°10. Cantidad de trabajos en empresas industriales de la Zona Noreste	60
Cuadro N° 11. Empresas radicadas en Barrios de Zona Norte y Sector 1 de la Zona Este.	61
Cuadro N°12. Zonificación Ordenanza N°8256 de Ocupación del suelo	64
Cuadro N°13. Zonificación Actividades Industriales- Ordenanza N°8256.....	64
Cuadro N°14. Zonificación Ordenanza N°8133/85.....	65
Cuadro N°15. DAFO para el emplazamiento de la Plataforma Juan B. Justo en Zona Norte	71
Cuadro N°16. Detección de Variables clave	82
Cuadro N°17. Matriz de Impactos Cruzados	88
Cuadro N°18. Resultados Matriz de Impactos Cruzados	90
Cuadro N° 19. Hogares con NBI de barrios de la Zona Norte de Córdoba. Año 2010.....	115

Cuadro N° 20. Distribución de las cargas aéreas por Provincia	121
Cuadro N°21. Cargas con origen en la Ciudad de Córdoba por tipo de producto transportado (en millones de toneladas) 2014	122
Cuadro N°22. Cargas con destino en la Ciudad de Córdoba por tipo de producto transportado (en millones de toneladas)	122
Cuadro N°23. Circulación de vehículos por Peaje de Ruta N°9 Norte	123
(Por tipo de vehículo)	123
Cuadro N° 25. Variación porcentual del número de empresas del sector industrial- Provincia de Córdoba (2016-1996).....	129
Cuadro N° 26. Unidades producidas por tres empresas automotrices de la ciudad de Córdoba.....	129
Cuadro N° 27. Variación porcentual del número de empresas del sector logístico- Provincia de Córdoba (2016-1996).....	133
Cuadro N° 28. Empresas de servicios de transporte, almacenamiento y comunicaciones. Provincia de Córdoba- Serie histórica.....	133
Cuadro N°29. Cuadro morfológico	137
Cuadro N°30. Cuadro Morfológico. Combinación de hipótesis.....	140

Índice de gráficos

Gráfico N° 1. Explicación de Matriz de Análisis Estructural	19
Gráfico N°2. Infraestructura urbana en los grandes aglomerados urbanos de Argentina	47
Gráfico N°3. Tejido Empresarial de la Zona Noreste de Córdoba	59
Gráfico N°4. Variables motoras y dependientes.....	89
Gráfico N°5. PBI Mundial (Porcentaje de variación anual)	91
Gráfico N°6. Tasas de crecimiento semestrales.....	92
Gráfico N°7. Proyección Contribución al crecimiento de PBI. Economías Avanzadas	93
Gráfico N°8. Proyección Contribución al crecimiento de PBI.	93
Gráfico N°9. Entradas de capital (Porcentaje del PIB)	94
Gráfico N°10. Evolución del comercio mundial y la producción industrial.....	95
Gráfico N°11. Índice de precios al consumidor- Variación interanual	96
Gráfico N°12. Índice de precios al consumidor- Variación interanual	97
Gráfico N°13. Evolución del Producto Bruto Interno.....	98
Gráfico N°14. Índice de términos de intercambio	99
Gráfico N°15. Porcentaje de ventas a través de E-commerce, sobre el total de ventas minoristas.....	102
Gráfico N°16. Perfil de los compradores a través de E-commerce en Argentina.	103
Gráfico N°17. Ventas minoristas a través de E-commerce en Argentina. Serie Histórica (En millones de USD).....	104
Gráfico N°18. Porcentaje de hogares con conexión a cloacas.	108
Gráfico N°19. Porcentaje de hogares con conexión a gas natural.	109
Gráfico N°20. Cantidad de pasajeros transportados a través del Aeropuerto Internacional Taravella (Serie histórica)	113
Gráfico N° 21. Evolución de las cargas aéreas a nivel mundial. Serie Histórica.....	119

Gráfico N° 22. Evolución de las cargas aéreas transportadas por servicio regular en Argentina.	120
Gráfico N°23. Flujo nacional de cargas vía aérea en Argentina	120
Gráfico N°24. Participación de los recursos propios sobre el total de recursos ejecutados.	124
Gráfico N°25. Cantidad de empleadores en el sector industrial	126
Gráfico N°26. Variación del empleo industrial.	127
Gráfico N° 28. Contribución al PBR y PBG por sector.....	131
Gráfico N° 29. Contribución del sector logístico al PBG y PBR	132
Gráfico N°30. Porcentaje de empresas de servicios de transporte, almacenamiento y comunicaciones sobre total de empresas	134
Gráfico N° 31. Puestos de trabajo formales en el sector logístico, por sub-sectores. Provincia de Córdoba- Años 1998, 2002, 2017	135
Gráfico N° 32. Composición de los empleos registrados en el sector logístico. Provincia de Córdoba- Año 2017	136

Índice de Fichas de variables

Ficha N°1. Variable “Contexto económico internacional”	91
Ficha N°2. Variable “Contexto económico internacional”	94
Ficha N°3. Variable “Contexto económico internacional”	95
Ficha N°4. Variable “Contexto Económico Nacional”	96
Ficha N°5. Variable “Contexto económico nacional”	98
Ficha N°6. Variable “Contexto económico nacional”	99
Ficha N°7. Variable “Políticas del Gobierno Provincial”	100
Ficha N°8. Variable “Comercio Electrónico”	102
Ficha N°9. Variable “Política Aero comercial”	105
Ficha N°10. Variable “Infraestructura básica”	108
Ficha N°11. Variable “Infraestructura básica”	109
Ficha N°12. Variable “Infraestructura de transporte”	111
Ficha N°13. Variable “Infraestructura de transporte”	113
Ficha N°14. Variable “Situación social de las Zonas Norte y Este”	115
Ficha N°15. Variable “Perfil económico de las Zonas Norte y Este”	117
Ficha N°16. Variable “Normativa y Políticas de Ordenamiento Territorial”	117
Ficha N°17. Variable “Transporte de cargas”	119
Ficha N°18. Variable “Transporte de cargas”	122
Ficha N°19. Variable “Políticas Públicas del Estado Local”	124
Ficha N°20. Variable “Sector Industrial”	126
Ficha N°21. Variable “Sector Industrial”	128
Ficha N°22. Variable “Sector Industrial”	130
Ficha N°23. Variable “Sector Logístico”	131
Ficha N°24. Variable “Ficha de variable “Sector Logístico”	135

Lista de acrónimos

ADEC: Agencia para el Desarrollo Económico de la ciudad de Córdoba

AMC: Área Metropolitana de Córdoba

BRICS: Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica

CABA: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

CAF: Corporación Andina de Fomento

CAMARCO: Cámara Argentina de la Construcción

CEPAL: Comisión Económica para América Latina

CEOLOG: Centro de Operaciones y Logística

DT: Desarrollo Territorial

EPH: Encuesta Permanente de Hogares

FMI: Fondo Monetario Internacional

INDEC: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de la República Argentina

ONUDI: Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial

PBI: Producto Bruto Interno

PBG: Producto Bruto Geográfico

PBR: Producto Bruto Regional

PI: Parques Industriales

PyMES: Pequeñas y medianas empresas

PLIJB: Plataforma Logística-Industrial Juan B. Justo

1. Aspectos Generales

1.1. Introducción

Los profundos cambios que experimenta la economía mundial, entre los que se destacan las innovaciones en los procesos de producción y distribución de mercancías, les otorgan cada vez más relevancia a las actividades logísticas. En una economía caracterizada por la hiper-movilidad de las personas y los factores productivos, la logística ha adquirido un papel protagónico, siendo en la actualidad uno de los determinantes de la competitividad de las actividades productivas y comerciales.

Dada la mayor dependencia de las actividades económicas respecto de la logística, durante las últimas décadas se observa, a nivel global, un interés creciente del sector privado en realizar inversiones en este campo, como así también una mayor preocupación del Estado por intervenir en el ámbito. Esto ha derivado en el surgimiento de sistemas logísticos complejos, la construcción de grandes obras de infraestructura logística, (Leal y Pérez Salas, 2009), como así también de la implantación de Planes de Ordenamiento Territorial, a los fines de mitigar los impactos negativos que las actividades logísticas conllevan.

A pesar de la importancia creciente de la logística, Argentina presenta serios déficits en la materia. Si bien durante las últimas dos décadas se han ejecutado importantes obras de infraestructura logística, son numerosas e importantes las debilidades (CAMARCO, 2014). Esta situación, común a la mayoría del territorio nacional, afecta también a la ciudad de Córdoba, capital de la provincia homónima. Entre los principales déficits que afectan a la ciudad se destacan: (i) escasa dotación de espacios logísticos, (ii) congestión vehicular, (iii) marco normativo relativo a la circulación de vehículos de carga y régimen de carga y descarga desbordado por la realidad (iv) expansión urbana acelerada, ocupando áreas estratégicas para el desarrollo logístico del territorio (CAF, 2019).

En virtud de este diagnóstico, diversos actores públicos y privados han avanzado en el diseño de una estrategia logística para la ciudad, Córdoba Polo Logístico, y en el trazado de una Hoja de Ruta de Logística Urbana Sostenible y Segura (LOGUS). En esta línea, y sobre todo basadas en la premisa de que la ciudad capital presenta un importante déficit en materia de plataformas logísticas y parques industriales (CEOLOG, 2018), han surgido diferentes iniciativas, entre las que se destaca el proyecto de Plataforma Logística-Industrial Juan B. Justo (PLIJB).

La Plataforma Logística-Industrial Juan B. Justo (PLIJB) se emplazará en una parcela de veinte hectáreas de superficie, en el Barrio Guiñazú, en el Noreste de la ciudad de Córdoba¹. Esta zona, en la cual se localizan numerosas pequeñas y medianas empresas (PyME) dedicadas al comercio y la industria, carece hasta el momento de este tipo de infraestructura logística. De acuerdo a un estudio realizado por la Agencia para el Desarrollo Económico de la ciudad de Córdoba (ADEC), se trata un ámbito territorial propicio para la radicación de parques industriales, logísticos y el fortalecimiento del territorio como Parque abierto, incorporando comercios e industrias que puedan convivir con otras actividades, esencialmente las residenciales y servicios asociados (ADEC, 2016).

La propuesta de Plataforma Logística-Industrial JBJ, es una iniciativa privada, cuya ejecución se prevé el período 2020-2023, la cual brindará soporte físico y servicios a empresas PyME. Siguiendo los lineamientos indicados por los Estudios Territoriales realizados por ADEC, se propone el emplazamiento de una pieza urbana-territorial que concentrará usos industriales livianos (de bajo impacto ambiental), comerciales, de servicio y logística.

El presente trabajo, tiene como objetivo analizar la factibilidad y condiciones de posibilidad de la propuesta de emplazamiento de PLIJB, identificando sus potenciales contribuciones e impactos -positivos como negativos- en el territorio. El tipo de análisis propuesto es prospectivo, es decir orientado a la construcción de escenarios futuros posibles del territorio de la Zona Noreste de Córdoba y, en particular, del futuro emplazamiento de la PLIJB.

Realizar el análisis propuesto, en el marco del Trabajo Final de Máster, es relevante porque aporta herramientas para la toma de decisiones, poniendo de relieve las múltiples facetas a considerar a la hora de intervenir en un territorio determinado. En este sentido, el trabajo aporta una visión global, evaluando distintos escenarios que condicionan y, a su vez, podrían ocurrir a partir del emplazamiento de un proyecto como la PLIJB.

El contenido del Trabajo Final de Máster se estructura del siguiente modo: Dentro de este Primer Capítulo se explicitan el Objetivo General y los Objetivos Específicos; en el Segundo Capítulo se aborda la Metodología y las fuentes de datos; mientras que el Tercer capítulo corresponde a la Revisión Bibliográfica. Posteriormente, en el Capítulo Cuarto se lleva adelante la Descripción del sistema, a partir de un detallado diagnóstico territorial, la

¹ El proyecto de Plataforma Logística-Industrial Juan B. Justo se emplaza en B° Guiñazú, localizado en el norte de la ciudad de Córdoba. Si bien se trata del norte, en términos geográficos, durante presente trabajo se hablará de Noreste, dado que el predio se ubica en la intersección de dos de las zonas en las que divide la Municipalidad de Córdoba, en el proceso de planificación territorial en curso.

identificación de los actores clave del territorio y el análisis DAFO; en el Capítulo Quinto se realizan las Simulaciones del sistema, presentando diferentes hipótesis; Por último, el Capítulo Sexto se describen los escenarios futuros posibles.

1.2. Objetivos

General:

- Construir escenarios futuros posibles sobre el desenvolvimiento de la Plataforma Logística-Industrial Juan B. Justo, en el período 2020-2030.

Específicos:

- Realizar una diagnosis territorial de la Zona Noreste de la ciudad de Córdoba (caracterización de la población, situación económica, funcionalidad del territorio, etc.).
- Sistematizar el marco normativo e institucional relativo a la logística, vigente en la actualidad en la ciudad de Córdoba.
- Conocer y caracterizar a los principales actores económicos y sociales de la Zona Noreste de la ciudad de Córdoba.
- Analizar las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA) del futuro emplazamiento de la Plataforma Logístico-Industrial Juan B. Justo
- Analizar la visión de futuro de referentes empresariales y gubernamentales respecto al potencial de la Plataforma Logística-Industrial Juan B. Justo.

2. Metodología y fuentes de datos

El presente Trabajo Final de Máster propone un análisis prospectivo, es decir que pretende construir escenarios futuros posibles en torno desenvolvimiento de la Plataforma Logística-Industrial Juan B. Justo. En relación a esto, un primer paso es explicitar qué se entiende por prospectiva, la cual puede ser definida como un “instrumento potente para el diseño de escenarios territoriales y estrategias de desarrollo endógeno” (Espinoza Cuervo, 2006, pp. 302).

La prospectiva brinda un soporte integral al análisis del territorio, incidiendo en la toma de decisiones, a partir de la producción de información, generación de conocimiento y reflexión colectiva entre los actores clave del territorio (ADEC, 2018). Dos de los principales objetivos de la prospectiva son contribuir a reducir la incertidumbre y aportar a la construcción de consensos, en los procesos de desarrollo territorial.

La prospectiva brinda herramientas para comprender el sistema territorial, sus tendencias o motores de cambio. Es decir, mediante el análisis de la trayectoria de las variables determinantes para el sistema bajo estudio, se permite conjeturar escenarios futuros posibles. Asimismo, al poner énfasis en los objetivos a largo plazo, tiene como objetivo lograr la convergencia de intereses y propósitos a mediano y largo plazo (Espinoza Cuervo, 2006).

La prospectiva se encuentra íntimamente ligada a la estrategia. La primera de ellas se concentra en indagar “¿Qué puede ocurrir?”, adquiriendo el carácter de estratégica cuando la organización que realiza el proceso prospectivo se pregunta acerca de qué hacer frente a las previsiones y conjeturas. Una vez respondidos dichos interrogantes, toma fuerza la estrategia, que parte del “¿Qué puedo hacer?”, para luego preguntarse “¿Qué voy a hacer?” y “¿Cómo lo voy a hacer?” (Durance y Godet, 2009). Como indican los autores citados, esto explica la relación entre prospectiva y estrategia.

En línea con lo anterior, prospectiva brinda herramientas que tienen como motivación última estimular la acción. En el caso del presente Trabajo Final de Máster, el fin es construir escenarios futuros posibles, para decidir un curso de acción (el emplazamiento de la PLIJB). Dado el carácter participativo del método, el trabajo ha contado con la participación de expertos y actores clave del territorio.

Esto último nos introduce en los diferentes tipos métodos utilizados por los estudios prospectivos. En este Trabajo Final, se ha escogido la opción “Opción de los expertos”, mediante entrevistas, Análisis de impactos cruzados y Análisis de escenarios. Siguiendo los lineamientos planteados por Espinoza Cuervo (2006), se ha esquematizado el trabajo del siguiente modo:

1. Creación de condiciones para la realización del ejercicio prospectivo

En esta etapa se llevó adelante el diseño y planificación del ejercicio prospectivo, la organización temporal de las actividades, la revisión de información, la búsqueda bibliográfica, entre otras. Las principales acciones de este componente fueron:

- A) Organización del calendario de trabajo.

Cuadro N°1. Calendario de trabajo

Tarea	Mes																
	Mayo				Junio				Julio				Agosto				Sept.
	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12	S13	S14	S15	S16	S1
Planificación del TFM	■	■	■	■													
Relevamiento bibliográfico	■	■	■	■													
Descripción del sistema			■	■	■	■	■										
Entrevistas									■	■	■	■	■	■			
DAFO											■	■					
Análisis Estructural											■	■	■	■	■	■	
Construcción de hipótesis															■	■	
Construcción de escenarios																■	■
Entrega del TM																	■

Fuente: Elaboración propia.

B) Relevamiento documental y bibliográfico:

- a. Etapa determinante y fundamental para conocer el estado de situación del conocimiento disponible en la materia de estudio. Incluye la búsqueda y análisis de:
 - i. Documentos públicos, normativas, estadísticas públicas, legislación vigente.
 - ii. Estudios prospectivos.
 - iii. Literatura sobre el tema interés, en nuestro caso de Plataformas Logísticas y Parques Industriales.

2. Comprensión del modelo de desarrollo territorial y sus tendencias

En el marco de esta etapa se ha llevado adelante una descripción y del sistema territorial bajo estudio, la identificación de variables relevantes y el análisis de la relación entre las distintas variables detectadas. Este bloque se divide en dos grandes componentes: A) Diagnóstico Territorial; B) Análisis Estructural.

A) Diagnóstico Territorial

Este componente se compone de tres sub-etapas: A) Descripción del sistema; B) Identificación de actores relevantes del territorio; C) Análisis DAFO.

(i) Descripción del sistema

Consiste en un diagnóstico territorial, en base al cual se identificaron y caracterizaron aspectos como la población; actividades económicas; condiciones socioeconómicas; infraestructura básica, marco normativo; entre otras. Esta etapa permitió conocer y comprender el estado del Sistema Territorial e identificar los posibles problemas a corregir y solucionar (Gómez Piñeiro, 2010).

Esta acción se llevó adelante en base a la bibliografía, información, bases de datos y documentos relevados en la Etapa N°1 del presente trabajo.

(ii) Identificación de actores relevantes del territorio

Al igual que en el punto anterior, se utilizó como fuente la bibliografía, información y documentos consultados. Esta etapa fue de fundamental relevancia, dado que permitió detectar los actores relevantes que, junto a expertos en el tema, fueron consultados para la realización de las etapas posteriores del trabajo.

(iii) Técnica de diagnóstico DAFO

Mediante la implementación de la técnica de diagnóstico DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades), se distinguieron los condicionantes internos, explicados por las fortalezas y las debilidades, y los condicionantes y tendencias del entorno próximo, que los explican las amenazas y las oportunidades (Gómez Piñeiro, 2010). Esta técnica fue aplicada en el marco de la realización de entrevistas a actores clave del territorio y expertos, que se desarrollará en el siguiente punto.

B) Análisis Estructural

Siguiendo los lineamientos planteados por Durance y Godet (2009), se divide en tres fases sucesivas: (i) Detección y caracterización de variables clave; (ii) Análisis de las relaciones existentes entre las variables; (iii) Identificación de las variables clave.

(i) Detección y caracterización de variables clave

Para el desarrollo de esta etapa, fueron llevadas a cabo entrevistas a actores clave del territorio y a expertos en la materia. Se solicitó a las personas entrevistadas que realicen un inventario de las variables determinantes en el comportamiento actual y, potencialmente, en el futuro del sistema territorial analizado (Durance y Godet, 2009). Más concretamente, se realizaron entrevistas semi-estructuradas a funcionarios públicos que intervienen en el ámbito de la logística, el desarrollo industrial y el ordenamiento territorial; referentes empresariales; especialistas en logística; y representantes de asociaciones empresariales vinculadas al tema bajo estudio.

Las entrevistas se orientaron a indagar en la percepción que tiene los actores relevantes del territorio y expertos sobre los factores determinantes del desempeño logístico-industrial de la Zona Noreste de la ciudad de Córdoba; el análisis y evaluaciones que realizan de las políticas implementadas en la Zona; y las perspectivas a futuro sobre nuestro objeto de estudio. Además, tal como se indicó en la sección anterior, se consultó acerca de las Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas del sistema territorial bajo estudio y, en particular, de la propuesta de PLIJB. La realización de las entrevistas estuvo a cargo del estudiante del Máster. A continuación, se presentan las fichas técnicas de las entrevistas².

² El cuestionario puede ser consultado en el Anexo N°1.

Cuadro N°2. Ficha Técnica de las entrevistas

Universo	Funcionarios públicos que intervienen en el ámbito de la logística, el desarrollo industrial y el ordenamiento territorial; referentes empresariales; especialistas en logística; y representantes de asociaciones empresariales
Tipo de muestreo	No probabilístico. Selección dirigida, por relevancia y oportunidad.
Total de casos	Nueve (9)

Fuente: Elaboración propia.

Cuadro N°3. Actores entrevistados y criterios de selección

Sector/Área	Función	Referente institucional	Criterio de selección
Poder Ejecutivo Provincial	Dirección de Parques Industriales	Alejandro Chaile	Área dedicada a la coordinación de los Parques Industriales de la Provincia de Córdoba. Docente en la materia.
Poder Ejecutivo Municipal	Dirección de Planeamiento urbano	Santiago Giunta	Tiene la responsabilidad de coordinar la planificación territorial del Municipio.
Sector Mixto	Agencia para el Desarrollo Económico de la ciudad de Córdoba	Jorge Pellicci	Ente de coordinación público-privada, integrada por la Municipalidad de Córdoba, Cámaras Empresariales y Universidades. Se encuentra trabajando en un Plan Estratégico Logístico de Córdoba.
Consultoría	Centro de Operaciones Logística	Diego Travaglino	Centro especializado en estudios y asesoramiento sobre logística.
Sector empresarial	Mariano Max	Luis Mariano	Empresa de supermercados. Cuenta con propiedades en la Zona Noroeste de la ciudad.
Sector empresarial	Qualitá	Luis Picat	Referente empresarial del norte de la Provincia de Córdoba.
Sector empresarial	CEDAC	Rolando Pérez	Cámara Empresaria del Autotransporte de cargas de Córdoba
Sector Mixto	Instituto Aeronáutico Argentino	Gabriel Ratner	Especialista en prospectiva territorial.
Academia	Facultad de Arquitectura. Universidad Nacional de Córdoba	Marcelo Corti	Ha dirigido los estudios territoriales de las Zonas Norte y Este, elaborados de manera conjunta entre ADEC y la Municipalidad de Córdoba.

Fuente: Elaboración propia.

(ii) Análisis de las relaciones existentes entre las variables, mediante aplicación de la Matriz de Análisis Estructural:

Para un análisis de carácter sistémico como la prospectiva, una variable sólo existe a través de su interrelación con otras variables (Durance y Godet, 2009). Una de las técnicas que ofrece la prospectiva para identificar esas relaciones entre variables es la tabla de doble denominada Matriz de Análisis Estructural. Generalmente, el relleno de la matriz es cualitativo y con cada pareja de variables se pregunta “¿Existe una relación de influencia entre la variable i y la variable j? Si la respuesta es negativa se le da la nota de 0. Si la respuesta es positiva, la relación de influencia directa recibe la nota de: 1 si se le considera débil, 2 si media, 3 si fuerte y, finalmente, 4 si se le considera potencial” (Durance y Godet, 2009, pp. 56).

En el caso del presente trabajo, adoptando las sugerencias del docente de la asignatura Prospectiva Territorial del Máster, el relleno de la matriz se hace utilizando una escala de 0 a 5 (donde 1 significa poca influencia, 5 mucha influencia y 0 que no hay relación entre las variables). Respecto al análisis que permite la matriz, el cuadrante (i) se observa la acción de las variables internas sobre ellas mismas; en el (ii) la acción de las variables internas sobre las externas; (iii) en el cuadrante (iii) la influencia de las variables externas sobre las internas; mientras que el (iv) se aprecia la acción de las variables externas sobre ellas mismas.

Cuadro N° 4. Matriz de Análisis Estructural

	Variables internas	Variables externas
Variables internas	i.	ii.
Variables externas	iii.	iv.

Fuente: Elaboración propia en base a Slides de la Asignatura “Prospectiva Territorial”

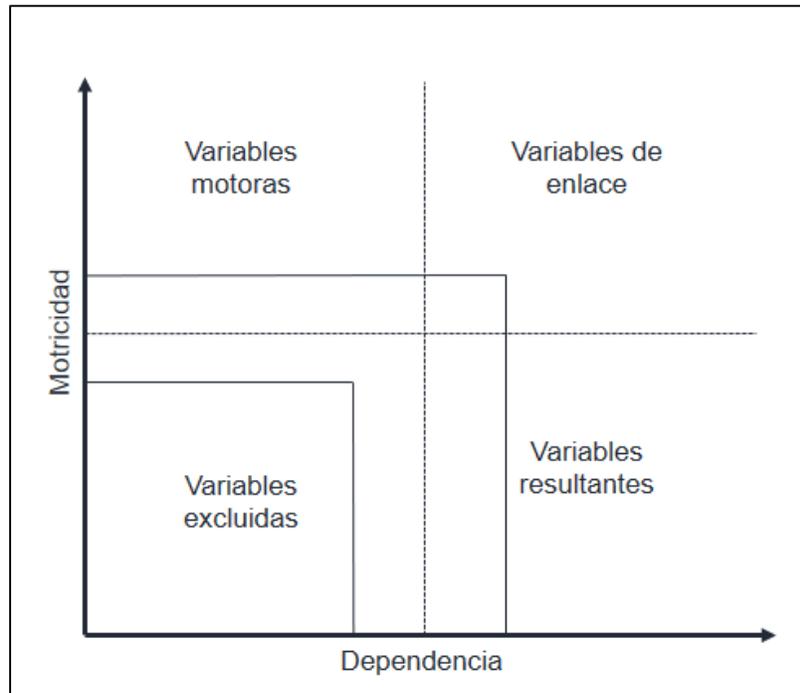
En línea con lo expuesto por Durance y Godet (2009), quienes completaron la matriz fueron los mismos actores claves del territorio y experto que fueron entrevistados. No obstante, aunque la metodología prospectiva sugiere la realización de talleres de discusión a los fines de consensuar el análisis, dada la dificultad de reunir a las personas seleccionadas, se les envió un link” de acceso a la Matriz de Análisis Estructural, en formato digital, con la consigna solicitada. Posteriormente, se realizó un promedio de cada uno de los puntajes asignados a las relaciones.

Si bien esta decisión metodológica se aparta de lo recomendado por la bibliografía relevada, fue la opción disponible, ante la dificultad de reunir a todas las personas seleccionadas un mismo día y lugar. A esto se suma, que todas ellas fueron contactadas de modo personal para realizar las entrevistas, por lo cual se evaluó era la opción más viable, a los fines de evitar la sobrecarga y ocasionar molestias.

Posteriormente, los resultados de la matriz fueron analizados en términos de la influencia y dependencia de cada variable, a partir de la representación gráfica de un plano. El eje de las abscisas representa la dependencia, en tanto el de las ordenanzas hace lo propio con la influencia. El gráfico resultante posibilita no sólo identificar las variables más influyentes del sistema, sino también conocer el papel de las distintas variables.

Las variables motrices son muy influyentes y poco dependientes. Se las considera explicativas del sistema bajo estudio, en tanto condicionan del desempeño del conjunto. Las variables de enlace son muy dependientes y motoras. Se las considera inestables por naturaleza, en tanto cualquier acción sobre estas puede repercutir sobre otras variables. Por su parte, las variables resultantes son poco influyentes y muy dependientes, explicándose su evolución por los impactos provenientes de otras variables. Las variables excluidas son poco motoras y poco dependientes por lo cual no son determinantes hacia el futuro. Por último, las variables medias son medianamente motoras y/o dependientes, por lo cual no se puede obtener una conclusión a priori (Durance y Godet, 2009).

Gráfico N° 1. Explicación de Matriz de Análisis Estructural



Fuente: Durance y Godet, 2009.

(ii) Identificación y análisis de las variables clave.

Una vez analizados los resultados de la Matriz de Análisis Estructural, se construyeron Fichas de las variables, con excepción de las excluidas, en las que se indagó retrospectivamente y prospectivamente la trayectoria de cada una de ellas. Para ello, se han escogido indicadores, cualitativos y cuantitativos, que permitieron observar la evolución de cada una de las variables.

3. Construcción de hipótesis, escenarios y estrategias

En esta etapa se divide en tres grandes etapas: (i) Hipótesis y Análisis morfológico; (ii) Construcción de escenarios; (iii) Estrategias.

(i) Construcción de hipótesis y Análisis morfológico

En primer lugar, se formuló tres hipótesis de desenvolvimiento futuro para cada una de las variables identificadas y analizadas en la etapa previa. Las hipótesis fueron de carácter tendencial (continuidad de la trayectoria actual de la variable); pesimista (empeoramiento de la trayectoria y situación actual); optimista (mejoría respecto a la trayectoria previa y la situación actual).

En segunda instancia, se llevó adelante el análisis morfológico, consistente en base a la combinación de las tres hipótesis, por cada uno de los sub-sistemas identificados (variables). A partir de ello, y tomando como base lo indagado en las entrevistas a los actores relevantes del territorio y protagonistas se construyeron combinaciones, que son la base de los escenarios futuros.

(i) Construcción de escenarios

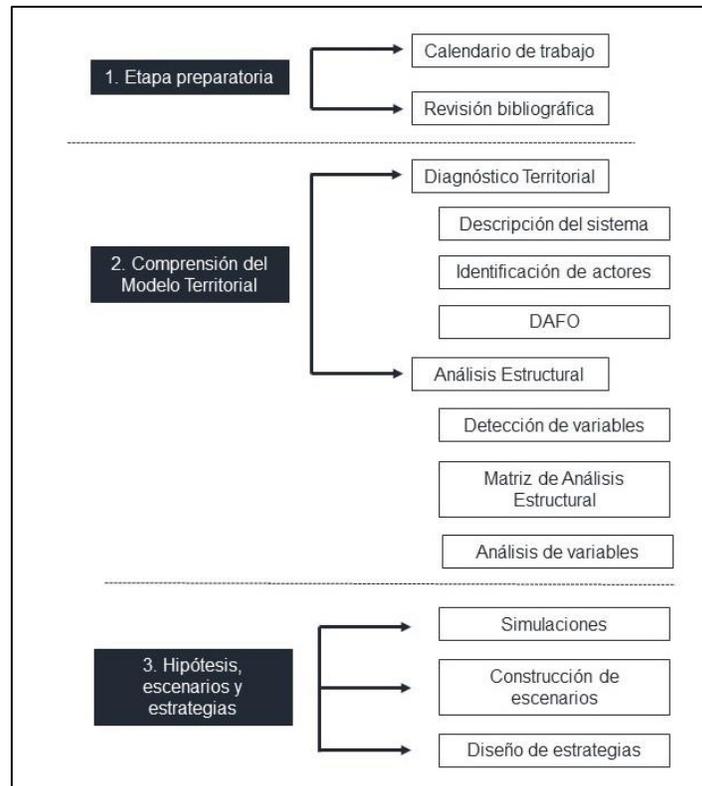
Se trata de uno de los componentes centrales del análisis prospectivo. Un escenario puede ser definido como un conjunto coherente de hipótesis sobre las posibilidades de desenvolvimiento futuro de un sistema territorial. Como se explica en el Cuaderno de construcción de escenarios para el desarrollo territorial “un escenario no es una realidad futura, sino un medio de representarla de forma que permita visualizar mejor la acción presente a la luz de los futuros posibles y deseables” (2005, pp. 62).

La construcción de escenarios debe atender a ciertos criterios: coherencia, verosimilitud y transparencia. El primero implica que el escenario debe sostener un hilo conductor, que permita una alineación entre los hechos, datos e imágenes del futuro. El segundo, refiere a que las hipótesis de futuro deben ser creíbles y compartibles por un conjunto de participantes del ejercicio. En tercer lugar, la transparencia refiere a que distintos usuarios, utilizando los mismos métodos e información deben llegar a resultados equivalentes.

En el presente trabajo, se han construido tres escenarios: uno tendencia, otro pesimista y un tercero optimista. El primero de ellos, se basa en la extrapolación de tendencias previas. El pesimista, prevé una trayectoria negativa para el conjunto de los subsistemas que conforman el sistema territorial. Por último, el escenario optimista corresponde a la utopía, o lo más deseado, aunque no necesariamente sea realizable.

A modo de síntesis, se presenta el esquema en base al cual se llevó adelante el TFM:

Cuadro N° 5. Esquema Metodológico



Fuente: Elaboración propia.

3. Revisión bibliográfica

El Enfoque del Desarrollo Territorial

El presente trabajo aborda el emplazamiento de Plataformas Logísticas y Parques Industriales desde el enfoque del Desarrollo Territorial (DT). Éste, puede ser definido como “un proceso político, social, económico e institucional que produce la generación de actividades económicas de carácter productivo que posean impacto en términos de reducción de la pobreza y la desigualdad, generando empleo, equidad e inclusión de tal manera que se contribuya a la reducción de los desequilibrios espaciales entre las regiones. Constituye un proceso multi-escalar, interinstitucional y multi-actoral de amplia complejidad que concibe al territorio como una construcción social y un espacio de poder” (Casalis y Vilar, 2011, pp.10).

El enfoque del Desarrollo Territorial reivindica una mirada “de abajo hacia arriba”, poniendo en valor el papel que desempeñan los actores del territorio en los procesos de desarrollo. Esto nos lleva a la segunda cuestión, la ruptura con la mirada determinista del territorio. Desde esta óptica, el territorio es una construcción social, es decir que no es la suma de los recursos físicos en un espacio determinado, sino que es producto de la interacción público-privada, de las relaciones y decisiones que toman los actores, territoriales y extraterritoriales, en relación a éste (Quetglas, 2008).

Desde esta mirada, los territorios desempeñan tres roles básicos en relación al desarrollo económico: “(i) de generación y transmisión de conocimientos; (ii) de administración nodal de flujos intensos, diversos y sensibles (ya sean de información o mercaderías), (iii) de administración de las tensiones sociales, cuidado de la sustentabilidad ambiental y generación de condiciones de hábitat equilibradas que no impidan la actividad económica” (ADEC, 2017, pp. 6).

Un aspecto relevante es que los procesos de Desarrollo son de naturaleza conflictiva (Subirats, 2015). Lejos de adoptar una visión romántica, desde esta perspectiva se entiende que los procesos de transformación política y económica del territorio se caracterizan por la complejidad, la divergencia de visiones e intereses y la necesidad permanente de construir legitimidad en torno a los cursos de acción escogidos. Esta mirada nos permite reconocer y dimensionar las disputas de poder inherentes a todo proceso político-económico.

Por otro lado, los procesos de Desarrollo Territorial son multinivel. Como indica Albuquerque (2018) la competitividad territorial y el Desarrollo económico y social es el resultado de la

interacción de cuatro niveles básicos: “micro”, “meta”, “meso” y “macro”. De acuerdo al investigador, se trata de una perspectiva sistémica que contribuye a reconocer la complejidad del proceso y así, diseñar políticas públicas de manera realista y estratégica.

El nivel “meta” hace referencia a la necesidad de establecer canales de participación y concertación de los actores locales, a los fines de incorporar una estrategia territorial consensuada. El nivel “micro” refiere gestión interna de las empresas. Por su parte, el nivel “meso” hace referencia la necesidad de crear un entorno territorial que favorezca las innovaciones y estimule la articulación pública-privada, la coordinación institucional entre los diferentes niveles de la administración pública y creación de instituciones compartidas para la gestión y gobernanza de las estrategias territoriales. Por último, el nivel “macro” refiere a las condiciones macroeconómicas del país.

El proyecto de Plataforma Logística-Industrial Juan B. Justo debe ser entendida en el nivel “meso”, en tanto es el resultado de una iniciativa privada, basada en los lineamientos territoriales estratégicos establecidos por la Municipalidad de Córdoba. Como se ha dicho, el Estado Local ha adoptado las conclusiones del Estudio de la Zona Norte de la ciudad elaborado por ADEC, y en virtud de ello, estimula el fortalecimiento del tejido industrial y logístico del Área, promoviendo del emplazamiento de equipamientos y la ejecución de infraestructura.

A modo de síntesis, el enfoque presentado contribuye a identificar tres aspectos centrales en los procesos de Desarrollo de un territorio (Vázquez Barquero, 1988). (i) Se trata un proceso de *transformación económica*, en la que los actores económicos locales hacen uso de sus capacidades para organizar los factores productivos locales, a los fines de mejorar su posicionamiento en los mercados; (ii) implica modificaciones en el plano *sociocultural*, a partir del fortalecimiento de las instituciones que sirven de base al proceso de desarrollo; (iii) se funda en acuerdos político-administrativos, tendientes a generar un entorno favorable y adecuado para el desarrollo de actividades económicas de calidad y basadas en el paradigma de la sostenibilidad.

Un aspecto relevante a los fines del presente trabajo, es la importancia que le otorga el enfoque del Desarrollo Territorial a la incorporación de innovaciones tecnológicas, de gestión, sociales, institucionales, de infraestructura y equipamientos. Así, este proceso tiene como pilares el agregado de valor mediante la generación de conocimiento, el desenvolvimiento de la capacidad de innovación empresarial y la valorización de los entornos territoriales.

Es en este marco que comprendemos el emplazamiento de Parques Industriales y Plataformas Logísticas como equipamientos que dotan al territorio de atributos para mejorar el desarrollo de la actividad económica. En el caso de los Parques Industriales, sus principales contribuciones y beneficios teóricos son: (i) Beneficios desde el punto de vista de la planificación territorial y urbana; (ii) Beneficios para las empresas por la provisión de servicios a un costo relativo más bajo comparado con localizaciones individuales; (iii) Beneficios para las empresas por economías de aglomeración y externalidades positivas; (iv) Beneficios desde la perspectiva más general de la política industrial PI (Briano, Fritzsche y Vio, 2003; Rodríguez Miranda, 2014). En cuanto a las Plataformas Logísticas, desempeñan un rol fundamental en la gestión de los flujos de mercancías y la optimización de las actividades logísticas y de transporte.

Previo a ingresar al campo específico de las Plataformas Logísticas y Parques Industriales, se presentan algunas críticas al enfoque adoptado. Aunque muy valiosos los aportes de la perspectiva de Desarrollo Territorial, presenta debilidades que deben ser consideradas al momento de diseñar políticas públicas e iniciativas privadas. En primer lugar, muchas conceptualizaciones del DT soslayan el peso de los factores macroeconómicos del Desarrollo. Es decir, se sobrevaloran las capacidades y posibilidades reales de transformación de las condiciones materiales del territorio, en contextos de volatilidad económica.

En línea con lo anterior, distintas versiones del enfoque ponderan las relaciones entre el nivel local y global, pasando por alto la escala nacional. Como indica Fernández muchas teorizaciones del Desarrollo Territorial imponen un salto entre la escala local regional, “perdiendo la escala nacional que debe ser recuperada” (Fernández 2010, pp. 53, citado por Coraggio y Ruth Muñon, 2018). Este sesgo, minimiza el carácter multinivel del Desarrollo Local y soslaya el papel que desempeñan las intervenciones del Estado Nacional y Provincial en los procesos de transformación territorial.

Otro aspecto a considerar, es que dada la amplitud del concepto en muchas ocasiones se ubica a la economía en un segundo plano. Como indica Aburquerque, “a veces se olvida que, sin una generación de excedente económico en la esfera o dimensión del desarrollo económico, no es posible atender adecuadamente a los requerimientos de las restantes dimensiones del desarrollo social, humano, institucional, cultural y política (Alburquerque, 2018, pp. 4).

Los procesos de Desarrollo Territorial son incompatibles con la búsqueda de resultados inmediatos. La construcción de entornos adecuados para el desenvolvimiento de las actividades productivas -que permitan la transformación económica del territorio- sólo es posible a partir de la implementación de políticas públicas de mediano y largo plazo. Sin dudas, esto exige amplios acuerdos sociales y de la institucionalización de las estrategias adoptadas.

En relación a esto, cabe hacer una salvedad. Que los resultados de las políticas públicas de promoción de Desarrollo Territorial sean visibles en el mediano y largo plazo no implica adoptar una visión estática. Dado a que vivimos en un tiempo de permanentes cambios e incertidumbre, es necesario evaluar y re-ajustar las estrategias conforme a los escenarios van mutando. Es por ello necesario contar con instancias y arreglos institucionales que permitan la (re) construcción de consensos en vistas a la consecución de los objetivos acordados.

Por último, y como aspecto principal, no se debe perder de vista que el objetivo último de las políticas e iniciativas de promoción del Desarrollo Territorial es mejorar las condiciones de vida de la población, reducir las desigualdades sociales y contribuir a la equidad. Como indican Castells y Himanen (2016) el núcleo de las políticas de desarrollo está conformado por el triángulo de relaciones entre producción material, bienestar humano y organización sociocultural. De este modo, el punto crítico de las políticas públicas no es otro que la generación de riqueza material para el mejoramiento del bienestar humano y el empoderamiento de las personas para el pleno ejercicio de la ciudadanía.

Una vez presentado el enfoque general, abordaremos el marco conceptual de las Plataformas Logísticas y los Parques Industriales. Aunque en Argentina en gran parte de los casos se presentan como plataformas mixtas, con inmuebles y servicios logísticos e industriales, tienen características específicas y fundamentos propios. Es por ello necesario contextualizar y definir cada una de ellas. A continuación, se realiza una conceptualización de la logística y el ordenamiento territorial logístico, para culminar en el abordaje de las Plataformas Logísticas. Posteriormente, se conceptualizan los Parques Industriales.

Conceptualizando la logística

Durante el Siglo XX tuvieron lugar una serie de transformaciones económicas que han consolidado la importancia de la industria logística. El incremento de los flujos comerciales a nivel global; la apertura económica de países centrales, emergentes e importantes bloques

comerciales; la consolidación de un modelo de producción deslocalizado a nivel global; y el crecimiento del comercio electrónico, son algunos de los factores que han otorgado un mayor peso específico de la logística dentro del conjunto de las actividades económicas (Quetglas, 2008). En otros términos, la articulación de sistemas productivos y de comercialización más complejos, requiere cada vez más de sofisticados sistemas, dispositivos y soportes logísticos (Leal y Pérez Salas, 2009).

Existen diversas definiciones de logística y perspectivas desde las cuáles se aborda. Como señala el equipo de prospectiva de ADEC (2018), la mayoría de las definiciones y abordajes provienen del ámbito empresarial, las cuales se centran en las necesidades de las empresas y la búsqueda de eficiencia y competitividad. Con un menor nivel de desarrollo relativo, particularmente en Argentina, identifican conceptualizaciones territoriales o regionales, que además de analizar lo que ocurre con las entidades empresariales, ponen foco en el desempeño logístico del territorio y los impactos que produce la logística.

Dentro del primer enfoque se encuentran conceptualizaciones como las que propone la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (CEDOL), que definen a la logística como un amplio conjunto de procesos y actividades necesarias para que los productos lleguen a los consumidores finales, en condiciones adecuadas y en el menor tiempo posible. La logística, “comprende todas aquellas actividades asociadas al transporte y almacenamiento de bienes en el sistema económico, y es un componente integral del conjunto de decisiones que adoptan las unidades productivas al momento de llevar adelante los procesos de producción y comercialización” (CAMARCO, 2013, pp.8).

Tal como ha señalado en la introducción, los sistemas logísticos presentan cada vez niveles más elevados de sofisticación, abarcando en la actualidad diversas acciones y actividades orientadas a agregarle valor a los productos y la gestión de las cargas. Así, la logística involucra procesos como la planificación de volúmenes, la planificación de red de orígenes y destinos (flujos de carga), consolidación y des-consolidación, almacenaje, organización del transporte multimodal, inspección y pago de aduanas, control de inventarios; empaquetado, envasado y control de calidad de productos, entre otros (BID, 2015).

Desde una mirada más amplia, y complementaria con la anterior, se aborda a la logística desde una perspectiva territorial. Según este tipo de visiones, además de buscar mayores ganancias de las empresas, la logística se orienta a la búsqueda de mayor competitividad, mayor

eficiencia en las cadenas de valor y, fundamentalmente, una armonización de las actividades logísticas en el territorio (CAMARCO, 2013).

Esta última perspectiva se encuentra muy ligada al análisis de la logística urbana, al punto de ser considerada una dimensión constitutiva de las ciudades. En esta línea, Taginuchi la define como “el proceso para la optimización completa de las actividades de logística y transporte de las empresas privadas en las zonas urbanas, teniendo en cuenta el aumento y la congestión del tráfico y el consumo de combustible dentro de una estructura de economía de mercado” (Taginuchi, citado en Álvarez Montero y Eslava Sarmiento, 2016, pp. 24).

En otros términos, la logística urbana debe ser entendida como el eslabón de la cadena de transporte o distribución de mercancías que se desarrolla en la ciudad. El principal objetivo de la organización de la logística urbana es optimizar los sistemas logísticos de las ciudades, contemplando los costos, beneficios e intereses de los actores públicos, privados y, fundamentalmente, de la ciudadanía (Álvarez Montero y Eslava Sarmiento, 2016).

Esto sin duda exige una tarea de ordenamiento territorial, basado en la articulación y búsqueda de acuerdos entre sectores, en tanto existen diversos y conflictivos intereses. Mientras que las empresas dedicadas a la producción y comercialización (dadores de carga) y oferentes de servicios logísticos (transportistas y operadores) tienen como objetivos minimizar costos y optimizar tiempo, el sector público debe orientarse a disminuir la congestión de tránsito y la contaminación ambiental, intereses que con frecuencia colisionan.

Son diversos los aspectos a considerar en relación al ordenamiento de la logística urbana. La distribución urbana de mercancías, “toca esencialmente cuatro grandes cuestiones: la congestión en áreas céntricas y la conservación de sectores patrimoniales; la congestión generalizada en el tejido urbano; la cuestión ambiental y la mitigación de emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero, y los costos logísticos y los riesgos de inflación local” (Antún, 2013, pp. 26).

Ordenamiento territorial logístico

Como se ha señalado, la logística es sumamente necesaria para el desarrollo de actividades productivas y comerciales, permitiendo la circulación y movimiento de insumos, bienes, información, entre otros. Así, la logística permite el desplazamiento físico de diversos elementos, tangibles e intangibles, rompiendo las barreras espaciales que separan los nodos de producción y comercialización (ADEC, 2018).

Estos desplazamientos, que se presentan cada vez con mayor frecuencia e intensidad, producen impactos negativos en el territorio. Las actividades logísticas, ocupan cada vez más espacio, contribuyen a la degradación ambiental, la especulación inmobiliaria, la inseguridad vial, contaminación sonora, al mismo tiempo que es una de las actividades humanas que más genera Emisiones de Efecto Invernadero (GEI), con su consecuente impacto en el incremento del calentamiento global.

Además de los costos ambientales y sociales, las actividades logísticas representan costos crecientes sobre el conjunto de la economía. En el caso de Argentina, los costos logísticos se incrementaron un 35% entre 2003 y 2013, lo cual puede ser atribuido a las deficiencias en infraestructura, congestión vehicular y suba de costos energéticos (Barbero y Castro, 2013). El incremento de los costos logísticos conlleva, a su vez, mayores costos para toda la sociedad.

Este conjunto de problemáticas asociadas a desarrollo de las actividades logísticas conlleva la necesidad de políticas de ordenamiento territorial que la ponderen como componente central del territorio. En relación a ello, es relevante no sólo poner en valor las infraestructuras y equipamientos que la gestión logística requiere, sino también la organización de las actividades en el espacio y la armonización de intereses divergentes.

El ordenamiento territorial logístico es un aspecto reciente en la planificación urbana en Argentina, y más puntualmente en la Provincia de Córdoba, y en sintonía con la actual visión del urbanismo, la planificación del territorio y las ciudades exige incorporar la incertidumbre, la permanente redefinición de objetivos, la revisión de las herramientas utilizadas y fundamentalmente, hacer equilibrio en la ponderación de los factores técnicos políticos y sociales (Corti, 2015). Como plantea el urbanista y docente Marcelo Corti, en la actualidad esta tarea requiere de una mirada transdisciplinar, que recurra a diferentes saberes y considere diferentes escenarios posibles y acciones deseables a la hora de planificar un curso de acción.

Las políticas de ordenación del territorio en clave logística se encuentran íntimamente ligadas al urbanismo de redes. Desde esta mirada se considera al territorio en general y la ciudad en particular, como un sistema de redes y vinculaciones, siendo fundamentales los conceptos de conexidad y la nodalidad, en tanto globalmente fundan el carácter sistémico del territorio. Así, la gestión del territorio se trata de conocer, analizar y planificar el flujo de las personas y las mercancías, haciendo uso de distintas herramientas e instrumentos conceptuales.

Para una eficaz política de planificación y ordenación del territorial es preciso conocer y comprender las dinámicas territoriales e identificar el conjunto de actividades presentes en el territorio. Resulta imprescindible reflexionar en torno a la localización de los nodos de comercio, de actividad bancaria, de la industria, las áreas de almacenaje, de centros de convenciones, servicios comunitarios, centros de salud, educación, recreación, etcétera. Especial atención requiere el estudio de la morfología urbana y caracterización de la topografía y características geográficas del territorio.

El ordenamiento territorial en materia logística es responsabilidad del Estado, y se materializa a través de la acción de la Administración Pública y del sector privado. Entre las modalidades que se han extendido para la optimización del sistema logístico de las ciudades y el ordenamiento territorial en la materia es el emplazamiento de Plataformas Logísticas. A continuación, se define qué se entiende por este tipo de equipamiento y cuáles son sus principales contribuciones.

Plataformas logísticas

Como se ha expresado, la logística comprende todas aquellas actividades asociadas al movimiento físico de los bienes dentro del sistema económico, involucrando transporte, almacenamiento y la gestión comercial que cada una de estas actividades implica (CAMARCO, 2014). Entre las nuevas tendencias para promover la eficiencia logística se encuentran el desarrollo de sistemas de transporte integrados y el emplazamiento de plataformas logísticas (ADEC, 2019).

La utilización de estas plataformas se ha ido extendiendo a nivel internacional, impulsadas tanto desde el sector público como privado. La Cámara Argentina de la Construcción, en un estudio realizado sobre la materia, reconoce la necesidad de incrementar la actual disponibilidad de infraestructura logística, que permita absorber la demanda creciente demanda de servicios logísticos y de transporte.

Según la CEPAL, una plataforma logística es “un área dentro de la cual todas las actividades relativas al transporte, logística y la distribución de bienes, tanto para el tránsito nacional o internacional, son llevadas a cabo por varios operadores. Su gestión puede ser pública o privada y en ambos casos se podrá contar con los servicios públicos requeridos para prestar sus servicios” (Leal y Pérez Salas, 2009: pp.3).

Por su parte, Antún (2013), las define como espacios físicos que proporcionan un conjunto de soluciones logísticas (estaciones de carga y descarga, crossdocking, almacenamiento, estacionamiento de camiones, servicios para los vehículos -gomería, electricidad, balanceo, mecánica ligera-, servicio de balanza, servicio para los choferes, depósitos, playa de contenedores, entre otras). En pocas palabras, la plataforma se puede conceptualizar como el espacio físico o predio concreto que se destina a ofrecer servicios logísticos. Dentro de los beneficios que resultan al establecer este tipo de equipamiento en un territorio, se destaca la redistribución de los flujos de mercancías para mejorar su gestión.

En términos más simples, Leal y Perez, (2009), definen las Plataformas logísticas como zonas especializadas que disponen de la infraestructura y los servicios necesarios para agregar valor a las cargas y facilitar la complementariedad modal. Un aspecto relevante de las Plataformas es la necesidad y estímulo a la coordinación entre los agentes, para una optimización del uso de la infraestructura.

Entre los beneficios y contribuciones de las Plataformas es que permiten disminuir los flujos de cargas, aliviando el congestionamiento de la infraestructura vial. Si bien en la mayoría de los casos las plataformas son proyectos de desarrollo inmobiliario, no pueden presentarse de manera aislada del programa de ordenamiento territorial de la ciudad o área metropolitana en la cual se emplacen.

Las Plataformas Logísticas pueden ser clasificadas en tres grandes tipos, en función de su complejidad operativa e integración operacional: a) centros de distribución unimodal; b) zonas logísticas; c) plataformas multimodales (Leal y Perez, 2009). En la Tabla N°3, se presentan las principales características de cada una de ellas:

Cuadro N° 6. Tipología de Plataformas Logísticas

Centros de Distribución Unimodal	Son infraestructuras que actúan como almacén y se orientan principalmente a la gestión del flujo de mercaderías hacia el cliente final y del inventario asociado, pudiendo participar en esta infraestructura una o múltiples empresas, sin que esto implique necesariamente algún grado de integración de operaciones. Este tipo de infraestructura es típicamente unimodal y principalmente orientado al transporte terrestre por carretera.
Zonas Logísticas	Este tipo de infraestructura incorpora a lo menos dos modos de transporte. Incluyen puntos de concentración de tráfico y de ruptura de carga, conectándola con otros puntos a través de un modo de transporte distinto. Implican un mayor grado de integración de operaciones mediante actividades de consolidación, localización y redireccionamiento de inventarios.
Plataformas Logísticas Multimodales	Las plataformas logísticas multimodales son nodos logísticos que conectan diferentes modos de transporte de una forma transparente para el usuario, donde el énfasis del proceso está en los servicios de valor agregado a la carga y no en el modo de transporte utilizado. Este tipo de infraestructura se conoce también como infraestructura tipo hub.

Fuente: Elaboración propia en base a Leal y Pérez (2009).

Acerca de los Parques Industriales

A la hora de conceptualizar a los Parques Industriales (PI) se identifican dos tipos de definiciones: unas enfatizan su condición de espacio físico para la radicación de empresas, mientras que otras ponderan su carácter de política pública de Desarrollo Económico Local. Aunque en ambos casos reconocen que se trata de entornos que favorecen el desenvolvimiento de la actividad industrial, difieren en relación al papel que desempeñan los PI como promotores del Desarrollo.

El primer tipo de definición es aportada por la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI), que define a los PI como "un terreno urbanizado y subdividido en parcelas, conforme a un plan general, dotado de carreteras, medios de transporte y servicios públicos, que cuenta o no con fábricas construidas (por adelantado), que a veces tiene servicios e instalaciones comunes y a veces no, y que está destinado al uso de una comunidad de industriales" (ONUDI, 1979).

Por el otro lado, se define a los PI como instrumentos de las políticas públicas de promoción del Desarrollo Económico Productivo y el empleo de determinadas localidades. Estas visiones le otorgan un papel clave –al menos de manera aspiracional- para el fortalecimiento de las capacidades de desarrollo económico de las ciudades pequeñas y medianas, la generación de economías de aglomeración y el asociativismo empresarial.

Con una posición intermedia, el Ministerio de Industria de la Nación define a los Parques Industriales como “predios especialmente diseñados para la radicación de industrias y servicios para la industria, respetando las particularidades regionales y localizados en armonía con los planes de desarrollo urbanos locales. Disponen de infraestructura y servicios comunes, favoreciendo el desarrollo de pequeñas y medianas empresas en el territorio nacional, así como la generación de empleo genuino” (Ministerio de Industria de la Nación, citado en Briano, Fritzsche y Vio, 2003).

Los Parques Industriales pueden ser clasificados según diferentes criterios. ONUDI, que los define como espacios físicos, los emparenta a otros dos tipos de espacios para la radicación de la industria: área industrial y zona industrial. Según la mirada de la organización internacional, un Área industrial es "un terreno mejorado, dividido en parcelas con miras a la instalación de industrias y que se ofrece a la venta o en alquiler". Según la normativa argentina, un Área industrial puede convertirse en PI luego de la adecuación de su stock de infraestructura para el cumplimiento de las condiciones establecidas. Por su parte, Zona industrial es "un simple solar reservado para la industria".

Cuadro N°7. Clasificación de los Parques Industriales

Criterio	Clasificación
Localización	Urbano, Semi-urbano y Rurales
Tipo de actividad	Especializado, Compuesto y Auxiliar
Origen y motivación	De Desarrollo o fomento; De Dispersión o relocalización.
Patrocinador	Estatal, Privado, Privado con asistencia crediticia y Mixto.

Elaboración propia en base a Briano, Fritzsche y Vio (2003).

Siguiendo con la clasificación propuesta por ONUDI, los Parques Industriales pueden asumir diversas configuraciones. Desde el punto de vista de la localización, los PI pueden ser urbanos, semi-urbanos y rurales. En tanto, de acuerdo al tipo de actividades que en ellos se realizan los PI pueden ser especializados, compuestos y auxiliares. En el primer tipo, las industrias radicadas realizan actividades similares; en los segundos, las firmas radicadas se dedican a

diferentes tipos de actividades y sectores; por último, los auxiliares se integran de firmas pequeñas y medianas que trabajan para una gran empresa.

Otro criterio relevante es el origen y motivación de los impulsores de los Parques Industriales. Según éste, los PI pueden ser de Desarrollo o fomento, cuando el objetivo es desarrollar una región carente de industrias; o bien pueden ser de Dispersión o relocalización cuando pretenden la instalación de empresas con existencia previa en la región. Por último, según el tipo de patrocinador, los PI pueden ser Estatales, Privados o Mixtos. En los primeros, las inversiones son costeadas íntegramente por el sector público; los PI patrocinados exclusivamente por privados constituyen negocios inmobiliarios; y por último hay de tipo mixto, en los que intervienen el Estado y actores privados.

El enfoque adoptado postula que independientemente del tipo de configuración que adquieran los Parques, es factible y necesario otorgar centralidad a la construcción de un entorno innovador, la generación de economías de aglomeración y estimular el asociativismo empresarial. Es decir, el desafío es recuperar de modo permanente los ejes que estimularon el surgimiento de estas plataformas industriales. A continuación, se presentan los fundamentos conceptuales de los PI; sus beneficios y aspectos negativos.

Fundamentos de los Parques Industriales

Los Parques Industriales son un tipo de herramienta que se han difundido en el marco de la implementación de políticas públicas de Desarrollo Económico Local. Los PI encuentran sustento en el paradigma de la competitividad basada en el aprovechamiento de las economías de aglomeración, es decir aquellas que favorecen la concentración de actividades económicas en el espacio. Desde un punto de vista teórico, los PI facilitan la generación de economías externas de escala y promueven la articulación entre empresas privadas y los procesos asociativos, contribuyendo a una mayor eficiencia colectiva.

La competitividad basada en la eficiencia colectiva hace referencia a que la concentración de empresas genera economías externas, lo cual tiende a mejorar significativamente la rentabilidad de las firmas que integran estos entornos (Mitnik y Magnano, 2011). Sin embargo, este proceso dista de ser “natural”, sino que precisa ser planificado y monitoreado. Es decir, para que los Parques Industriales favorezcan la generación de economías de aglomeración es necesario diseñar estrategias de vinculación entre las firmas, a los fines de crear o potenciar

cadena valor que las integre. De tal modo, la configuración territorial que proponen los PI facilitaría el trabajo en red y el asociativismo.

En esta línea, la competitividad resultante de participar de un aglomerado productivo como los PI, también es producto de emprender acciones colectivas. Desde esta perspectiva, la competitividad depende -en gran medida- de la cantidad y calidad de vínculos que se producen en este tipo de entornos productivos e institucionales. Como indican Albuquerque, Dini y Pérez (citados en Mitnik y Maganano, 2011), las acciones colectivas conllevan importantes beneficios a las empresas participantes, tales como potenciar la capacidad de aprendizaje, mejorar los procesos de toma de decisiones, incrementar el poder de negociación de mercado y alcanzar mayores economías de escala.

Otro aspecto positivo que tendrían las políticas de clusterización, es la creación de climas favorables al incremento de la competitividad mediante la generación de conocimiento e innovación y el estímulo a invertir en I+D+i. Esto sería particularmente relevante en aquellos Parques Industriales que facilitan la articulación de empresas con instituciones del sistema científico-tecnológico, tales como universidades, centros tecnológicos, agencias gubernamentales y asociaciones empresariales (Rodríguez Miranda, 2014).

En síntesis, desde un punto de vista teórico, las características y beneficios resultantes del emplazamiento de Parques Industriales son: la contribución a reducir los conflictos entre usos del suelo; la reducción de costos en concepto de infraestructura y servicios; y mayor control de la contaminación ambiental. Además, los PI tienen gran potencial para facilitar la generación de economías de aglomeración a las plantas radicadas a partir de la compra conjunta de insumos y materias primas, las relaciones de compra-venta entre las firmas, y la posibilidad de la radicación próxima de proveedores y subcontratistas; la modernización en términos tecnológicos, edificios y logísticos de las firmas que se relocalizan (Briano, Fritzsche y Vio, 2003).

Los beneficios asociados al emplazamiento de Parques Industriales, tanto teóricos como empíricos, son objeto de diversos cuestionamientos. Si bien desde la perspectiva del autor los PI desempeñan un rol relevante dentro del conjunto de políticas públicas para el Desarrollo Local, conocer las críticas es de gran relevancia para comprender mejor su desempeño y diseñar nuevas estrategias que permitan elevar la calidad de las intervenciones de los gobiernos locales.

Una de las principales objeciones a los Parques Industriales, fundamentalmente a aquellos impulsados por los Municipios, es que su creación está motivada por objetivos de tipo urbanístico más que de promoción del Desarrollo Económico. De acuerdo a esta mirada, los PI son creados con el objeto de relocalizar las actividades industriales desde las zonas céntricas de las ciudades hacia la periferia, a los fines de mitigar los impactos de la contaminación ambiental sobre la población (Bulloni, M; Del Bono, A., 2016).

Además, diversas investigaciones cuestionan que la idea de que Parques Industriales contribuyen a reducir la contaminación ambiental. Así, hay estudios que indican que una gran concentración de firmas en un espacio reducido, pueden generar graves problemas ambientales sin adecuados controles y tratamientos de efluentes y emisión de gases contaminantes. Asimismo, y sobre todo para aquellos PI alejados de la ciudad, se cuestiona la elevada emisión de Gases de Efecto Invernadero, derivada del traslado masivo de personas y mercancías desde y hacia ellos.

Por otra parte, Marsanaco (2012) postula que en la dinámica interna de los Aglomerados Productivos prima la heterogeneidad de empresas y de representaciones construidas acerca de éstos. La diversidad de visiones y ante la falta de políticas públicas que estimulen el asociativismo, los PI carecen de la fortaleza institucional necesaria para generar sólidas economías de aglomeración y construir entornos innovadores.

Estas perspectivas brindan elementos sobre los cuales trabajar, en pos de una mejor calidad de intervención de los Estados locales e iniciativas privadas. Lograr que los Parques Industriales se constituyan en uno de los pilares de las estrategias de Desarrollo Territorial requiere de la inteligencia y audacia de quienes desempeñan funciones públicas en los Municipios y de los representantes del sector privado que incursionen en este tipo de inversiones.

4. Diagnóstico Territorial

4.1 Descripción del sistema

El primer paso de la descripción del sistema consiste en la identificación de las variables determinantes del sistema bajo estudio, en nuestro caso la Zona Noreste de la ciudad de Córdoba, ámbito territorial en el cual se emplazará la Plataforma Logística-Industrial Juan B. Justo. A partir de un trabajo de investigación documental, se han identificado seis variables relevantes a los fines de conocer y analizar el caso de estudio:

1. Caracterización territorial.
2. Características socio-demográficas.
3. Infraestructura y servicios públicos.
4. Infraestructura de transporte.
5. Tejido empresarial.
6. Marco Normativo y Ordenamiento Territorial.

1. Caracterización territorial

La ciudad de Córdoba es la capital de la Provincia homónima y se localiza en la zona central del territorio provincial. De acuerdo a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas del 2010, cuenta con una población de 1.329.604 de personas. Según proyecciones del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de Argentina (INDEC), en la actualidad los habitantes de la ciudad serían 1.438.492, siendo la ciudad más poblada de la Provincia. Tiene un importante peso demográfico, representando el 40% de la población total, al mismo tiempo que es la segunda ciudad más poblada del país, luego de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En términos territoriales, la ciudad de Córdoba tiene un extenso ejido urbano, de 576 kilómetros cuadrados que, según estimaciones de ADEC (2018), constituye el segundo de mayor superficie en América Latina y el tercero a nivel mundial. La disponibilidad de grandes superficies de tierra, sumada a la falta de políticas de ordenamiento territorial, ha configurado una ciudad dispersa, de baja densidad promedio del área urbanizada (CIPPEC, 2018).

Mapa N°1. Localización de la ciudad de Córdoba

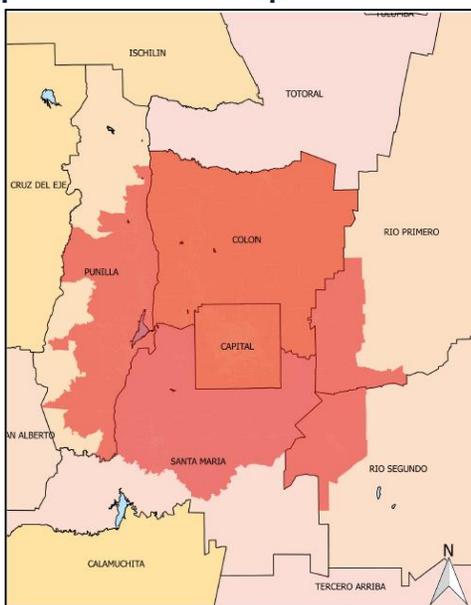


Fuente: Censo de Actividad Económica de la ciudad de Córdoba (2014). Municipalidad de Córdoba.

La ciudad de Córdoba debe ser analizada en relación a las ciudades que conforman el Área Metropolitana (AMC), por la estrecha vinculación que presentan entre sí. Las localidades presentan dinámicas, necesidades y problemáticas comunes y se relacionan pendularmente con la Capital Provincial. El conjunto de localidades del AMC se encuentran habitadas por 348.398 personas, mientras que, sumando a Córdoba, la población asciende a 1.809.503 habitantes.

De acuerdo a la definición propuesta por la Agencia para el Desarrollo Económico de la ciudad de Córdoba (2015), el Área Metropolitana de la ciudad de Córdoba está constituida por las localidades que delimita la Ley Provincial 10004/2011, más los aglomerados de Jesús María y las ciudades ubicadas entre Carlos Paz y Cuesta Blanca. Su superficie estimada es de 4.291 km², de los cuales el 13% pertenecen al distrito capital. Al mismo tiempo, la superficie del AMC representa el 2,6% del territorio provincial.

Mapa N° 2. Área Metropolitana de Córdoba.



Fuente: Agencia para el Desarrollo Económico de la ciudad de Córdoba.

En relación a nuestro objeto de estudio, cobra especial relevancia incorporar al análisis territorial la dimensión metropolitana. El predio en el cual se localiza el predio en el cual se proyecta el emplazamiento de la Plataforma Logística-Industrial Juan B. Justo se constituye un área periférica, contigua a la ciudad metropolitana, Juárez Celman. En este sentido, el crecimiento urbano de la zona es resultado de fuerzas que operan en dos direcciones: a) como parte de las localidades metropolitanas hacia la ciudad Capital y b) como extensión de Córdoba Capital hacia la periferia.

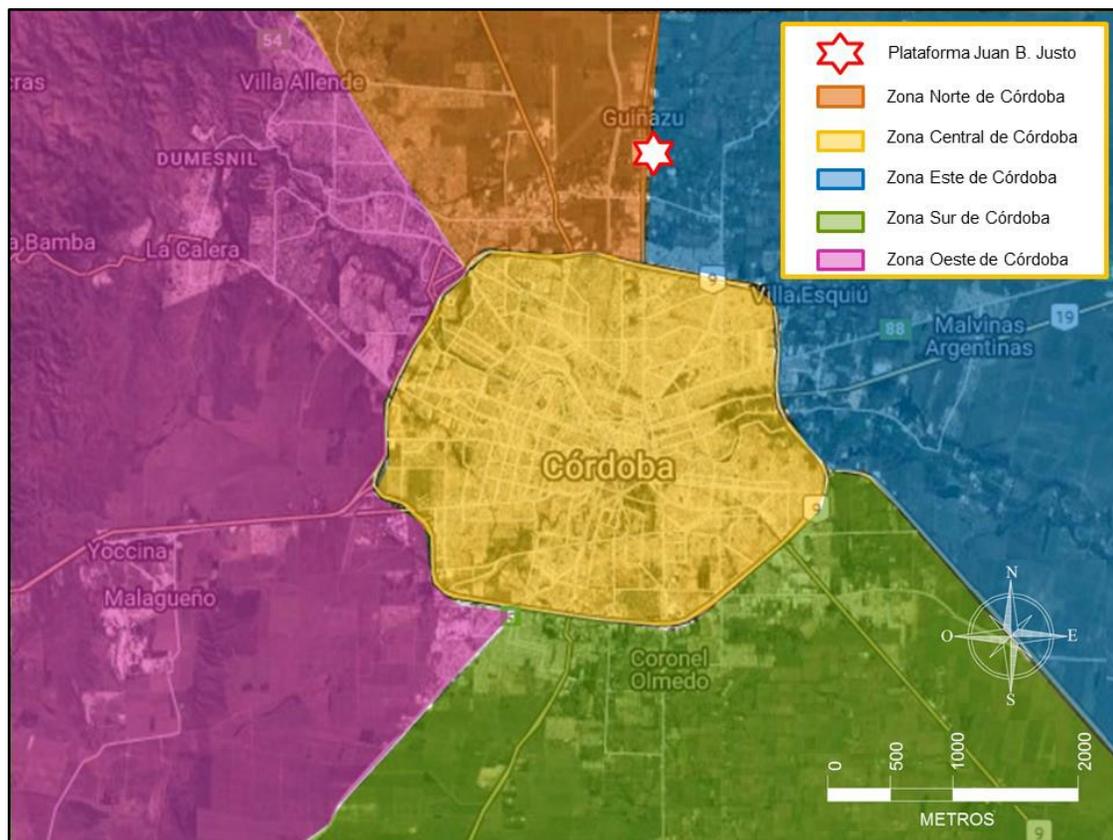
A los fines de caracterizar territorialmente a Córdoba Capital es posible considerar distintos criterios. Uno de ellos se basa en la división administrativa de la ciudad, considerando los diez Centros de Participación Comunitaria (CPC) en los que pueden realizarse trámites y gestiones de la Administración Pública Municipal. A modo de ejemplo, este fue el criterio utilizado por la Municipalidad de Córdoba, la Universidad Nacional de Córdoba y el Consejo Profesional de Ciencias Económicas para analizar el entramado productivo de la ciudad, en el marco del Censo de Actividad Económica realizado en 2012.

Por otro lado, la Agencia para el Desarrollo Económico de la ciudad de Córdoba y la Municipalidad llevaron adelante, entre 2016 y 2018, una serie de estudios territoriales de cinco grandes zonas de la ciudad (Zona Central, Zona Norte, Zona Este, Zona Oeste y Zona Sur). En este caso, el criterio para delimitar fue la posición relativa de las zonas respecto de la

Circunvalación Agustín Tosco. La Zona Central es aquella comprendida dentro del anillo de circulación y el resto de las Zonas se determinaron en función de los puntos cardinales, sirviendo de línea de corte, las autovías de mayor jerarquía.

El presente trabajo se basa en este último criterio, establecido por ADEC y el Municipio local, utilizado en estudios de las cinco grandes zonas de Córdoba. Estos estudios tienen como objetivo “generar las bases conceptuales y la información técnica que sirva de fundamento para efectuar propuestas orientadas a un ordenamiento territorial que promueva el desarrollo de cada una de ellas” (ADEC, 2016, pp. 4). Lo relevante de estos estudios, de reciente realización es que Municipio y ADEC los han adoptado como base de una política urbana a ser desarrollada por el Estado en sus diversos niveles, en especial el municipal, en conjunto con la ciudadanía y sus distintas organizaciones.

Mapa N°3. Zonas de la ciudad de Córdoba



Fuente: Elaboración propia en base a datos de ADEC.

El predio en el cual se proyecta el emplazamiento de la PLIJB se encuentra en la intersección de dos de las zonas analizadas por ADEC y el Municipio: Zona Norte y Zona Este. En términos geográficos, el predio se encuentra en el norte de la ciudad de Córdoba, pero se encuentra

comprendido por las políticas de ordenamiento territorial como parte de la Zona Este. Por ello, tal como se ha indicado en la Introducción, se hará referencia a el área como Zona Noreste, destacando las características del entorno más próximo a la futura PLIJB.

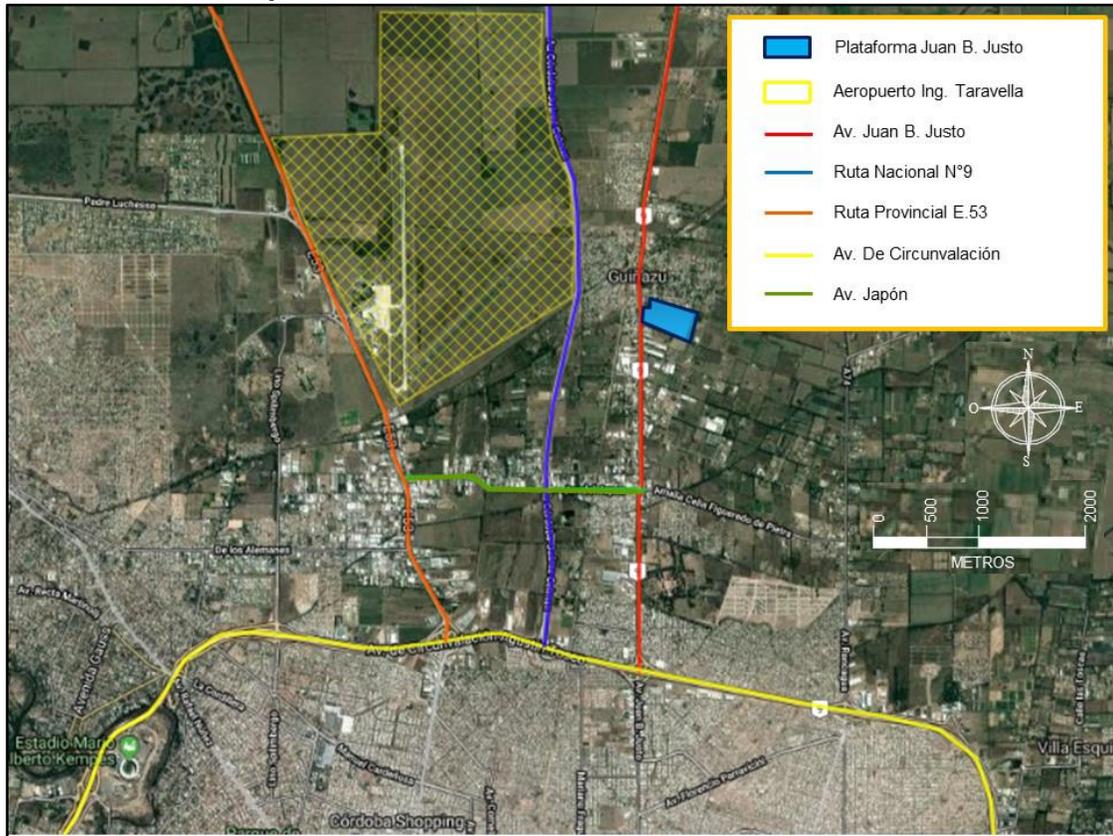
Como consideración general, los estudios llevados a cabo por ADEC destacan la marcada impronta comercial, logística e industrial de la Zona Noreste, y postulan importancia de potenciar dicho perfil de especialización. En relación a ello, sugieren la “necesidad de establecer un área abierta de actividades productivas, articulando actividades industriales, logísticas y de investigación y desarrollo tecnológico, complementada y articulada con un Parque Industrial cerrado como ámbito de desarrollo de actividades cuyo patrón ambiental supera el de las permitidas para las áreas abiertas” (ADEC, 2016, pp. 5).

En otros términos, los resultados de dichos Estudios, adoptados como lineamientos del Plan de Ordenamiento Territorial y Plan de Sector Urbano de ambas zonas, coinciden en la necesidad de promover la actividad industrial, logística y de servicios del sector. Para dicho fin, se indica la importancia del emplazamiento de piezas urbanas-territoriales que concentren los mencionados usos, dado a que su complementariedad genera sinergias y ventajas de aglomeración.

Breve caracterización de la Zona

El Parque Logístico Juan B. Justo se emplazará en un predio localizado en la Zona Noreste de la ciudad de Córdoba. El área se encuentra habitada por 42.100 personas, según el último dato censal disponible (2010) y cuenta con una importante infraestructura vial responde a demandas de conectividad a escala regional. Además, se localizan equipamientos de gran envergadura que estructuran y valorizan el territorio, tales como el Aeropuerto Internacional Taravella, la Universidad Siglo 21, el Mercado de Abasto, la Ciudad Empresarial, malls comerciales, de logística e industriales, entre otros.

Mapa N°4. Localización Plataforma Juan B Justo



Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los estudios de las Zona Norte y Este de la ciudad de Córdoba, se distinguen en el área cinco configuraciones territoriales:

a) *Corredor Metropolitano Zona Norte*: Se estructura en torno a la Ruta Provincial E53, la cual funciona como acceso alternativo a las ciudades de Sierras Chicas y del Área Metropolitana. Es uno de los corredores más dinámicos en términos económicos, lo cual se explica por la marcada presencia de actividades industriales, de servicio, comerciales y recreativas y, fundamentalmente, de grandes equipamientos como el Aeropuerto Internacional, la Universidad Siglo 21 y la Ciudad Empresaria.

b) *Corredor Industrial Zona Norte, con eje en los bulevares De los Alemanes y Rivadavia*: Se trata de un área con elevada presencia de industrias de pequeña y mediana escala, concentración de comercio y servicios a escala barrial y una fuerte convivencia de estas actividades con usos residenciales

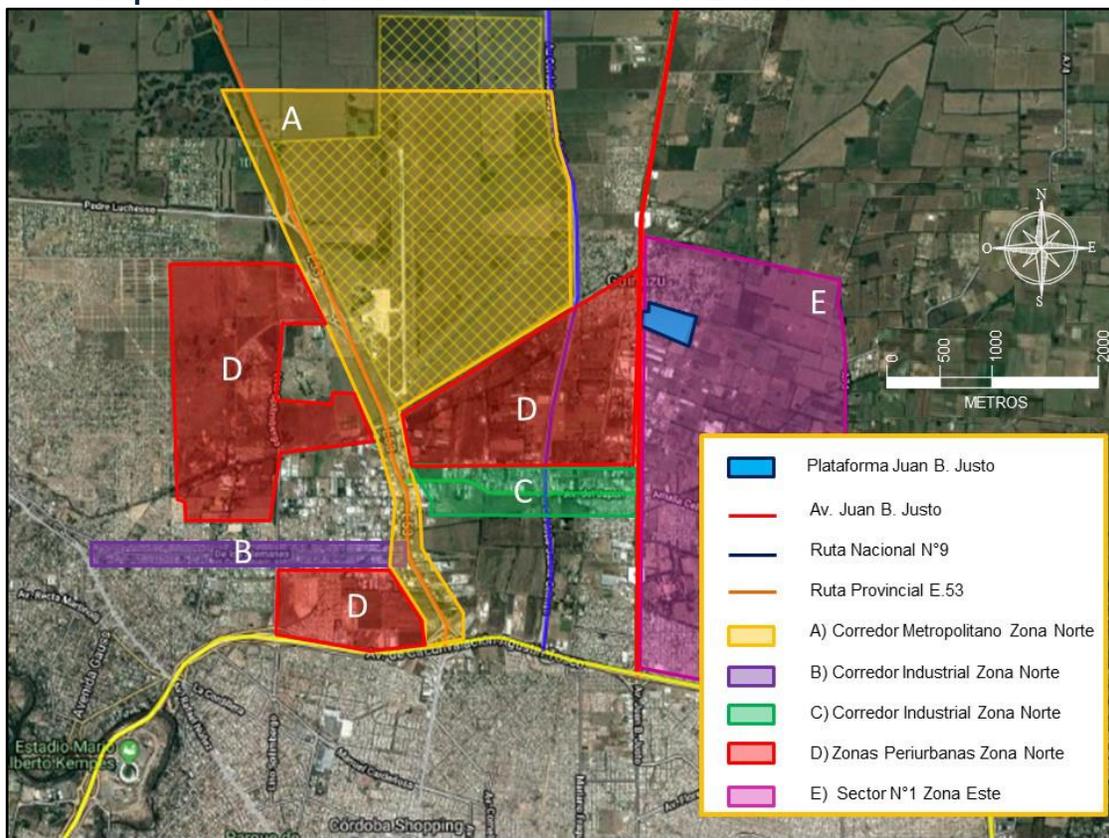
c) *Corredor de actividades industriales, rurales y de servicio con eje en Avenida Japón*:

Presenta elevada concentración industrial, siendo este uso casi exclusivo. La mayoría de las empresas son pequeñas y medianas y se caracterizan por ser inocuas para el ambiente. Los usos rurales se encuentran en retroceso, en tanto la presencia de residencia unifamiliar es mínima.

d) *Corredor Ruta Nacional N° 9 Norte o Juan B. Justo (Sector N°1 de Zona Este)*: En su tramo urbano se localizan grandes superficies industriales o complementarias de tal actividad, así como como comercios y servicios. Este tramo se ha consolidado fuertemente como corredor dinámico de manera conjunta con la Avenida Japón, que viene consolidando un perfil marcadamente industrial en el tramo entre la Ruta Provincial E-53 y la RN9 Norte. En este corredor se emplazará la Plataforma Logística Juan B. Justo.

e) *Áreas periurbanas*: Se trata de zonas de gran extensión, en las que ha perdido primacía el antiguo uso rural o fruti-hortícola. Esta zona evidencia una fuerte tensión producto del avance de la urbanización dispersa y fragmentada, consecuencia de la ampliación de la ciudad de Córdoba, como de la expansión urbana metropolitana al norte de la ciudad de Córdoba. Este último proceso, se presenta con fuerza en torno al corredor de Sierras Chicas y al eje constituido por Estación Juárez Celman, Estación General Paz y Jesús María-Colonia Caroya.

Mapa N°5. Clasificación de corredores de la Zona Norte de Córdoba



Fuente: Elaboración propia en base a Estudio de la Zona Norte, realizado por ADEC (2016).

2. Características socio-demográficas

Tomando como referencia las dos grandes Zonas referencia del sector donde se emplazará la Plataforma Logística (Norte y Este), la población residente en el año del último Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (2010) era de 104.700 aproximadamente. No obstante, adoptando una mirada más precisa, considerando aquellos barrios situados a una distancia igual o menor a 5 km. del predio, la población residente en la zona de influencia era de 42.104 en el año 2010.

Del conjunto de barrios aledaños a la Plataforma Logística-Industrial Juan B. Justo, aquellos localizados en la Zona Norte han experimentado un mayor incremento poblacional. Esto se entiende en el contexto general de la Zona Norte, en tanto se trata de una de las áreas de mayor crecimiento inter-censal (2001-2010), período en el cual la población se incrementó 45,5%, muy por encima de la media de la ciudad (3,5%). Es decir, de manera inversa a la tendencia a la desaceleración del crecimiento poblacional que experimenta la ciudad de Córdoba desde la década del 80', la Zona Norte es una de las que más ha crecido.

El incremento poblacional de la zona en cuestión se explica por el patrón de crecimiento hacia la periferia de Córdoba, siendo el corredor noreste uno de los que más ha evidenciado este fenómeno. En este marco, la expansión urbana hacia la Zona Norte ha ido en paralelo a la gran migración que se ha producido desde la ciudad de Córdoba hacia las localidades del Área Metropolitana norte y noroeste.

Entre los factores que explican el marcado crecimiento poblacional del área, se encuentra también la realización de varios proyectos de construcción de viviendas sociales y la ejecución de urbanizaciones por parte de cooperativas de viviendas. En este sentido, se destacan el desarrollo de la urbanización Boulevares, llevada a cabo por Cooperativa Horizonte, y el reciente inicio del Barrio PROCREAR³ en la zona aledaña a B° Parque Liceo.

Cuadro N°8. Población de la Zona Norte de Córdoba. División por barrios

Barrio	Población	Porcentaje	Zona
Los Boulevares	12.277	29,16%	Zona Norte
Parque Liceo Sección 2	7.826	18,59%	Zona Este
Parque Liceo Sección 3	5.593	13,28%	Zona Este
Remedios de Escalada	4.565	10,84%	Zona Norte
Parque Liceo Sección 1	3.693	8,77%	Zona Este
Recreo del Norte	2.023	4,80%	Zona Este
Los Chingolos	1.944	4,62%	Zona Este
Guiñazú	1.361	3,23%	Zona Este
Los Hornillos	726	1,72%	Zona Este
Liceo General Paz	628	1,49%	Zona Este
Billa Gran Parque	581	1,38%	Zona Este
María Lastenia	451	1,07%	Zona Norte
Aeropuerto	272	0,65%	Zona Norte
Guiñazú Sud	164	0,39%	Zona Norte
Total	42.104	100,00%	

Fuente: Elaboración propia en base a Estudios de la Zona Norte y Zona Este de Córdoba. ADEC

³ PROCREAR es una política pública implementada por el Estado Nacional que tiene como objeto promover el acceso a la vivienda propia, a través de créditos hipotecarios. El caso reseñado, se trata de una urbanización realizada en su totalidad con fondos provenientes de esta política.

En el caso de los barrios próximos al predio en cuestión, localizados en la Zona Este, el crecimiento poblacional también ha sido significativamente mayor a la media de la ciudad, pero menor al experimentado por los barrios de la Zona Norte. Así, los barrios de la Zona Este pasaron de 20.800 habitantes en 2001 a 24.375 en 2010, lo cual representa un aumento del 18,5% (frente a la media municipal de 3,5%).

En cuanto a la edad de la población, se destaca que la Zona Noreste podría caracterizarse como predominantemente “joven” en relación a la ciudad de Córdoba, que exhibe guarismos que denotan una estructura poblacional envejecida. Así, en esta zona los menores de 14 años representan el 28,1% de la población, frente al 23,6% de la ciudad en su conjunto. De manera inversa, los mayores de 60 años representan a nivel ciudad el 14,4%, mientras que en la Zona Noreste dicho grupo etario implica el 11% de la población total (ADEC, 2016).

Situación social de la Zona Noreste

Si bien la Zona Noreste presenta importantes heterogeneidades en las condiciones socioeconómicas de la población, en términos generales se trata de entornos territoriales habitados por sectores de ingresos medios y medios bajos. Un dato significativo es que tanto en Zona Norte, como el Sector N°1 de la Zona Este reside un elevado porcentaje de hogares con al menos una Necesidad Básica Insatisfecha⁴ (entre 8% y 10% del total de hogares), superando significativamente la media de la ciudad (5,7% del total de hogares).

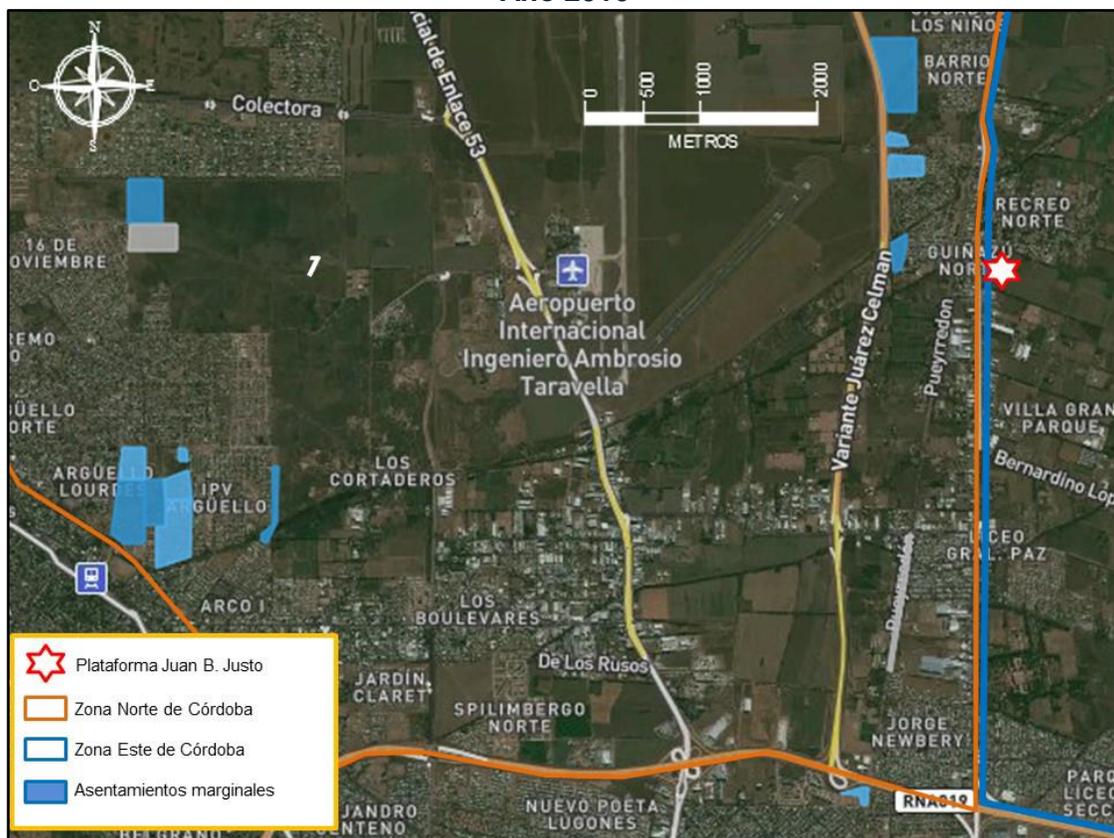
En materia de educación, tal como refleja el Estudio de la Zona Norte realizado por ADEC, la mayoría (65%) de los jefes y jefas de hogar no cuenta con la educación secundaria completa. En este sentido, los jefes y jefas de hogares de la zona estudiada, están por debajo de la media a nivel ciudad, en lo que refiere a las categorías que revelan un mayor nivel educativo

⁴ Según el INDEC, los hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) son aquellos que presentan al menos uno de los siguientes indicadores de privación: 1) Vivienda: hogares en una vivienda de tipo inconveniente (pieza de inquilinato, vivienda precaria u otro tipo, lo que excluye casa, departamento y rancho); 2) Condiciones sanitarias: hogares que no tuvieran ningún tipo de retrete; 3) Hacinamiento: hogares que tuvieran más de tres personas por cuarto; 4) Asistencia escolar: hogares que tuvieran algún niño en edad escolar (6 a 12 años) que no asistiera a la escuela; 5) Capacidad de subsistencia: hogares que tuvieran cuatro o más personas por miembro ocupado y, además, cuyo jefe no haya completado tercer grado de escolaridad primaria.

(“secundario completo”, “terciario incompleto”, “terciario completo”, “universitario incompleto” y las superiores siguientes).

En relación a la situación habitacional de los habitantes de la zona, se destaca el elevado porcentaje que habita en viviendas deficitarias o precarias (2.415). A pesar de que se trata de una de las áreas con menor cantidad de habitantes de la ciudad, la Zona Norte concentra el 7,2% de los hogares de Córdoba Capital que residen en viviendas precarias o deficitarias. Además, la zona presenta un elevado número de asentamientos informales (más de 15 hacia el año 2016), concentrados en los barrios Arguello y Guiñazú.

**Mapa N°6. Asentamientos informales en Zona Norte de la ciudad de Córdoba
Año 2016**



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Fundación Techo (2016).

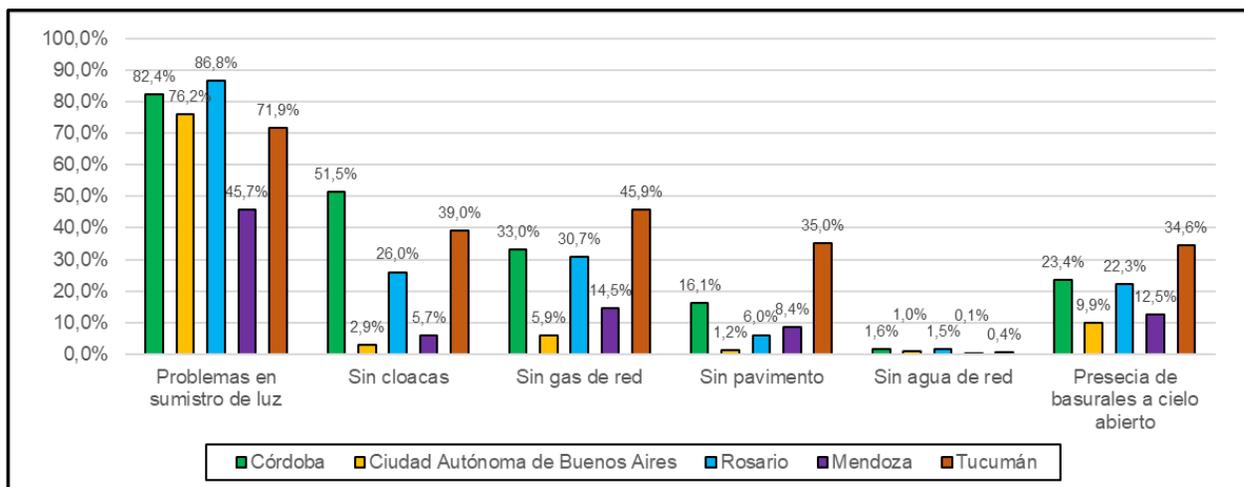
En materia de infraestructura básica, la zona bajo estudio presenta importantes déficits estructurales, como se podrá observar en el próximo apartado.

3. Infraestructura y Servicios Públicos

Una primera consideración es que la ciudad de Córdoba, en su conjunto, tiene graves problemas y deficiencias en la prestación de servicios públicos e infraestructura básica y la Zona Noreste de la ciudad no es una excepción. A pesar de ser una de las ciudades del país con mayores índices de actividad económica, generación de empleo y producción industrial, Córdoba es uno de los grandes aglomerados urbanos del país con peor desempeño en materia de infraestructura y servicios básicos.

De acuerdo a la evaluación realizada por el Observatorio de la Deuda Social Argentina, que gestiona la Universidad Católica Argentina, la ciudad de Córdoba presenta peores niveles de cobertura de servicios e infraestructura, en casi todos los casos, que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), Rosario y la ciudad de Mendoza. La ciudad sólo exhibe mayor nivel de cobertura, en todos los servicios evaluados, que la ciudad de Tucumán.

Gráfico N°2. Infraestructura urbana en los grandes aglomerados urbanos del país (Ciudad de Córdoba, CABA, Rosario, Ciudad de Mendoza y Ciudad de Tucumán)



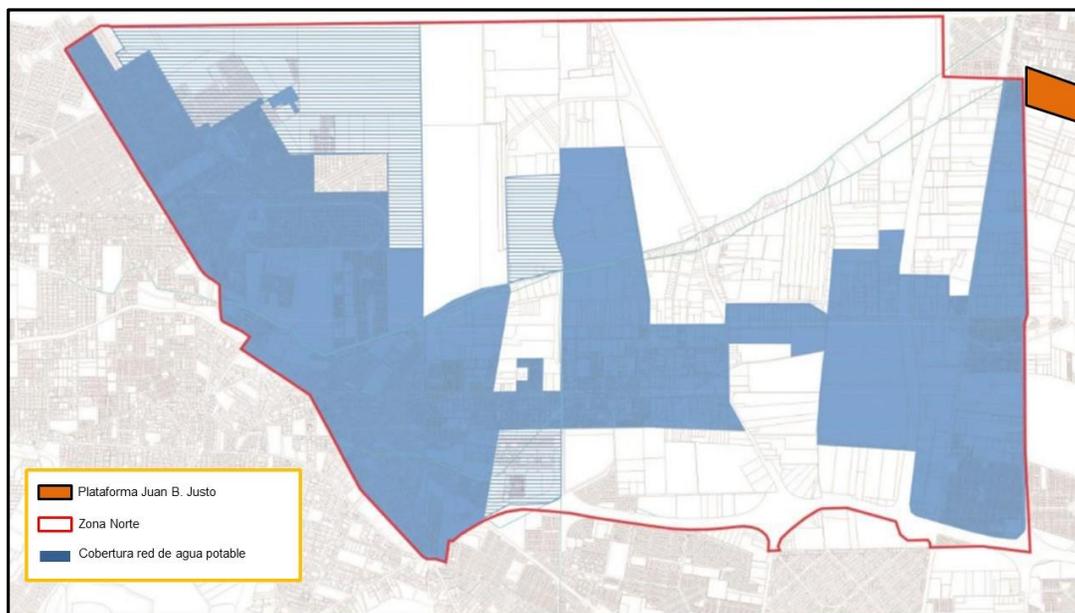
Fuente: Barómetro de la deuda social en Argentina- Universidad Católica Argentina (2013).

Aqua potable

El agua potable que consumen los habitantes de la ciudad de Córdoba es producida por la empresa privada Aguas Cordobesas, la cual realiza el trabajo de potabilización en dos plantas: Suquía y Los Molinos. En cuanto a la cobertura de este servicio básico, casi la totalidad de los hogares del Gran Córdoba posee acceso (99,03% en el año 2018), de acuerdo a datos proporcionados por la Encuesta Permanente de Hogares del INDEC. En línea con los

guarismos que exhibe la ciudad, la zona en la cual se emplazará la Plataforma Juan B. Justo dispone de este servicio público básico.

Mapa N°7. Cobertura red de agua potable en Zona Norte de ciudad de Córdoba



Fuente: Estudio de la Zona Norte de la ciudad de Córdoba- ADEC (2016).

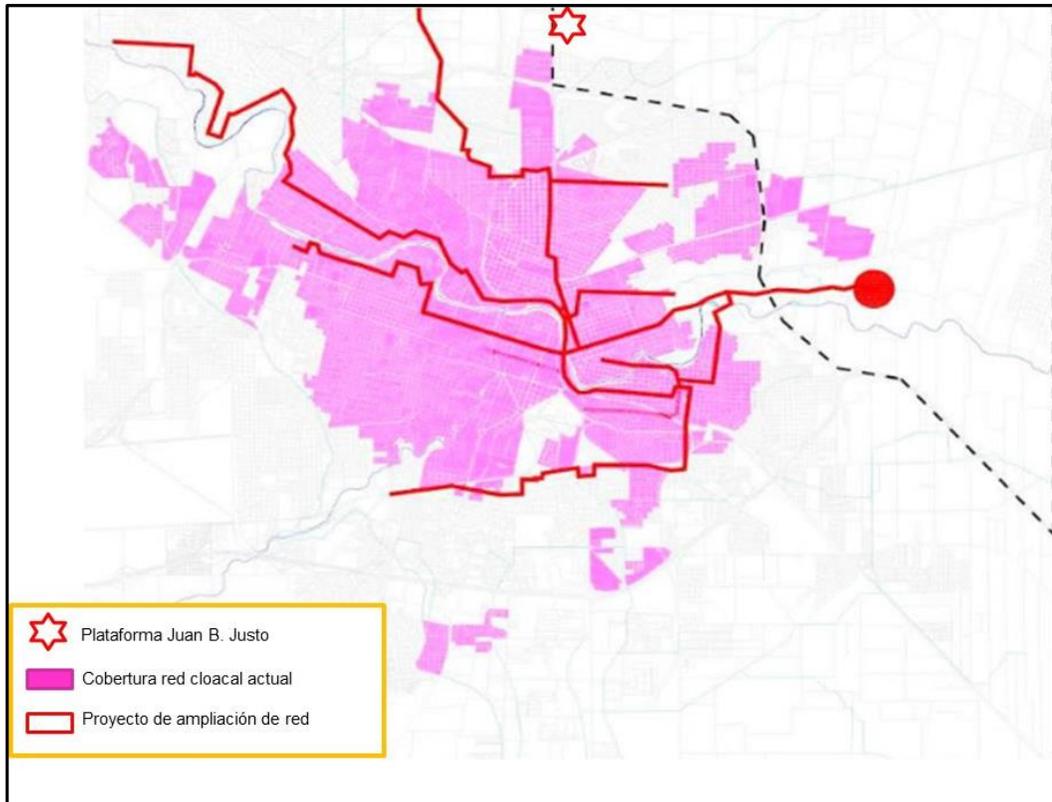
Desagües cloacales

Otro de los servicios públicos básicos cuya prestación presenta déficits significativos en la ciudad de Córdoba son los desagües cloacales: en el año 2018 la cobertura era menor al 50% de los hogares de la ciudad capital. Además, según estudios de uno de los centros tecnológicos más prestigiosos de la Provincia, el Centro de Química Aplicada (CEQUIMAP), las tres plantas depuradoras de líquidos cloacales muestran elevados indicadores de contaminación. Esta situación representa un grave riesgo para la salud de los habitantes de Córdoba y las localidades del AMC, como así también la fauna de la región. Por otra parte, los desbordes cloacales son una constante en múltiples zonas de la ciudad inclusive en los puntos más céntricos y turísticos.

Como se puede observar, la cobertura de desagües cloacales no sólo es baja, sino que la tendencia de los últimos años es descendente. Es decir, el número de hogares que residen en la Capital avanza mucho más rápido que el Estado en la construcción de nueva infraestructura. De tal modo, según la Encuesta Permanente de Hogares, en 2003 el 50,8% de los hogares del Gran Córdoba disponía de cloacas, mientras que el 2018, el porcentaje era de 46,7%.

Como la mayor parte de la periferia de Córdoba, la Zona Noreste de la ciudad se encuentran privadas del servicio de cloacas. Según lo manifestado por múltiples actores entrevistados en el Estudio de la Zona Este de Córdoba (ADEC, 2017), se trata de una de las principales problemáticas que enfrenta la ciudad. Sin dudas, esta carencia representa no sólo un gran problema para los hogares de la zona, sino también un limitante para el desenvolvimiento económico, y más específicamente para el desarrollo industrial.

Mapa N°8. Cobertura red de desagües cloacales en Córdoba Capital



Fuente: Estudio de la Zona Este de la ciudad de Córdoba- ADEC (2017).

Gas natural

La situación de la red de gas natural en la ciudad de Córdoba es similar a la que presenta la red cloacal. Si bien el nivel de cobertura es mayor que el de desagües cloacales, experimenta una misma tendencia descendente. En este sentido, según los datos que brinda la Encuesta Permanente de Hogares, en el año 2011 contaban con gas natural el 71,2% de los hogares del Gran Córdoba, disminuyendo a 65,3% en el año 2018.

En la actualidad, confluyen una serie de factores que contribuirían al avance de las obras de ampliación de la red: a) El plan de obras de ECOGAS, la empresa que tiene la concesión del

servicio, presenta signos de celeridad a partir de la actualización tarifaria que ha habilitado el Gobierno Nacional desde el año 2016; b) Política pública del Gobierno Provincial de promoción de la ampliación de las redes, desde la finalización de las obras de ampliación de la red de gasoductos troncales. Si bien la ciudad de Córdoba contaba con gasoductos troncales, se ve favorecida la política provincial representa un estímulo en la dirección señalada.

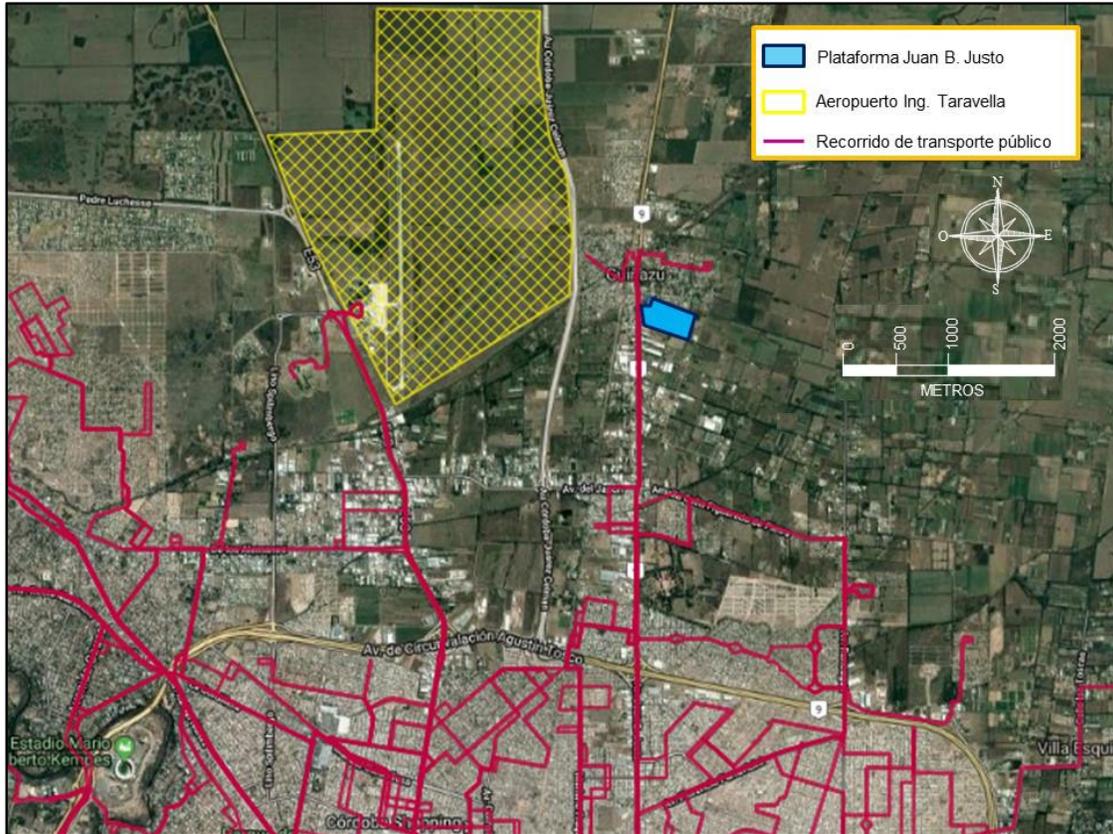
En relación a las Zonas bajo estudio en el presente trabajo (Norte y Este), parte de ellas han sido incluidas en el plan de extensión de la red domiciliaria de gas, que lleva adelante la Municipalidad de Córdoba. Esta ampliación ha abarcado a los barrios más próximos al predio donde se emplazará la Plataforma Juan B. Justo (Guiñazú, Villa Lastenia y Villa Gran Parque). Fueron colocados en el sector 3.754 metros lineales de redes de gas, con eje en la Av. Juan B. Justo, pasando frente al proyecto de Plataforma.

Transporte público de pasajeros

El servicio de transporte público de pasajeros en la Zona Noreste de Córdoba es deficitario (ADEC, 2016 y 2017). Entre los principales problemas que presenta, se destaca que las líneas urbanas e interurbana circulan, casi de manera exclusiva, en la dirección Norte-Sur. Es decir, los recorridos de transporte no cuentan con conexiones en sentido Este-Oeste, privando a los habitantes de vinculación inter-zonal.

En relación al área objeto del presente trabajo, la línea 41 circula de lunes a domingo, entre las 0:00 y las 23:30, y establece un recorrido lineal entre el Barrio Guiñazú y la Ciudad Universitaria, localizada de manera contigua al núcleo céntrico de la ciudad de Córdoba. En otros términos, la zona en la cual se emplazará la Plataforma Juan B. Justo se encuentra cubierta por una sola línea de transporte urbano de pasajeros, que conecta este punto de la ciudad con el centro. Además, cabe agregar que circulan por este corredor todas las líneas de transporte público inter-urbano, que vinculan las ciudades del Área Metropolitana (Norte) con la ciudad de Córdoba, tales como Estación Juárez Celman, General Paz, Jesús María, Colonia Caroya. También circulan por el corredor Juan B. Justo los colectivos con origen y destino a ciudades del norte provincial como Deán Funes y Totoral.

Mapa N°9. Recorrido de transporte urbano de pasajeros de la Zona Noreste de la ciudad de Córdoba.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Portal de Datos Abiertos de la Municipalidad de Córdoba.

Mapa N°10. Recorrido de la línea 41



Fuente: Moovit.

4. Infraestructura de transporte

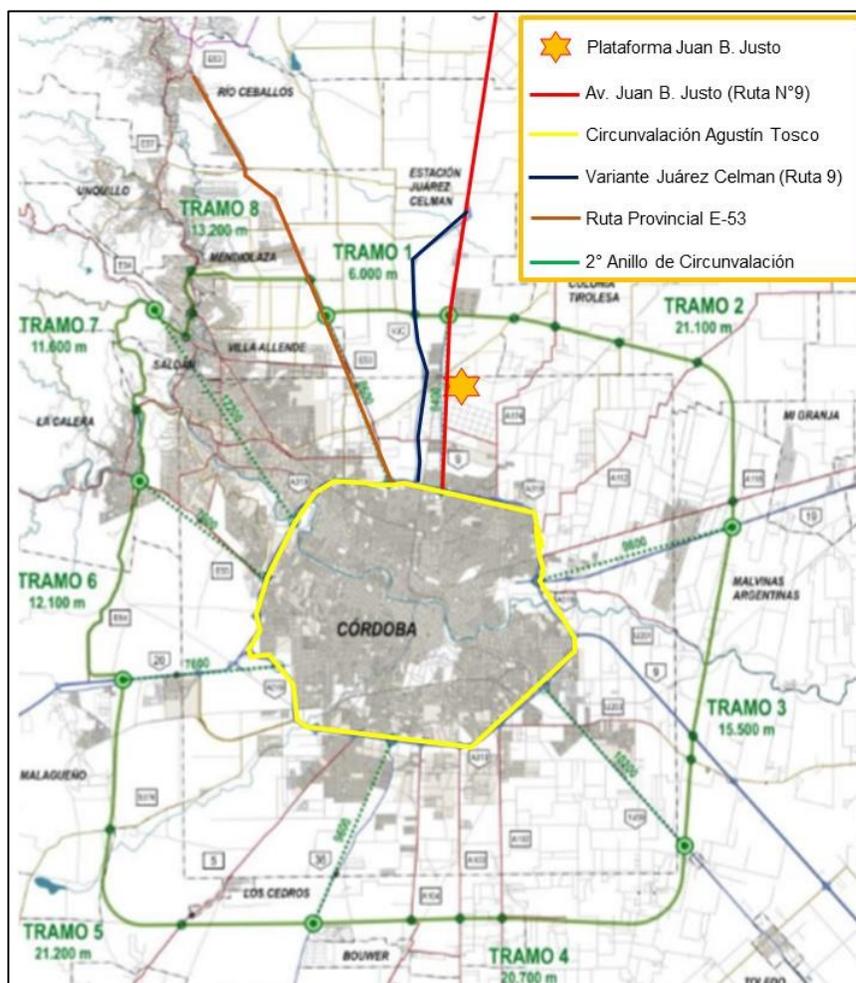
En este apartado se hará referencia a la infraestructura de transporte vial y aérea, al mismo tiempo que se caracterizará brevemente la situación del transporte de cargas. Si bien la Zona Noreste se encuentra atravesada por líneas ferroviarias, su participación en el transporte de cargas es marginal y prácticamente nula en el transporte de pasajeros. En virtud de ello, prácticamente la totalidad de trenes de carga que circulan por la ciudad son pasantes, y el número de circulaciones es muy reducido (CAF, 2019). Es por ello, que se ha decidido no abordar este modo de transporte en el presente trabajo.

Red viaria

El sistema vial de la ciudad de Córdoba es radial y se estructura en torno al 1° Anillo de Circunvalación, de 47 kilómetros de longitud. Esta vía cumple un rol fundamental en la derivación y distribución de los flujos vehiculares locales e interregionales. Se trata de una carretera determinante en la organización del sistema vial de Córdoba, cuya ejecución se ha culminado en el presente año.

A los fines de potenciar el sistema de conexión vehicular a escala metropolitana, el Instituto de Planificación Metropolitana ha diseñado dos nuevos anillos de circunvalación, que vincularán las ciudades de Área Metropolitana. En 2019 el Gobierno Provincial ha iniciado con el proceso de expropiación para los tramos norte y este de la ciudad, comenzando con las obras en el tramo de la Variante Juárez Celman de la Ruta Nacional N°9 (Norte).

Mapa N°11. Red viaria de Córdoba y 2° Anillo Metropolitano



Fuente: Instituto de Planificación Metropolitana.

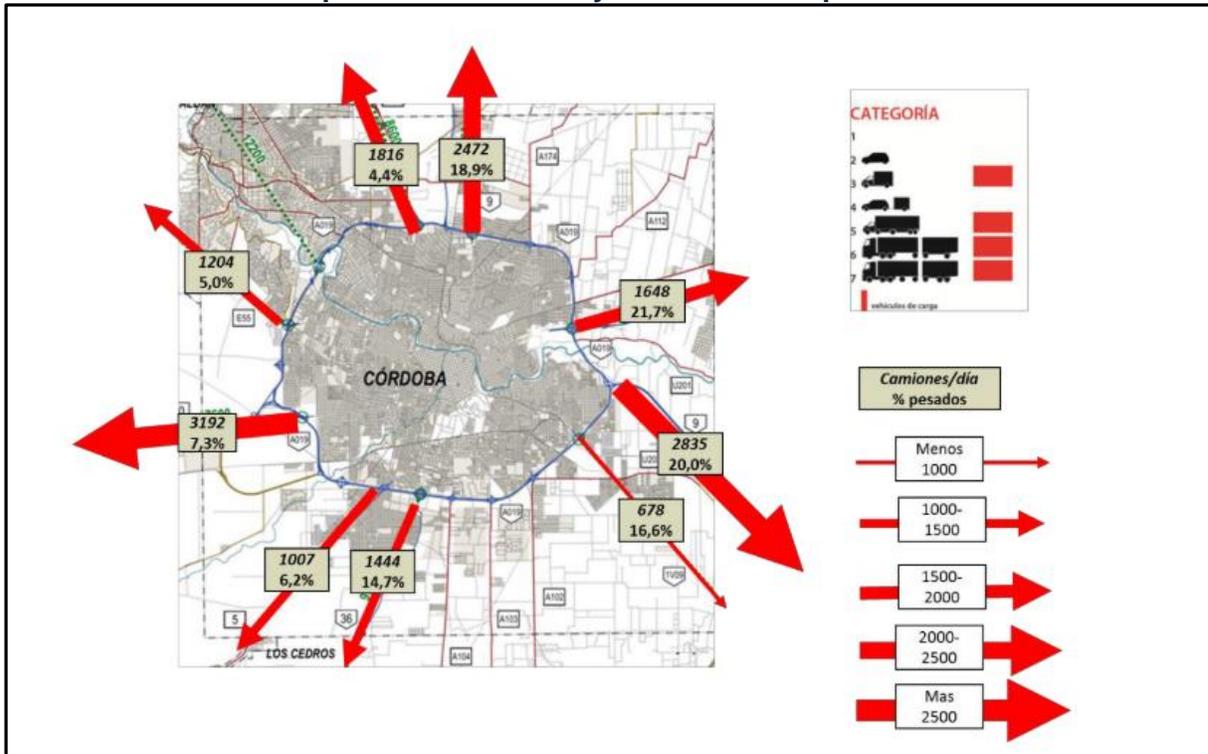
El avance del proyecto de 2° Anillo de circunvalación contribuirá a descomprimir el tránsito del 1°, que actúa como concentrador y derivador del flujo de vehículos entre las distintas localidades del Área Metropolitana. Además, en el caso específico de las Zona Norte y Este de la ciudad de Córdoba, se prevé que dicha obra de infraestructura contribuya a dinamizar la economía regional, estimulando la radicación de nuevas empresas y emprendimientos.

Como se observa en Mapa N°12, los dos primeros tramos a ejecutarse serán los de Zona Norte y Zona Este, de 6.000 m. y 21.000 m. lineales, respectivamente. El cruce de la Av. Juan B. Justo con el 2° Anillo de circunvalación se dará en la periferia del núcleo urbano de Villa Los Llanos (Juárez Celman), a 3.500 m. lineales de la Plataforma Juan B. Justo.

Haciendo foco en la Zona Noreste de Córdoba, cabe destacar que se estructura en base a grandes corredores regionales y nacionales, como la Av. Juan Justo, la variante Juárez de la

con Buenos Aires. Del total de vehículos que circulan por la Ruta N°9 Norte, el 20% se corresponden con el transporte de cargas (CAF, 2019).

Mapa N°13. Red viaria y 2° Anillo Metropolitano



Fuente: Hoja de ruta de logística urbana sostenible y segura para Córdoba- CAF (2019).

Respecto a la tipología de los vehículos, las rutas que vinculan a la ciudad de Córdoba con el Oeste (N°5, N°53 y N°55) son transitadas principalmente por camiones de carga de pequeña envergadura (categoría 3). Estos vehículos, por lo general, se dedican a la distribución y transporte de corta distancia y están asociados a la logística de abastecimiento a las localidades de las Sierras Chicas. Distinta es la situación de la Ruta N°9 Norte, la Ruta N°19 y la Autopista a Buenos Aires, corredores en los que más del 50% del transporte de cargas se corresponde con camiones de categoría 6, asociados al transporte de larga distancia.

Cuadro N°9. Corredores de carga

	Pesado/Día	%Pesado/Total trafico	%Cat3/Pesados	%Cat5/Pesados	%Cat6/Pesados	%Cat7/Pesados
Ruta 20	3192	7,30%	70,00%	11,10%	18,90%	0,00%
Ruta 36	1444	14,70%	43,82%	13,28%	42,84%	0,06%
Ruta 5	1007	6,20%	80,90%	6,74%	12,34%	0,01%
Ruta 9 (S)	678	16,60%	58,04%	13,04%	28,90%	0,02%
A Pilar- Córdoba	2835	20,00%	22,04%	18,27%	59,61%	0,08%
Ruta 19	1648	21,70%	28,32%	13,02%	28,61%	0,04%
Ruta 9 (N)	2472	19,80%	33,66%	13,31%	52,98%	0,05%
Ruta E53	1816	4,40%	64,15%	8,10%	27,73%	0,02%
Ruta E53	1204	5,00%	65,84%	5,73%	28,42%	0,00%

Hoja de ruta de logística urbana sostenible y segura para Córdoba (2019).

Infraestructura de transporte aéreo

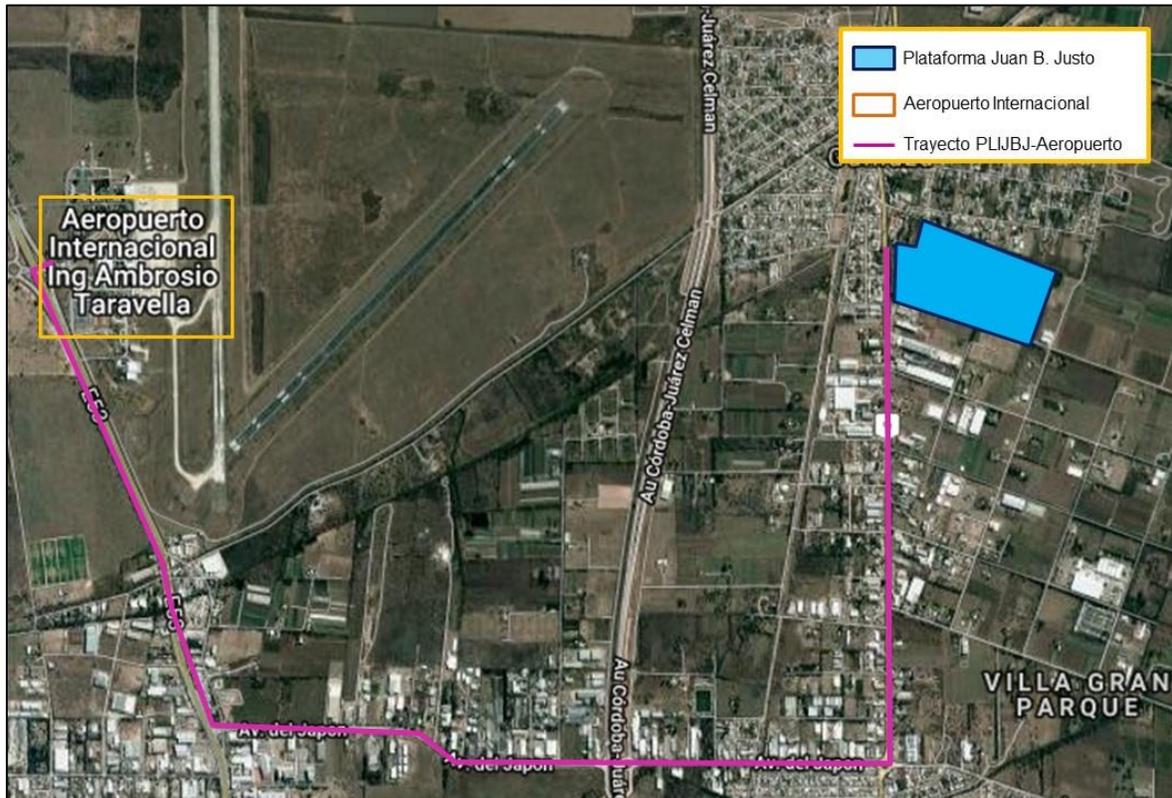
La ciudad de Córdoba cuenta con el Aeropuerto Internacional Ing. Ambrosio Taravela, localizado en la Zona Norte, a 11.5 km. del centro. En la actualidad, cuenta con una terminal de pasajeros de 19.000 m² aproximadamente, la cual posee capacidad para atender alrededor de 3 millones de pasajeros. Este Aeropuerto es el segundo en importancia del país en materia de vuelos nacionales y el tercero en cantidad de vuelos internacionales. En el 2006 se llevaron a cabo las obras de ampliación que posibilitó duplicar la capacidad de tráfico anual, que previamente era de 1 millón y medio de pasajeros, aproximadamente.

El Aeropuerto vincula la ciudad de Córdoba con 18 Aeropuertos del país, distribuidos en 17 provincias, y con 18 destinos internacionales. De estos últimos, la mayoría son de Latinoamérica, con las excepciones de Panamá, Estados Unidos y España. El principal destino de los vuelos internacionales es Brasil, con viajes desde y hacia 9 aeropuertos de dicho país, seguido de Chile, Panamá y Perú. Respecto a los vuelos nacionales, los principales destinos son Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Mendoza y Provincia de Buenos Aires (Aeropuertos de Ezeiza y El Palomar).

Como se dicho, el Aeropuerto Taravella se emplaza en la Zona Norte de Córdoba, y se encuentra a 7.000 m. de distancia, en trayecto por las carreteras actualmente existentes, (y a 4.000 m. lineales) del predio en el cual se emplazará la futura Plataforma Logística Industrial Juan B. Justo. Sin duda, la cercanía con el Aeropuerto representa una oportunidad para el proyecto de PLIJB, dada la necesidad creciente de este tipo de equipamientos para brindar soporte el transporte aéreo de cargas. Esta situación se potencia en un contexto de expansión

del comercio electrónico, sector demandante de servicios de cargas aéreas y gestión de mercancías.

Mapa N°14. Trayecto Aeropuerto Ing. Taravella-PLIJB

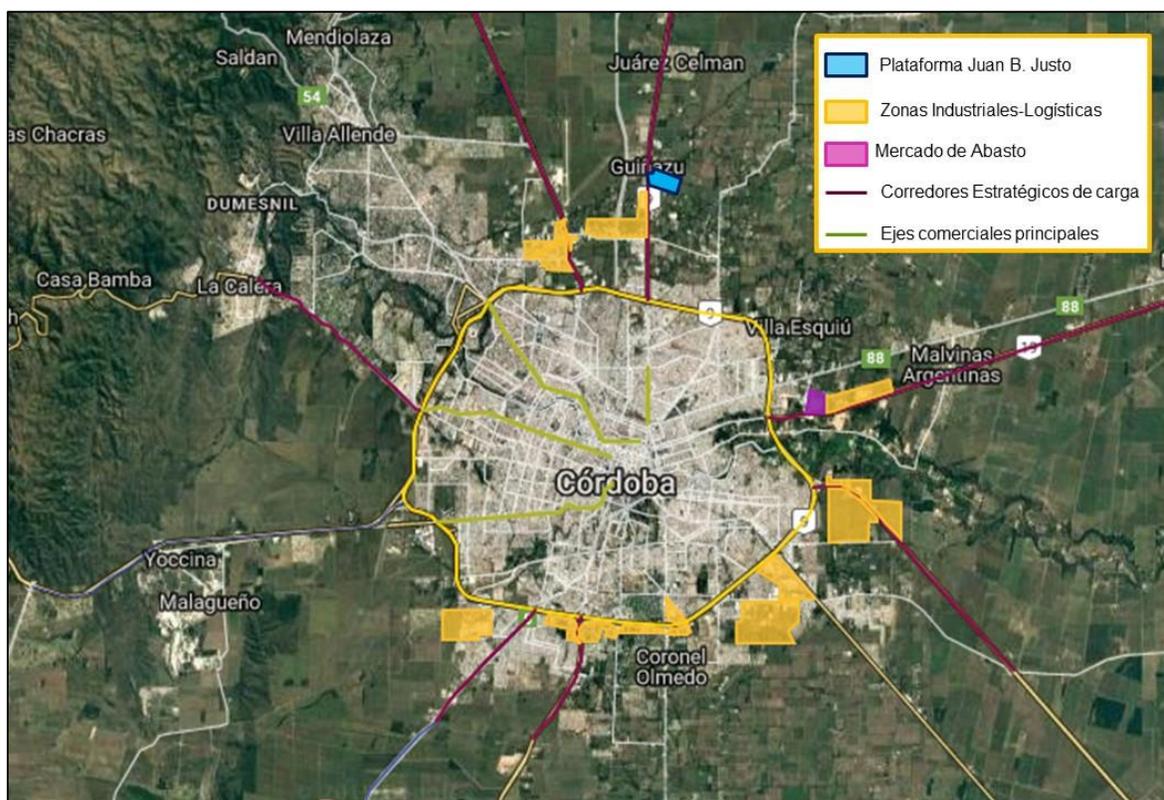


Fuente: Elaboración propia.

5. Tejido Empresarial

El área en el cual emplazará la Plataforma Logística-Industrial Juan B. Justo tiene una marcada impronta industrial, logística, de servicios (ADEC, 2017) y es uno de los principales corredores que aglutinan este tipo de actividades. Como se puede observar en el Mapa N°15, la mayor parte del tejido logístico-industrial de Córdoba se concentra en el sur y sur-este de la ciudad, a los que se suman dos importantes núcleos en el Norte y otro hacia el este, en el área que colinda con el Mercado de Abasto, sobre la Ruta Córdoba-San Francisco.

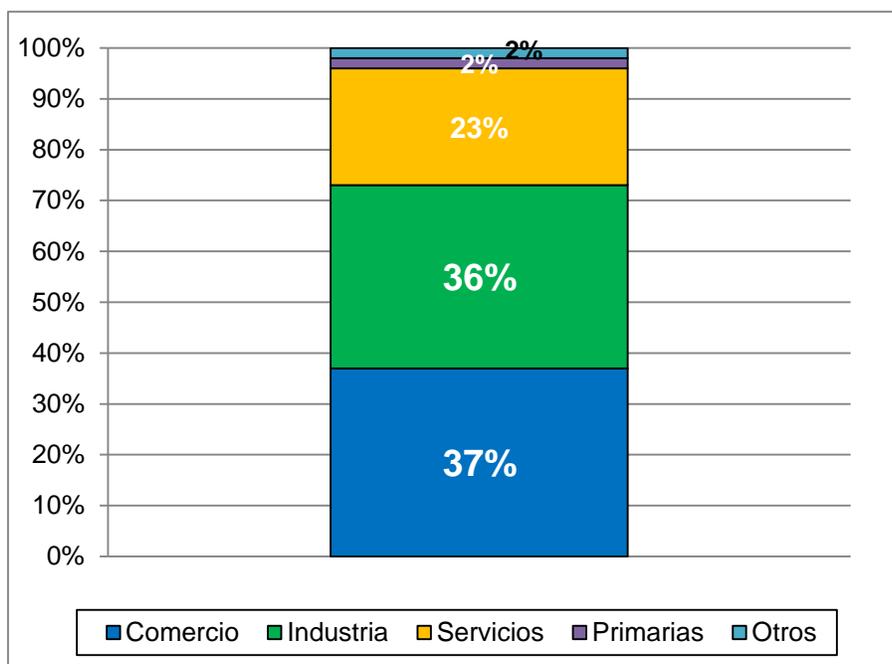
Mapa N°15. Mapa Logístico-Industrial de la ciudad de Córdoba



Fuente: Elaboración propia en base a CAF (2019).

Como sugiere el Mapa de la Hoja de Ruta de la Logística Urbana Sostenible y Segura de Córdoba, la zona en la cual se emplazará la PLIJB es uno de los núcleos consolidados de desarrollo logístico-industrial. Este panorama se corresponde con la información disponible, respecto a la estructura empresarial de la Zona Noreste. Según la base de datos del sistema tributario de la Municipalidad de Córdoba, el 37% de los establecimientos económicos radicados en el área tienen como actividad principal la comercial, el 36% son industrias, el 23% presta servicios y el 2% se dedica a la producción primaria.

Gráfico N°3. Tejido Empresarial de la Zona Noreste de Córdoba



Fuente: Comercio, servicios e industrias. Ingresos Brutos. Municipalidad de Córdoba. Diciembre 2015

Respecto a la envergadura de las empresas, en las Zonas Norte y Este predominan las firmas pequeñas y medianas. Esta afirmación se deriva del análisis de una encuesta realizada por ADEC, a empresas radicadas en el área, por medio de la cual se indagó sobre el personal y el valor económico producido. En relación a lo primero, el 60% de las empresas de la Zona Noreste emplean hasta 10 personas, un tercio (29%) cuenta con entre 11 y 50 trabajadores, el 7% emplea entre 51 y 100 personas, mientras que sólo el 3% de las firmas relevadas tienen un planten de más de 100 trabajadores.

Cuadro N°10. Cantidad de trabajos en empresas industriales de la Zona Noreste

Personal	Industrias	Porcentaje
0 a 10	89	61%
10 a 50	43	29%
50 a 100	10	7%
Más de 100	5	3%
Total	147	100%

Estudio de la Zona Norte- ADEC (2016).

En relación a la propiedad de la tierra, el 68,8% de las empresas radicadas no disponen de la propiedad del terreno en el cual desempeñan su actividad. De manera inversa, apenas más de un tercio (31,3%) de las empresas sí cuenta con la propiedad de los inmuebles. Respecto al tipo de empresas, la mayoría de las firmas radicadas en el área encuentran inmersas en el mercado local-regional, en tanto son menos los casos de empresas con inserción en el mercado internacional.

En cuanto al tipo de actividades, la mayoría de las empresas realizan actividades inocuas en términos ambientales. Se destaca una importante presencia de empresas dedicadas a la fabricación de muebles de madera, aberturas de aluminio, talleres mecánicos, fabricación de maquinarias y equipos electrónicos, como así también una gran cantidad de empresas que brindan servicios logísticos.

Un aspecto preocupante es la retracción de la actividad agrícola. Desde hace dos décadas el cinturón verde encuentra en franco retroceso como consecuencia de dos procesos: por un lado, el avance de la producción extensiva, principalmente soja y cereales, ha ido limitando las posibilidades de producción periurbana, dedicada principalmente a la actividad hortícola. Esto se debe tanto a las grandes diferencias de rentabilidad, como a la incompatibilidad de tipos de tratamiento del suelo. Por el otro, la expansión de la urbanización dispersa, ha ido expulsando las zonas productivas, generando una fuerte presión inmobiliaria sobre las zonas productivas.

Cuadro N° 11. Empresas radicadas en Barrios de Zona Norte y Sector 1 de la Zona Este. Diciembre de 2015

Barrio	Primarias	Industria	Construcción	Por mayor	Por menor	Transporte	Depósitos	Inmuebles	Servicios	Total
Los Boulevares	19	281	72	42	168	19	3	27	74	705
Guiñazú	2	34	5	6	89	10	2	1	14	163
Remedios Escalada	5	25	13	3	40	10	1	3	9	109
Ampliación Palmar	1	4	4	5	13	5	1	3	7	43
María Lastenia	5	19	0	1	4	3	0	0	4	36
Liceo G. Paz	0	3	6	1	8	3	0	0	1	22
Guiñazú Sud	1	9	1	0	5	2	0	0	1	19
Aeropuerto Taravella	0	4	2	0	3	1	0	0	3	13
B° Aeropuerto	0	3	3	1	2	1	0	0	2	12
Parque Liceo 2°	0	0	0	0	1	1	0	0	1	3
Parque Liceo 1°	0	0	0	0	2	0	0	0	1	3
Parque Liceo3°	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Total	33	382	106	59	336	55	7	34	117	1129
%	2,9%	33,8%	9,4%	5,2%	29,7%	4,8%	0,6%	3%	10,4%	100%

Fuente: Elaboración propia en base a Estudios de la Zona Norte y Zona Este de Córdoba (2016 y 2017).

Haciendo foco en los barrios de la Zona Norte y la Sección 1 de la Zona Este, próximos a la Plataforma Juan B. Justo el perfil de especialización presenta similares características, pero con mayor presencia de la actividad comercial. El 35% de las empresas radicadas en el área se dedican al comercio (29,7% minorista y 5,2% mayorista), el 33,8% pertenecen al sector industrial, el 10,4% de las firmas prestan servicios, mientras que el 6% se dedican al transporte y almacenamiento.

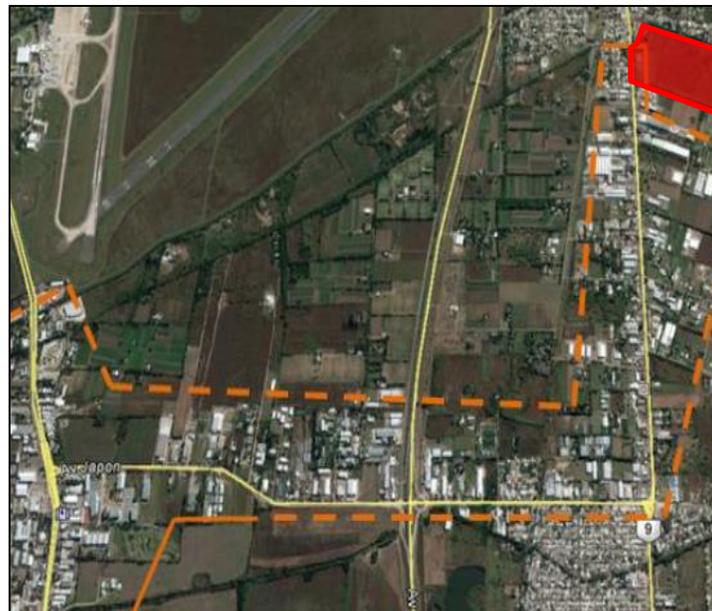
Desde una perspectiva temporal, como se puede observar en los Mapas N°16 y 17, el Sector Noreste experimenta un marcado proceso de expansión de las empresas industriales y logísticas, durante las últimas dos décadas. Según sugiere la comparación de imágenes aéreas de los años 2001 y 2017, este fenómeno es muy visible en el caso de los corredores viales Av. Juan B. Justo, Av. Japón y Circunvalación Agustín Tosco.

Mapas N°16 y N°17. Evolución del tejido industrial de la Zona Noreste de Córdoba

Año 2001



Año 2017



Fuente: Estudio de la Zona Este de la ciudad de Córdoba- ADEC (2018).

6. Marco Normativo e institucional

La normativa tiene gran incidencia sobre el desenvolvimiento de las actividades económicas, delimitando su marco de acción. Dado que los marcos legales son dinámicos, y fomentan o inhiben determinadas actividades, se vuelve necesario prestar atención a las normas vigentes, las modificaciones normativas recientes y los debates en la agenda pública, en torno a posibles cambios legislativos. En otros términos, es importante no sólo conocer el estado actual del régimen normativo, sino también analizar aquellos elementos que pueden introducir cambios en la configuración económica y territorial, del ámbito bajo estudio (ADEC, 2018).

En relación a nuestro objeto de estudio, cobra relevancia el análisis de tres Ordenanzas Municipales: a) Ordenanza N° 8256 de Ocupación del Suelo y sus modificatorias, que regula las propiedades públicas y privadas; b) Ordenanza N°8133/85, que tiene como objeto la regulación de la localización de las actividades económicas que impliquen el uso del suelo industrial o asimilable; c) Ordenanza N°12.720 de “Agrupamientos Industriales”, que establece pautas de localización, requisitos funcionales mínimos y condiciones de fraccionamiento y ocupación del suelo para los Agrupamientos Industriales.

a) Ordenanza N° 8256 de Ocupación del Suelo

Esta normativa regula las distintas formas de ocupación del suelo, de acuerdo a las actividades que tienen lugar dentro del ejido municipal de la ciudad de Córdoba. Focalizando en el Sector N°1 de la Zona Este, en el cual se localiza el predio en el cual se propone el emplazamiento de la Plataforma Juan. B. Justo, se puede observar que predomina la asignación de zonas L, N y RV.

Cuadro N°12. Zonificación Ordenanza N°8256 de Ocupación del suelo

Zona	Características
ZONA L	Zona de ubicación periférica, destinada fundamentalmente al asentamiento de actividades industriales o asimilables que producen molestias importantes al medio y usos rurales, quedando excluida la localización de planes de vivienda y estableciéndose un estricto control sobre la implementación del uso residencial individual en cuanto al número de unidades y accesoriedad de la misma.
ZONA N	Zona de ubicación periférica, destinada a los usos rurales y actividades industriales permitidas por normas en vigencia. La vivienda individual está sujeta a estricto control del número de unidades.
ZONA RV	Áreas de Reserva de Verde, a las cuales se les asigna un uso futuro de parques urbanos.

Fuente: Elaboración propia en base a Ordenanza N° 8256 de Ocupación del Suelo

Respecto a la industria, la Ordenanza establece una distinción por tipo de actividades:

Cuadro N°13. Zonificación Actividades Industriales- Ordenanza N°8256

Zona	Características
Zonas Industriales Mixtas	Espacios destinados fundamentalmente al asentamiento de usos del suelo industrial que producen molestias importantes al medio. Es permitido el asentamiento de actividades residenciales solo en forma de planes de vivienda.
Zonas Industriales	Comprenden los diferentes espacios destinados fundamentalmente al asentamiento de usos del suelo industriales que producen molestias importantes al medio, usos rurales y usos complementarios. Queda excluido el asentamiento de actividades residenciales en forma de planes de vivienda.
Zonas Industriales Peligrosas	Comprenden los diferentes espacios destinados a usos industriales o asimilables (peligrosos, inflamables, explosivos o sumamente nocivos, definidos por normas en vigencia), y usos rurales. Queda excluido el asentamiento de actividades residenciales en cualquier forma, salvo aquella que fuere accesorio a usos rurales. Pero para definir su localización y regulación hay que observar la ordenanza N° 8133/85

Fuente: Elaboración propia en base a Ordenanza N° 8256 de Ocupación del Suelo

Ordenanza N°8133/85

En materia de ordenamiento territorial, en la ciudad de Córdoba la localización de las actividades industriales y logísticas se encuentra regulada por la Ordenanza N°8133/85. Más concretamente, esta legislación tiene por objeto “regular la localización de las actividades económicas que impliquen uso del suelo industrial o uso asimilable al mismo en todo el ejido municipal de la Ciudad, ordenando el asentamiento urbano, orientando y estimulando las

actividades e inversiones del sector privado, sirviendo de base a la política promocional del sector público y optimizando la calidad de vida de la ciudad”.

En la Zona bajo estudio, se constata la presencia de los siguientes patrones: IIa; IVa; IVb; IIIc; IAR; entre otras. A continuación, se presenta las principales características de cada una de ellas:

Cuadro N°14. Zonificación Ordenanza N°8133/85

Zona	Características
IIa	Destinada a producción de escala y magnitud laboral en área periférica y compatible con residencialidad de baja densidad.
IVa	Actividades que producen molestias importantes al medio, que deben ser controladas mediante disposiciones urbanísticas o tecnológicas, por lo que su asentamiento limita la localización de usos residenciales. Por estar ligados estrechamente a la infraestructura urbana y regional, requieren localización en áreas de fácil accesibilidad. Por su magnitud aprovechan de las economías de escala de producción
IVb	Similar al patrón anterior pero no admite nuevos fraccionamientos para residencia ⁷¹ . Admite la mixtura con ruralidad y toxicas como curtiembres, destilación y pasteras de papel.
IAR	Comprende a las Actividades que están directamente relacionadas con la explotación de los recursos naturales renovables y no renovables en el cual el suelo, las aguas, la flora y la fauna participan como elementos de la misma. Se incluyen también en este Patrón las actividades que procesen tales recursos y las que, por sus características de tipo, función y/o magnitud puedan o deban asentarse en áreas rurales

Fuente: Elaboración propia en base a Ordenanza N°8133/85

Ordenanza N°12.720 de “Agrupamientos Industriales

Esta norma de reciente aprobación (12/10/2017) establece pautas de localización, requisitos funcionales mínimos y condiciones de fraccionamiento y ocupación del suelo para los Agrupamientos Industriales que se instalen, por gestión pública, privada o mixta en toda la jurisdicción del Ejido Municipal de la ciudad de Córdoba.

Entre los objetivos de la Ordenanza están los de propender a una radicación ordenada y sustentable de los establecimientos industriales; reducir los costos de inversión en infraestructura y servicios; y promover la generación de espacios aptos para el desenvolvimiento de la actividad industrial, comercial y de servicios.

Se otorga especial importancia a la dotación de infraestructura con la que deben contar los parques industriales. Es obligatorio que todo agrupamiento industrial y logístico cuente con

provisión de agua corriente potable, energía eléctrica, trifásica, alumbrado público, arbolado y parquización de espacios verdes, pavimento, cordón cuneta, obras de regulación de caudales pluviales, red de gas natural, red colectora cloacal y sistema de tratamiento y disposición final de efluentes cloacales y/o industriales. La Ordenanza explicita que todas las obras de infraestructura establecidas serán proyectadas, realizadas y conservadas a cargo exclusivo del loteador.

En relación a la ubicación de los agrupamientos industriales, la Ordenanza establece que deben ubicarse exclusivamente por fuera del anillo de circunvalación. Asimismo, determina que podrán ser localizados exclusivamente en Zonas Industriales según lo dispuesto por la Ordenanza N°8.256 de ocupación del suelo y N°8.133 de uso del suelo. De este modo, apuesta por la localización y re-localización de actividades productivas y logísticas de alto impacto, en la periferia de la ciudad.

Este intento de ordenar la organización espacial de las actividades económicas exige planificar los flujos actuales y potenciales de personas y bienes, desde y hacia los parques industriales y plataformas logísticas. A su vez, la literatura sobre parques industriales y plataformas logísticas advierte sobre la necesidad de éstos deben estar acompañados de rigurosas políticas de protección ambiental, orientadas a mitigar los impactos negativos derivados del intensivo consumo de recursos, de las elevadas emisiones de gases de efecto invernadero, el aumento en la congestión del tránsito y la generación de grandes cantidades de efluentes cloacales e industriales.

4.3. Identificación de actores clave del territorio

La identificación de los actores clave del territorio es de fundamental importancia al momento de diseñar las estrategias de intervención territorial. A continuación, se enumera y caracteriza brevemente los actores identificados:

Municipalidad de Córdoba

Tiene la facultad y responsabilidad de regular y ordenar las actividades económicas que se desarrollan dentro del ejido municipal. Según las atribuciones que le confiere la Carta Orgánica Municipal, es deber del Municipio “promover la planificación integral como un instrumento flexible tendiente a establecer estrategias de desarrollo local que contemplen los intereses propios, provinciales, regionales y nacionales. Son sus principales objetivos lograr una Ciudad funcionalmente equilibrada, integrada y articulada con su entorno metropolitano, ambientalmente sustentable, socialmente equitativa y con una participación efectiva de sus vecinos”.

A los fines de hacer efectivos estos deberes y atribuciones, la Municipalidad dispone de diversos instrumentos normativos y del Poder de Policía para garantizar su cumplimiento. El cuerpo principal de la normativa que dispone el Estado local se compone de la Ordenanza N° 8133/85, que reglamenta el emplazamiento de actividades económicas y suelo industrial o asimilable; la Ordenanza de Parques Industriales (N°12720), que establece pautas de localización, requisitos funcionales mínimos, y condiciones de fraccionamiento y ocupación del suelo para los agrupamientos industriales y el Régimen de Carga y Descargas (Decreto N° 111/2013), entre otras.

Por otra parte, en relación el esquema funcional del Municipio, intervienen en la gestión de la actividad logística-industrial la Secretaría de Planeamiento e Infraestructura y La Secretaría de Servicios Públicos. En relación a las principales políticas implementadas en la materia, se destaca la reciente puesta en marcha del Plan Estratégico “Córdoba Polo Logístico”, en conjunto con ADEC, y la Hoja de Ruta de Logística Urbana Sostenible y Segura, con apoyo de la CAF.

Gobierno de la Provincia de Córdoba

Tiene un peso decisivo en el desempeño del entramado logístico-industrial de la ciudad de Córdoba. Dadas las restricciones presupuestarias del Gobierno de la ciudad de Córdoba, el

Estado Provincial tiene un papel relevante en la ejecución de obras para el fortalecimiento del sistema productivo y de infraestructura de la Capital. En este sentido, las principales obras dentro del ejido municipal se han realizado por la Administración Pública Provincial.

Los organismos vinculados a la logística y la actividad industrial en el ámbito del Estado Provincial son: La Dirección General de Transporte de Cargas y el Área de Parques Industriales, del Ministerio de Industria, Comercio y Minería. La primera dependencia tiene la responsabilidad de planificar nuevos proyectos que optimicen el transporte de cargas en la provincia, mientras que la segunda tiene como atribución el desarrollo de políticas de promoción industrial e impulsar el emplazamiento de Parques Industriales.

Agencia para el Desarrollo Económico de la ciudad de Córdoba

La Agencia para el Desarrollo Económico de la Ciudad de Córdoba (ADEC) es una institución sin fines de lucro que promueve el desarrollo económico y social de la micro región del Gran Córdoba articulando el accionar privado con el del sector público. Se encuentra conformada por la Municipalidad de Córdoba, Cámaras Empresariales, Universidades y Organizaciones de la sociedad civil.

ADEC se aboca al desarrollo de acciones destinadas a agregar valor a las actividades económicas de Córdoba, dando respuesta a necesidades de la comunidad empresarial, en base a la articulación de intereses. Su conformación multisectorial le permite canalizar debates y acciones que requieren de la coordinación inter-sectorial. En relación a esto, y en estrecha relación con el objeto del presente trabajo, en el seno de ADEC se deliberó sobre la Ordenanza de Parques Industriales, se realizaron los estudios territoriales para el diseño de los Planes de Sector de las zonas Norte, Este, Centro y Sur de Córdoba.

En la actualidad se encuentra trabajando en el desarrollo del Plan Estratégico “Córdoba Polo Logístico” y en la gestión del vínculo entre la CAF y la Municipalidad de Córdoba en la implementación de la Hoja de Ruta de Logística Urbana Sostenible y Segura.

Cámara Empresaria de Autotransporte de Córdoba (CEDAC)

Como se define en su propio portal web la Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas de Córdoba (CEDAC) es un “espacio de integración de empresarios y sociedades empresarias dedicadas al Autotransporte de Cargas de Córdoba donde se fomenta el espíritu de unidad gremial empresaria entre los asociados y su representación” (CEDAC).

La cámara tiene un activo rol gremial, basado en la defensa de los intereses profesionales y sectoriales de las empresas del sector. En este marco, participa en debate sobre iniciativas políticas, en el diseño de normativas y reglamentaciones y en los distintos espacios donde se tomen decisiones que afecten o involucren al transporte de cargas.

En relación a nuestro objeto de estudio, la Cámara desempeña un rol fundamental en relación a las iniciativas que desarrollen en el ámbito logístico. No sólo tienen una mirada calificada en la materia, sino que son potenciales aliados para la planificación, ejecución y funcionamiento de la PLIJB.

Asociación de Productores Hortícolas de la Provincia de Córdoba

Es una asociación que agrupa a productores del Cinturón Verde de la ciudad de Córdoba, que tiene su sede en el Mercado de Abasto de la ciudad. La Asociación fue creada en el año 2000, con el objetivo de proteger al sector en un contexto de retracción de la actividad hortícola, como así también posicionar al sector pública y políticamente (ADEC, 2017). La organización tiene un activo rol gremial, al mismo tiempo que realiza intensas campañas destinadas a mejorar las condiciones de trabajo y promover la producción y el consumo saludable.

La asociación es uno de los actores determinantes de la Zona Noreste, siendo destacada su oposición al avance de la urbanización periférica dispersa. Por su importancia institucional y defensa sectorial, la propuesta de PLIJB debe establecer estrategias de diálogo y cooperación, que permita avanzar en el desarrollo sin confrontar y afectar los intereses de los productores.

Centro de Participación Comunal Barrio Guiñazú

Los Centros de Participación Comunal son divisiones administrativas de la Municipalidad de Córdoba, en la Argentina, en los cuales se pueden realizar trámites que se efectúan la sede central de la Administración Pública Local. Si bien no desempeñan un rol político, sino meramente administrativo, al tratarse de una zona periférica, el CPC del sector tiene mayor protagonismo en la gestión de la dinámica territorial, que el resto de los centros (ADEC, 2017).

Al ser la presencia territorial de la Administración Pública Municipal, se trata del principal actor político de la zona más próxima al predio donde se emplazará el PLIJB. En relación a ello, es necesario establecer un mecanismo de coordinación, no sólo por ser una dependencia de

la Municipalidad, sino porque es el principal canal de vinculación de la ciudadanía con el Estado local.

4.2. DAFO

En el siguiente apartado se presentan los resultados del diagnóstico DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades), mediante el cual se pudo identificar y comprender los condicionantes internos y externos para el emplazamiento de la Plataforma Logística-Industrial Juan B. Justo. Como se ha señalado en el apartado metodológico, el diagnóstico fue realizado en base a las entrevistas a los actores clave del territorio y expertos.

Cuadro N°15. Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades para el emplazamiento de la Plataforma Juan B. Justo en Zona Norte

Debilidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> • Ubicación contigua a establecimiento educativo. • Eventual incompatibilidad entre uso industrial y residencial. • Baja densidad poblacional. • Servicios públicos deficientes. • Circunvalación como “barrera dura” respecto a habitantes de la Zona Central. • Escasa cobertura de transporte público. 	<ul style="list-style-type: none"> • Avance de la urbanización periférica. • Expulsión de la producción agrícola. • Polución ambiental. • Incremento de la siniestralidad vial. • Congestión del tránsito.
Fortalezas	Oportunidades
<ul style="list-style-type: none"> • Localización del predio en vía primaria. • Planificación estratégica de la ciudad promueve el desarrollo industrial del área. • Disponibilidad de tierra para expandirse. • Aptitud logística-industrial de la zona. • Importante tejido comercial-industrial en la zona. • Cercanía con vías primarias y secundarias de jerarquía (Av. Japón, Ruta 9 (Variante Juárez Celman), Av. De Circunvalación). • Cercanía con el Aeropuerto Internacional Ambrosio Taravella. • Disminución del flujo de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción del 2º Anillo de Circunvalación. • Emplazamiento del Campus Universitario en la localidad de Juárez Celman. • Emplazamiento de Parque Industrial en Juárez Celman. • Política de estímulo a la radicación de Parques Industriales. • Extensión de red de gas natural

Fuente: Elaboración propia.

Debilidades

Ubicación contigua a centro educativo

El predio en el cual está proyectado el emplazamiento de la PLIJB se encuentra ubicado de manera contigua a un establecimiento de educación primaria. La presencia de un establecimiento educativo, conlleva una gran cantidad de personas circulando – en este caso niños y niñas- lo cual representa un riesgo al localizarse en una vía con gran caudal de tráfico, como la Avenida Juan B. Justo. En este marco, la construcción y puesta en funcionamiento del equipamiento logístico, incrementará los riesgos y vulnerabilidades pre-existentes.

La situación descrita conlleva la necesidad de realizar un minucioso estudio de factibilidad acerca de la compatibilidad de usos (institucional/industrial-logístico) y de movilidad. En base a estos estudios, en caso de que el proyecto sea considerado viable, implicará establecer medidas de mitigación de riesgos (siniestros viales, contaminación ambiental, contaminación sonora, etc.).

Eventual incompatibilidad de usos industrial-residencial

El predio en el cual se emplazará la Plataforma Juan B. Justo colinda al sur con emprendimientos industriales y al norte con un área residencial-institucional. Es por ello, que la propuesta de PLIJB se orienta, en su componente industrial, a la radicación de medianas y pequeñas empresas, que desarrollen actividades inocuas ambientalmente. Esto ubica a la propuesta en línea con las características del entramado económico existente en la Zona Noreste de la ciudad.

No obstante, las actividades logísticas e industriales se caracterizan, en términos generales, por contribuir a la contaminación atmosférica, como consecuencia del tráfico que genera, la combustión, las partículas de polvo y humano que producen. Asimismo, traen aparejados elevados niveles de ruido, que impacta de manera negativa en la salud y calidad de vida de la población. A ello se suman la dificultad para el tratamiento de aguas residuales y la elevada producción de residuos sólidos urbanos e industriales.

En este marco, y al igual que en el punto débil anterior, es necesario analizar la compatibilidad de estos usos de suelo, en muchas ocasiones son conflictivos entre sí. Además, en caso de ser factible el emplazamiento de la Plataforma, requerirá de acciones de mitigación de posibles impactos ambientales a la población aledaña.

Baja densidad poblacional

Como indican los estudios de las Zonas Norte y Este realizados por ADEC (2016 y 2017), sendos ámbitos territoriales pueden ser definidos como de urbanización dispersa, con predominancia de núcleos residenciales aislados. Esto configura un ámbito territorial fragmentado, de baja densidad poblacional y precaria consolidación, que lleva aparejado numerosas dificultades.

La fragmentación del espacio urbano tiene como consecuencia el incremento de las distancias físicas -lo cual conlleva mayores tiempos de desplazamiento- la disfuncionalidad económica, la falta de espacios públicos de encuentro (Gavaldà y Vilà, 2008). Asimismo, este tipo de morfología urbana dificulta la prestación eficiente de servicios públicos básicos, dado el incremento de costos que acarrea la dispersión, como ocurre efectivamente en la Zona Noreste.

Desde la perspectiva del futuro emplazamiento de la PLIJB, la dispersión constituye una debilidad, fundamentalmente en lo relativo al posicionamiento del proyecto comercial, con frente en la Av. Juan B. Justo. De acuerdo a la visión de uno de los referentes clave del territorio, este indicador es de vital importancia al momento de decidir la instalación de un proyecto dedicado, total o parcialmente, a la actividad comercial.

Infraestructura y Servicios Públicos deficiente

Disponer de servicios públicos adecuados, con buena calidad y costo razonable es uno de los requisitos indispensables para el desarrollo de la vida de las personas y el desenvolvimiento de actividades económicas. Si bien una ciudad no se reduce sólo a su infraestructura y equipamientos, como muchas veces se postula, sin éstos una ciudad es incapaz de soportar las actividades ciudadanas, lo cual abarca las económicas (Quetglas, 2008).

Como se ha indicado, La Zona en la cual se emplazará la Plataforma Logística-Industrial Juan B. Justo se caracteriza por una prestación deficiente de servicios públicos. Si bien durante los últimos años se han llevado a cabo obras trascendentales, tales como la extensión de la red de gas natural, aún permanece un sinnúmero de cuentas pendientes. Como surge del estudio de la Zona Este realizado por ADEC, una de las prioridades para el sector es la realización de la obra de desagües cloacales.

Otra debilidad en materia de infraestructura y servicios públicos es el deficiente funcionamiento de la Planta de tratamiento de líquidos cloacales de Bajo Grande, localizada en la Zona Este. La falta de inversiones y mantenimiento tiene como consecuencia un desempeño inadecuado, que provoca la contaminación de las fuentes de captación de agua potable. Esto no sólo tiene impactos negativos por la emisión de olores, sino que además impacta de manera negativa en la prestación de otro servicio esencial.

Circunvalación como “barrera dura” para el desarrollo comercial

La Avenida de Circunvalación Agustín Tosco es el corredor que otorga estructura a Córdoba Capital. Tiene entre sus principales atributos la organización de los flujos metropolitanos de transporte y la conectividad directa entre las distintas zonas de la ciudad. Entre sus debilidades, se destaca que presenta elevados niveles de congestión vehicular, lo cual produce de manera cotidiana “cuellos de botella”, que dificultan la movilidad cotidiana de las personas que transitan por dicha vía.

En virtud de esto, de acuerdo a lo planteado por uno de los actores consultados, la circunvalación constituye una barrera “dura” que disuade los desplazamientos desde la Zona Central hacia la periferia del anillo. Esto representa una debilidad para el potencial desarrollo del sector comercial de la PLIJB, en tanto la población residente en el área no resultaría suficiente para el sostenimiento de esta dimensión del proyecto.

Dotación de transporte público insuficiente

A la fragmentación territorial, o como consecuencia de ello, se suma como problema de la Zona Noreste una insuficiente dotación de transporte público de pasajeros. Esta situación es reconocida por los actores entrevistados en el marco del estudio de la Zona Este realizado por ADEC (2017). Como se ha indicado, el sector cuenta con una sola línea de transporte urbano, cuya frecuencia no basta para satisfacer las necesidades de los habitantes de la Zona.

Además, en línea con lo expuesto en la Descripción del sistema, el transporte público opera solo en dirección Norte-Sur. Es decir, los habitantes del área carecen de alternativas públicas para hacer efectivos los desplazamientos en sentido Este-Oeste, lo cual conlleva la necesidad de realizar transbordos de manera permanente, con los costos en tiempo que ello implica.

De acuerdo a uno de los expertos consultados, la inadecuada prestación de transporte público de pasajeros es una de las principales limitantes para el futuro emplazamiento de la PLIJB.

Uno de los principios centrales al momento de decidir la localización de este tipo de equipamiento es la disponibilidad de servicios de transporte que permita el desplazamiento de las personas que en él realizan sus actividades, a costos y tiempos razonables.

Amenazas

Avance la de urbanización periférica

Los estudios territoriales realizados por ADEC y la Municipalidad de Córdoba, postulan que la Zona Noreste se caracteriza por la expansión de la urbanización dispersa y fragmentada. Según los lineamientos propuestos por estas instituciones, es necesario consolidar la urbanización y generar “barreras” físicas y normativas a los fines de contener la dispersión de los usos residenciales.

No obstante, se reconoce que en las áreas periurbanas donde el uso agrícola, y sobre todo el frutihortícola, está en decadencia y retirada, y el suelo vacante es objeto de presiones inmobiliarias y, potencialmente, de la urbanización informal. Si no se robustece la capacidad de la Administración Pública para hacer cumplir el Ordenamiento Territorial y diseñan estrategias alternativas a la expansión urbana, es muy factible se profundice el proceso en curso.

En este marco, el avance de la urbanización dispersa podría obstruir el fortalecimiento del sector industrial de la Zona Noreste y obstaculizar el desarrollo la Plataforma Juan B. Justo, dificultando la futura expansión del proyecto.

Expulsión de la producción agrícola

La Zona Noreste es el epicentro del Cinturón Verde de la ciudad de Córdoba, el cual abastece de alimentos frescos -principalmente frutas y verduras- a la población de Córdoba y el Área Metropolitana. No obstante, como se ha descripto, diferentes fenómenos provocan la retracción de la actividad frutihortícola, cada vez menos relevante dentro de la estructura económica de la ciudad en general, y la Zona Noreste en particular.

Si bien los principales factores causantes del deterioro del sector son la expansión urbana dispersa y el avance de cultivos extensivos, el desarrollo industrial-logístico de la Zona Noreste también compite con el uso rural. Una expansión desordenada de los usos industriales-logísticos podrían sumar un nuevo elemento que perjudique la ya deteriorada situación del Cinturón Verde.

En el caso específico de la propuesta de PLIJB se encuentra en una intersección de usos (residencial, rural e industrial). En este marco, la eventual ampliación de la Plataforma, como así también la degradación ambiental que la actividad industrial produce, resultan un riesgo para el sostenimiento de la actividad productiva de la Zona Noreste.

Polución Ambiental

Los medios de transporte motorizados son producen emisiones gaseosas nocivas para la salud de las personas. A pesar de que no siempre es posible establecer una relación directa entre las personas afectadas por enfermedades generadas por la contaminación que produce el transporte, se estima que pueden tener un impacto comparable al que causan los accidentes viales (Manrubia Gibert, 2019).

Existe un consenso extendido de que el transporte es el principal generador de Gases de Efecto Invernadero y, por lo tanto, el sector que más contribuye al cambio climático. Además, dado a que se trata de un sector en permanente expansión, sus impactos ambientales son cada vez mayores. Si bien se realizan acciones para mejorar los vehículos y combustibles, a los fines de reducir el daño, el crecimiento de los desplazamientos supera ampliamente el aporte de las medidas de mitigación.

En virtud de lo expresado, el emplazamiento de la PLIJB resulta una amenaza para los habitantes del barrio Guiñazú, próximo al predio donde tendrá lugar el equipamiento logístico. Probablemente, el funcionamiento de la PLIJB atraerá vehículos de carga, con el consecuente impacto negativo sobre la salud de la población residente.

Incremento de la siniestralidad vial

Los accidentes de tránsito son responsables del 25 % de las causas mundiales de muerte accidentales (Puliafito, 2010) y tienen una participación creciente sobre el total de este tipo de defunciones. El incremento de la cantidad de vehículos circulando, mayor velocidad, controles viales insuficientes y rutas en mal estado, entre otras, son algunas de las causas del aumento de la siniestralidad vial.

En este marco, el emplazamiento de la PLIJB representa una amenaza por una mayor probabilidad de accidentes en la zona. Es importante destacar que se trata de un área contigua a un núcleo urbano, Barrio Guiñazú, y colinda con un establecimiento educativo de nivel primario, lo cual incrementa el riesgo de circulación.

Congestión del tránsito

La Avenida Juan B. Justo es una carretera históricamente caracterizada por elevados niveles de congestión vehicular. Esta situación motivó la construcción de la Variante Juárez Celman, obra que construyó a descomprimir el tráfico en dicha vía. A pesar de ello, dado a que la Av. Juan B. Justo tiene un carril de ida y otro de vuelta, aun hoy evidencia saturación en determinados horarios del día.

Al tratarse de una carretera angosta, el potencial emplazamiento de la PLIJBJ incrementaría los flujos de vehículos de carga, alimentando la congestión del tránsito en el sector. Las escasas opciones de conectividad transversal (este-oeste), dificultan descomprimir el tráfico hacia la Variante Juárez Celman, siendo las principales alternativas para ello la Avenida Japón y el 1° Anillo de Circunvalación.

Fortalezas

Localización del predio en vía primaria

El predio en el cual se emplazará la Plataforma Logística-Industrial Juan B. Justo se localiza en uno de los principales accesos a Córdoba desde las localidades del Área Metropolitana (Norte). Se trata de una Ruta Nacional de jerarquía, que estructura el ámbito territorial y vincula el área con el AMC y el Área Central de la ciudad.

Como ha indicado uno de los expertos consultados, la ubicación de la PLIJBJ en el predio le otorga niveles significativos de maniobra a los vehículos de carga y el acceso inmediato a uno de los principales corredores de carga de la Provincia. Además, es uno de los ejes organiza el tejido industrial de la Zona Noreste, lo cual facilita la conectividad con las industrias radicadas en el área.

Planificación Estratégica y Ordenamiento Territorial de la zona impulsan el desarrollo logístico-industrial

La Municipalidad de Córdoba ha adoptado los lineamientos establecidos por los Estudios de la Zona Norte y Este de la ciudad de Córdoba, llevados a cabo en conjunto con la Agencia para el Desarrollo Económico de la ciudad de Córdoba. Entre las recomendaciones de dichos estudios, se encuentra la de fortalecer el tejido logístico, industrial y de servicios y el emplazamiento de agrupamientos industriales sostenibles.

Más específicamente, se ha establecido como lineamiento para la actividad industrial “ordenar su crecimiento según áreas abiertas integradas a otros usos urbanos o parques industriales en recinto cerrado, de acuerdo a su categorización ambiental y sus necesidades específicas, con acceso a redes primarias de movilidad y transporte y en condiciones ambientales adecuadas” (ADEC, 2017: pp. 218).

Atento a lo expuesto, la propuesta de PLIJB se inscribe y adecúa en términos generales a la perspectiva de desarrollo estratégico y territorial presentada en los citados estudios. Sin perjuicio de los estudios de factibilidad específicos que deben realizarse, atendiendo a las debilidades y amenazas enunciadas, constituye una fortaleza para el potencial de la PLIJB, estar en línea con la visión del Municipio para el desenvolvimiento futuro del área.

Disponibilidad de tierras para una futura expansión

Según la visión de los expertos consultados, una de las principales previsiones de los titulares de empresas al momento de instalarse en un sitio, es la posibilidad de expandirse. Los elevados costos de radicación de una firma hacen que analicen atentamente esta situación, para evitar “estrangulamientos” futuros, que puedan perjudicar el crecimiento de la organización.

El predio en el cual se emplazará la Plataforma Juan B. Justo colinda con tierras de calificadas como industriales, lo cual permite prever la posibilidad de ampliar el proyecto. Si bien el terreno cuenta con dimensiones adecuadas para la ejecución y funcionamiento de la PLIJB, el desarrollo potencial es mayor cuando se presentan tierras vacantes, que permiten prever una ampliación futura.

Denso tejido logístico, industrial y de servicios en la Zona Noreste

La Zona Noreste presenta dos de los principales corredores industriales, logísticos y de servicios de la ciudad de Córdoba. Esta situación representa una fortaleza para la zona, dado a que es uno de los principales dinamizadores de la economía del ámbito territorial, al mismo tiempo que se trata de sectores intensivos en mano de obra.

En relación a la PLIJB, uno de los criterios para decidir la localización de este tipo de equipamiento es la cercanía con las empresas dedicadas a la producción industrial, en tanto son los principales dadores de carga. Como ha indicado uno de los expertos consultados, la zona bajo estudio cumple satisfactoriamente este requisito.

Cercanía con vías primarias y secundarias de jerarquía

Un aspecto crucial para la localización de plataformas logísticas y parques industriales es la cercanía con corredores estructurados por infraestructura viaria de jerarquía. Un posicionamiento estratégico atiende al origen y destino de la red, capacidad de acogida, mantenimiento, condiciones de maniobrabilidad, equipamientos próximos, seguridad, entre otras variables.

En este sentido, el predio en el cual se emplazará la Plataforma se encuentra próximo a rutas y calles de jerarquía, que vinculan esta zona con los principales puntos de acceso y egreso a la ciudad. Se destacan la Av. Japón, que conecta el área con la Variante Juárez Celman de la Ruta Nacional N° 9, con el aeropuerto y la ruta E-53. Además, se encuentra a 5 km. De la Avenida de Circunvalación Agustín Tosco, que circunda a la ciudad, ordenando y derivando el tráfico interno, como así también de los flujos vehiculares interregionales.

Disminución de flujo de personas en la Av. Juan B. Justo

La Ruta Nacional N°9 (Norte) -y su continuidad dentro del ejido urbano, la Av. Juan B. Justo- fue históricamente la principal vía de acceso y egreso a Córdoba Capital desde el Norte de la Provincia. En 1999, inauguró un trayecto alternativo, la Variante Juárez Celman, que permitió a quienes viajan hacia Córdoba evitar las zonas urbanas de Guiñazú.

A partir de la construcción de la Variante Juárez Celman de la Ruta Nacional N°9, y su reciente puesta a partir de la transformación en autovía, ha producido una reducción significativa del flujo vehículos a la vía en la cual se emplazará la Plataforma Juan B. Justo. Si bien esta situación llevó a dicha vía perder el estatus de acceso principal a la ciudad de Córdoba, desde el norte provincial, descomprimió el tránsito cotidiano, aliviando la congestión vehicular.

Cercanía con el Aeropuerto Internacional Ing. Taravella

La Plataforma Juan B. Justo se encuentra próxima al Aeropuerto Internacional Ing. Taravella, el único de la ciudad y tercero más relevante de Argentina. La cercanía al Aeropuerto le otorga potencial para la instalación de empresas dedicadas a la prestación de servicios logísticos, más aún considerando el área no dispone de alternativas suficientes.

Oportunidades

Realización del 2° y 3° Anillos de circunvalación

El Instituto de Planificación Metropolitana ha proyectado a realización del 2º y 3º anillo de circunvalación con el objeto de vincular de manera directa las ciudades del Área Metropolitana de Córdoba, contemplada en la Ley Provincial N°9687/09. Se trata de una obra de gran envergadura, que contribuirá a descomprimir el tráfico metropolitano y a dinamizar la actividad económica de las ciudades del AMC.

El predio donde se emplazará la PLIJB se encuentra próximo al 2º Anillo (3.500 m.) que rodea el cuadrante noreste de la ciudad de Córdoba por fuera del ejido municipal. La ejecución de dicha circunvalación ha iniciado en 2018, en la Variante Juárez Celman de la Ruta Nacional N°9, siendo el tramo Juárez Celman-Colonia Tirolesa el primero a ser construido.

Esta obra representa una oportunidad para la Zona Noreste de la ciudad de Córdoba, y la propuesta de PLIJB en particular, que le brindará un acceso próximo a una vía de conectividad regional. Esto podría contribuir a fortalecer el tejido industrial y logístico, lo cual permitiría crear nuevos puestos de trabajo en una zona deprimida económicamente.

Creación de puestos de trabajo

El emplazamiento de la PLIJB contribuiría a la generación de puestos de trabajo en una Zona con elevados niveles de vulnerabilidad social. La radicación de empresas prestadoras de servicios logísticos y PyMES industriales dinamizarían el empleo del área, lo cual tendría impactos positivos en un entorno territorial deprimido económicamente.

Emplazamiento del Campus Norte de la Universidad Nacional de Córdoba y Parque Integrador Tecnológico

En marzo del año 2019 se firmó el convenio entre la Universidad Nacional de Córdoba, el Gobierno de la Provincia de Córdoba y el Municipio local, para la construcción del Campus Norte y el Parque Integrador Tecnológico. En este, se construirá un edificio que albergará una escuela de oficios vinculada al sector tecnológico, un módulo para idiomas y un sector destinado a la tecnología agropecuaria.

El Gobierno provincial participará del campus con una escuela secundaria Proa orientada en software y biotecnología y un politécnico de nivel superior. Se prevé que proyecto contribuya a dotar de centralidad al área y potenciar el desarrollo institucional de la zona. El Campus tendría impactos positivos en materia de generación de actividad económica, flujo de personas y funcionará como catalizador de nuevas actividades.

Impulso a la radicación de Parques Industriales

El Gobierno de la Provincia de Córdoba anunció en marzo de 2019 una política pública de estímulo a la radicación de Parques Industriales. La política se basa en la generación de estímulos fiscales, apoyo económico y extensión de redes de servicios públicos e infraestructura necesarios para la producción.

Según la bibliografía consultada, las políticas de estímulo y apoyo a empresas industriales son determinantes para el desarrollo económico local y el fortalecimiento de los agrupamientos industriales. Esto es especialmente en el caso de la PLIJB, en tanto se orienta a brindar soporte físico y de servicios a empresas PyME, que no disponen en general, de los recursos para realizar inversiones de envergadura.

5. Análisis Estructural

5.1. Detección de variables clave

A continuación, se presentan las variables determinantes del sistema bajo estudio, identificadas en base a las entrevistas a actores clave del territorio y expertos. Se considera “variables internas” aquellas que caracterizan el sistema del objeto de estudio; en tanto que se define como “variables externas” a aquellos fenómenos de índole político, económico, financiero y social, entre otros, que son exógenos al territorio, que inciden en él.

Cuadro N°16. Detección de Variables clave

Variables internas	Variables externas
IN1. Población	EX1. Contexto económico internacional
IN2. Infraestructura básica	EX2. Contexto político nacional
IN3. Infraestructura de transporte	EX3. Contexto económico nacional
IN4. Situación social de las Zona Norte y Este	EX4. Políticas públicas del Gobierno Provincial
IN5. Perfil económico de las Zonas Norte y Este	EX5. Comercio electrónico
IN6. Normativa y Política de O. Territorial	EX6. Mercado de la logística
IN7. Transporte de cargas	EX7. Inflación
IN8. Políticas públicas del Gobierno Local	EX8. Financiamiento internacional
IN9. Sector industrial	EX9. Política aerocomercial
IN10. Sector logístico	EX10. Inversión Extranjera Directa

Fuente: Elaboración propia.

Definición de variables internas

IN1. Población

Hace referencia a las principales características demográficas del área bajo estudio, siendo especialmente relevante la evolución del número de personas que habitan el territorio, la composición etaria y por sexo.

IN2. Infraestructura básica

Es el conjunto de estructuras físicas, organizativas, redes o sistemas que brindan soporte ambiental y funcional a las actividades urbanas (dentro de las que se encuentran las económicas). La infraestructura posibilita la prestación de servicios básicos para el desarrollo de las personas y la vida en comunidad. Se destacan aquellas que sirven para transportar personas, bienes y mercaderías (calles, rutas, autopistas, tendidos férreos, etc.) u otros elementos, tales como las redes de agua y cloacas, gas, electricidad, telefonía e información

(Corti, 2015). A los fines del presente trabajo, se distingue analíticamente la infraestructura para el desplazamiento de estos últimos elementos, de la infraestructura vial (calles, rutas, etc.).

IN3. Infraestructura de transporte

Constituye el soporte físico (calles, avenidas, rutas, autopistas, rutas aéreas, vías del ferrocarril), logístico y los recursos materiales y humanos, destinados a garantizar el desplazamiento de las personas, bienes y mercancías, por carretera, ferrocarril y avión. En el marco del presente trabajo, involucra los flujos de cargas en el área bajo análisis.

IN4. Perfil económico de la Zonas Norte y Este

Hace referencia a la composición sectorial de las empresas radicadas en un territorio determinado, la morfología del empleo, identificación de sectores económicos dinámicos, sectores económicos de subsistencia, etc. En otros términos, se trata de los atributos de la estructura económica de un ámbito territorial determinado.

IN5. Normativa y Políticas de Ordenamiento territorial

Conjunto de decisiones públicas (Ordenanzas municipales, Decretos, disposiciones, políticas públicas, planes de ordenamiento, proyectos, etc.), orientadas a regular el uso del suelo, con el objetivo de equilibrar el territorio desde una perspectiva global. En otros términos, el ordenamiento territorial consiste en la toma de decisiones para regular la estructura, disposición y composición de las actividades principales o más determinantes sobre el territorio.

IN6. Transporte de cargas

El transporte de cargas constituye uno de los componentes centrales de todo sistema logístico. Alude a la identificación y caracterización de los flujos de cargas, modos y medios de transporte utilizados, porte de los vehículos, origen y destino, entre otros aspectos determinantes para el ordenamiento territorial logístico.

IN7. Políticas públicas del Gobierno Local

Al desempeño del gobierno municipal, las características principales del modelo gestión implementada y políticas públicas impulsadas en materia de ordenamiento territorial logístico y promoción del desenvolvimiento económico, más específicamente del desarrollo industrial.

IN8. Sector Industrial

Caracterización de la actividad de los establecimientos industriales destinados a la transformación de materias primas en productos y bienes para ser consumidos o bien para ser insumos de nuevas actividades económicas.

IN9. Sector Logístico

Caracterización del mercado de la logística en la ciudad de Córdoba, destacando su incidencia dentro del tejido empresarial de la ciudad, en materia de contribución al Valor Agregado, como en relación a la generación de empleo.

VIII. 2. Definición de variables externas

EX1. Contexto económico internacional

Refiere a la evolución del ciclo económico internacional, la evolución del PIB, los niveles de comercio internacional, los movimientos de capitales, entre otras. Además, alude a los países que se posicionan como hegemónicos o determinantes en el comercio internacional, las políticas aplicadas por los países hegemónicos, la evolución de los términos de intercambio, el posicionamiento de las monedas “fuertes”, etc.

EX2. Contexto económico nacional

Desempeño de las principales variables macroeconómicas a nivel nacional; políticas económicas, cambiarias y comerciales aplicadas por la administración central; políticas de promoción a determinados sectores económicos; entre otras.

EX3. Contexto político nacional

Políticas públicas implementadas por el Gobierno Nacional; relación del gobierno nacional con las administraciones provinciales y municipales; impronta de la gestión de gobierno nacional en relación al desarrollo productivo y la organización del sistema logístico.

EX4. Políticas públicas del Gobierno Provincial

Políticas públicas implementadas por el Gobierno Provincial en relación al desarrollo productivo, el sistema logístico y el ordenamiento territorial.

EX5. Comercio Electrónico

Evolución de una modalidad de comercialización que está produciendo profundos cambios en los sistemas logísticos. Hace referencia al comportamiento de los consumidores, de las empresas dedicadas a la comercialización y la distribución de mercancías.

EX6. Mercado de la logística

Principales tendencias en materia de prestación de servicios logísticos. Identificación de las principales características del sector a nivel nacional e internacional.

EX7. Inflación

Proceso de aumento sostenido y generalizado en los precios de bienes, servicios y factores de la producción de una economía en el tiempo. Si bien no hay consenso respecto a las causas de la inflación, existe cierto acuerdo respecto a lo nocivo que resulta para el desempeño de la economía y, en particular, para la radicación de inversiones con tasas de retorno a mediano y largo plazo.

EX8. Financiamiento Internacional

Excedentes internacionales provenientes de actividades económicas superavitarias que se canalizan a través de organismos internacional, bancos comerciales y organizaciones de cooperación. Las posibilidades de acceso al financiamiento internacional resultan relevantes para canalizar recursos para la realización de inversiones de gran envergadura, tanto en materia de infraestructura como para ser destinada al desarrollo productivo.

EX9. Política Aerocomercial

Hace referencia a la orientación de las políticas públicas en materia aerocomercial, componente central para una mayor eficiencia del sistema logístico.

EX10. Inversión Extranjera Directa

La Inversión Extranjera Directa (IED) es la inversión de capital por parte de una persona natural o de una persona jurídica (instituciones y empresas públicas, empresas privadas, etc.) en un país extranjero. Se analiza la evolución de los flujos globales destinados a la inversión productiva, con especial atención a la receptividad de Argentina.

5.2. Matriz de Impactos Cruzados

El análisis estructural es una herramienta imprescindible del método prospectivo, que permite vincular ideas, analizar relaciones y describir el sistema de manera sintética (Godet, 2004). Mediante el análisis de relaciones, el método permite destacar las variables que son esenciales para la evolución del sistema objeto de estudio en el presente trabajo. Como se ha indicado en el apartado metodológico, los referentes y especialistas consultados, mediante entrevistas y el relleno de la matriz en formato digital, construyeron la Matriz que se presenta a continuación.

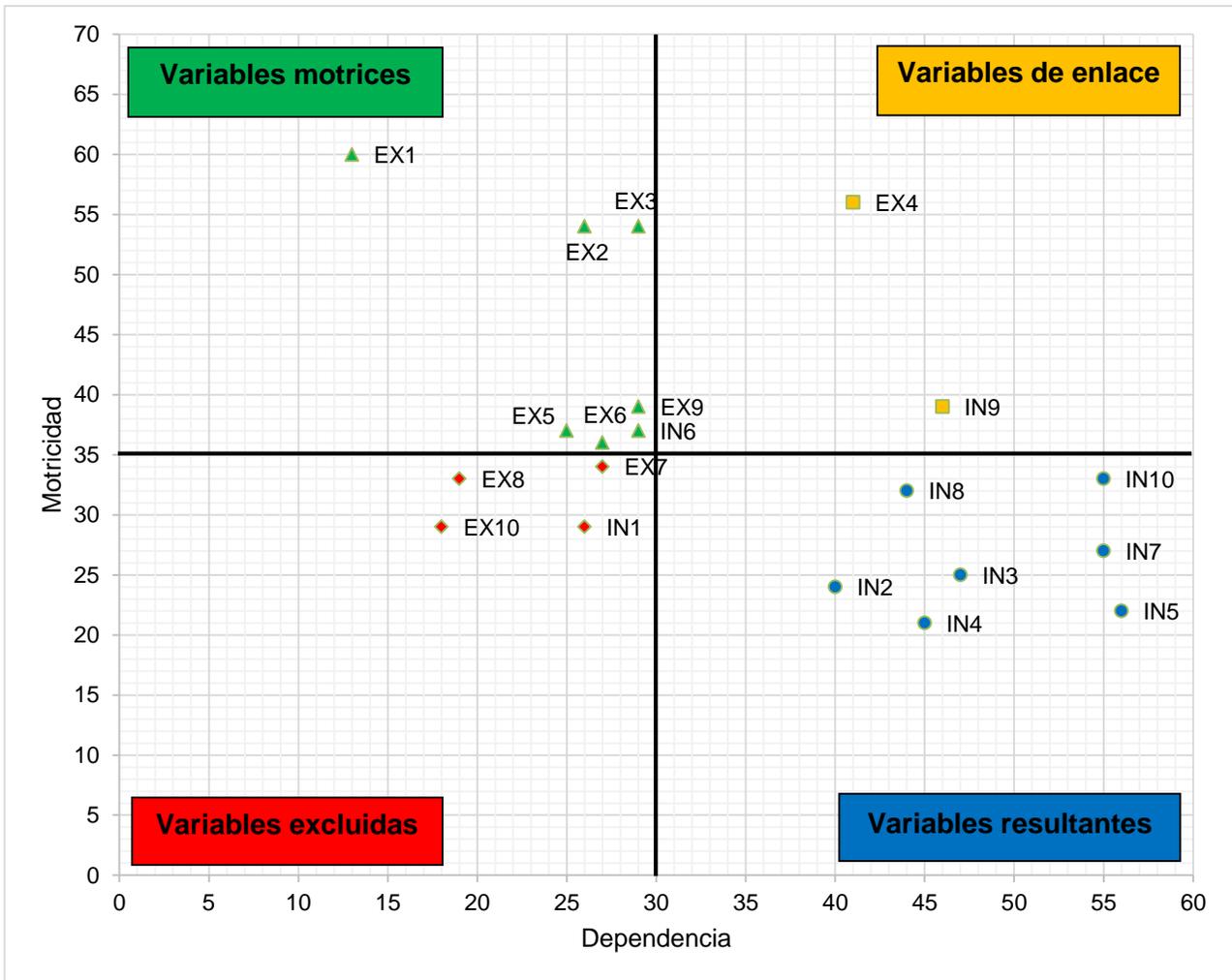
Cuadro N°17. Matriz de Impactos Cruzados

Fuente: Elaboración propia en base a consulta a expertos.

		Variables internas										Variables externas										
		IN1	IN2	IN3	IN4	IN5	IN6	IN7	IN8	IN9	IN10	EX1	EX2	EX3	EX4	EX5	EX6	EX7	EX8	EX9	EX10	
Variables internas	IN1	0	3	3	2	3	2	1	3	2	2	0	1	0	2	3	1	1	0	0	0	29
	IN2	4	0	1	3	3	2	3	2	2	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	24
	IN3	2	1	0	2	2	3	3	2	3	3	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	25
	IN4	3	2	2	0	3	1	3	1	1	1	0	0	0	2	1	0	0	0	1	0	21
	IN5	3	3	2	4	0	1	3	1	1	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	22
	IN6	2	4	4	3	3	0	5	5	4	4	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	37
	IN7	0	1	3	1	2	3	0	3	2	4	0	0	1	3	1	1	0	0	2	0	27
	IN8	3	4	4	3	3	3	2	0	2	2	0	2	1	3	0	0	0	0	0	0	32
	IN9	3	2	2	3	4	2	4	2	0	3	1	1	2	2	1	1	2	1	2	1	39
	IN10	1	1	3	2	4	2	5	2	3	0	0	0	0	2	2	2	2	0	2	0	33
Variables externas	EX1	0	2	1	3	5	1	2	4	3	3	0	5	5	4	3	3	4	4	4	4	60
	EX2	1	3	3	3	3	1	2	5	3	3	1	0	5	4	2	1	4	3	4	3	54
	EX3	1	2	3	4	4	1	3	3	4	4	1	4	0	4	3	2	3	3	4	3	56
	EX4	2	3	3	3	3	1	2	4	3	2	0	1	2	0	1	1	2	2	2	0	37
	EX5	0	1	2	1	2	1	4	1	2	5	2	1	2	1	0	4	1	1	3	2	36
	EX6	0	1	2	1	2	1	4	1	2	5	2	1	2	1	2	0	1	1	3	2	34
	EX7	1	2	2	4	3	1	2	2	2	3	1	3	2	1	1	1	0	0	0	1	32
	EX8	0	3	3	1	3	1	2	1	2	1	2	2	3	2	1	2	2	0	1	1	33
	EX9	0	0	3	1	2	2	5	2	2	4	1	1	1	2	2	5	2	1	0	1	39
	EX10	0	2	1	1	2	0	0	0	3	2	2	3	2	1	1	2	3	3	1	0	29
Suma		26	40	47	45	56	29	55	44	46	55	13	26	29	41	25	27	27	19	19	18	

Fuente: Elaboración propia en base a la respuesta de los expertos consultados.

Gráfico N°4. Variables motoras y dependientes



Fuente: Elaboración propia.

Cuadro N°18. Resultados Matriz de Impactos Cruzados

	Variables internas	Variables externas
Variables excluidas	Población	Inversión Extranjera Directa; Financiamiento Internacional; Inflación
Variables motrices	Normativa y Política de Ordenamiento Territorial	Contexto económico internacional; Contexto Político Nacional; Contexto económico nacional, Comercio Electrónico; Mercado de la logística; Política Aerocomercial
Variables de enlace	Sector industrial	Políticas Gobierno Provincial
Variables resultantes	Infraestructura básica; Infraestructura de transporte; Situación social de las Zonas Norte y Este; Perfil económico de las Zona Norte y Este; Políticas Públicas del Gobierno Local; Sector logístico; Transporte de cargas	-

Fuente: Elaboración propia.

Luego de la aplicación de la matriz de impactos cruzados se obtienen los siguientes resultados:

- La Variable interna “Población” y las Variables externa “Inversión Extranjera Directa”; “Financiamiento Internacional” e “Inflación”, resultan excluidas, por ser muy dependientes y poco motoras.
- La variable interna “Normativa y Política de Ordenamiento Territorial” y Las Variables Externas “Contexto económico internacional”; “Contexto político nacional”; “Contexto económico nacional”; “Comercio Electrónico”; “Mercado de la logística”; y “Política Aerocomercial”, son motrices en el sistema descripto.
- Las variables internas “Políticas del Gobierno Municipal” y “Sector Industrial”, y las Variables externas “Políticas Gobierno Provincial y “Sector Industrial” se constituyen como variables de enlace, siendo motoras y dependientes.
- Las variables internas “Infraestructura básica”, “Infraestructura de transporte”, “Situación social de las Zonas Norte y Este”, “Perfil económico de las Zona Norte y Este”, “Políticas públicas del Gobierno Local”, “Sector logístico” y “Transporte de cargas” son resultantes, por su baja motricidad y elevada dependencia.

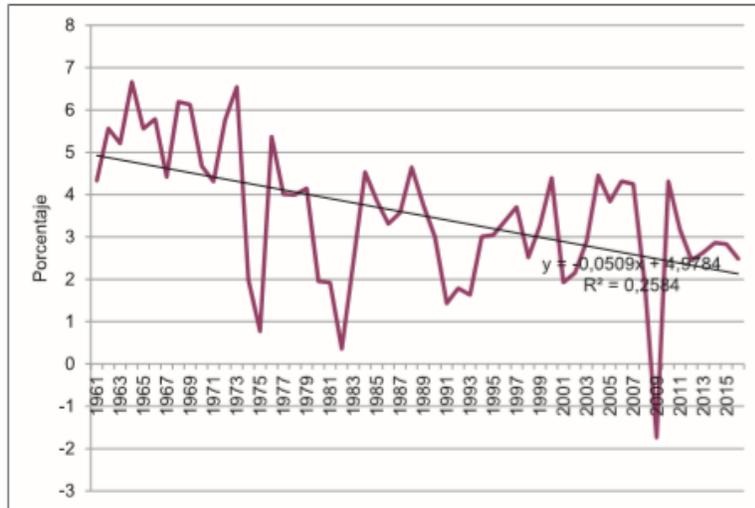
5.3 Fichas de variables

Ficha N°1. Variable “Contexto económico internacional”

Variable	Contexto económico internacional
Descripción	Refiere a la evolución del ciclo económico internacional, la evolución del PIB, los niveles de comercio internacional, los movimientos de capitales, entre otras. Además, alude a los países que se posicionan como hegemónicos o determinantes en el comercio internacional, las políticas aplicadas por los países hegemónicos, la evolución de los términos de intercambio, el posicionamiento de las monedas “fuertes”, etc.
Indicador N°1	Crecimiento del PIB en economías avanzadas y emergentes

Durante los últimos 50 años, la economía mundial experimenta un proceso de desaceleración. Como se observa en el Gráfico N°5, pasamos de tasa de crecimiento del PBI mundial en torno al 5% anual, en la década del 60, en los últimos años los índices de crecimiento son moderados, girando alrededor del 2% anual.

Gráfico N°5. PBI Mundial (Porcentaje de variación anual)

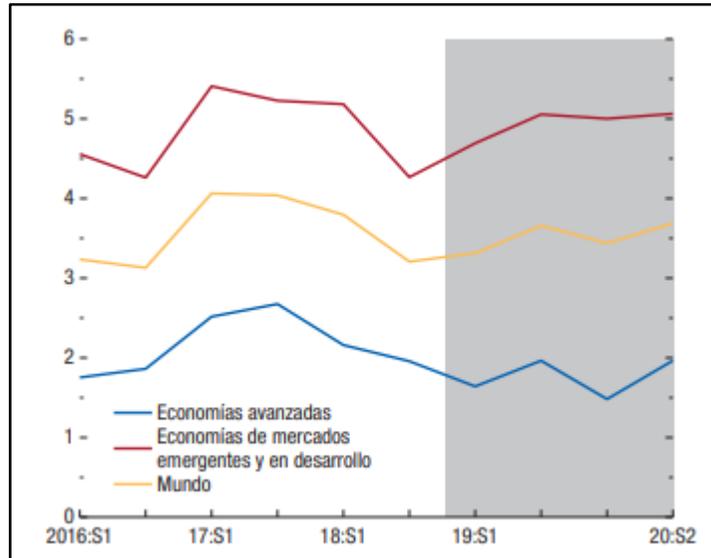


Retrospectiva

Fuente: ADEC, en base a datos del Fondo Monetario Internacional (2018).

Analizando la trayectoria reciente, distinguiendo la situación de las economías de los países centrales de los países emergentes, se observa que tras un corto período de expansión económica a nivel global (2017 y hasta mediados de 2018), la actividad se ha desacelerado, producto de un conjunto de factores que afectaron principalmente a los países centrales. De acuerdo a la lectura del Fondo Monetario Internacional, plasmada en el Reporte “Perspectivas de la Economía Mundial”, “la actividad se debilitó en medio del recrudecimiento de las tensiones comerciales y el aumento de los aranceles entre Estados Unidos y China, la merma de la confianza de las empresas, la constricción de las condiciones financieras y la agudización de la incertidumbre en torno a las políticas en muchas economías.” (FMI, 2019, pp.1).

**Gráfico N°6. Tasas de crecimiento semestrales
(Porcentaje de variación semestral anualizada)**



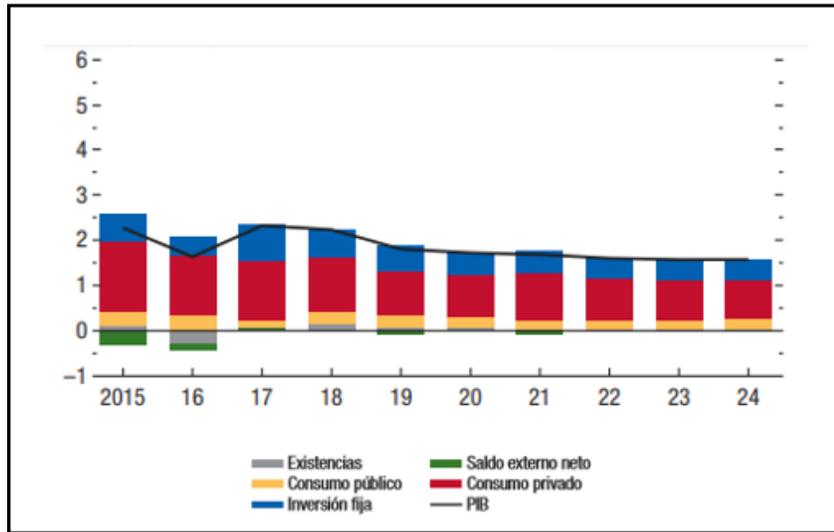
Fuente: Fondo Monetario Internacional (2019).

Aunque las economías de los países centrales y las de los países emergentes y “en desarrollo” evidencian un comportamiento similar, las tasas de crecimiento de éstas últimas han sido significativamente mayores, durante los últimos tres años.

De acuerdo a las proyecciones de economistas de los organismos internacionales, las perspectivas de crecimiento de la economía mundial para los próximos años son moderadas. Siguiendo con la tendencia observada en los últimos años, se espera que las tasas del crecimiento de los países emergentes y “en desarrollo” sean mayores que en los países centrales. En relación a los factores que motorizarían el crecimiento del Producto Bruto, se prevé el crecimiento del consumo privado y de la inversión privada.

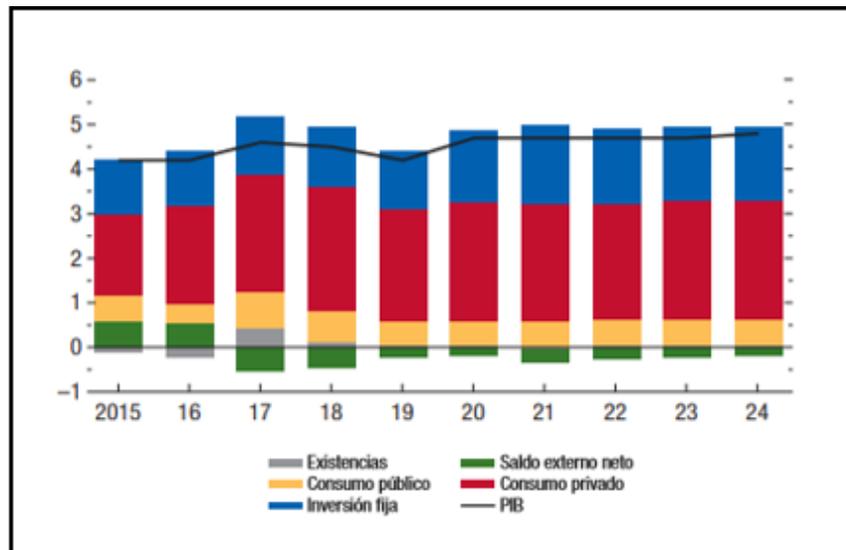
Prospectiva

**Gráfico N°7. Proyección Contribución al crecimiento de PBI.
Economías Avanzadas**



Fuente: Fondo Monetario Internacional (2019).

**Gráfico N°8. Proyección Contribución al crecimiento de PBI.
Economías Emergentes y “en desarrollo”**



Fuente: Fondo Monetario Internacional (2019).

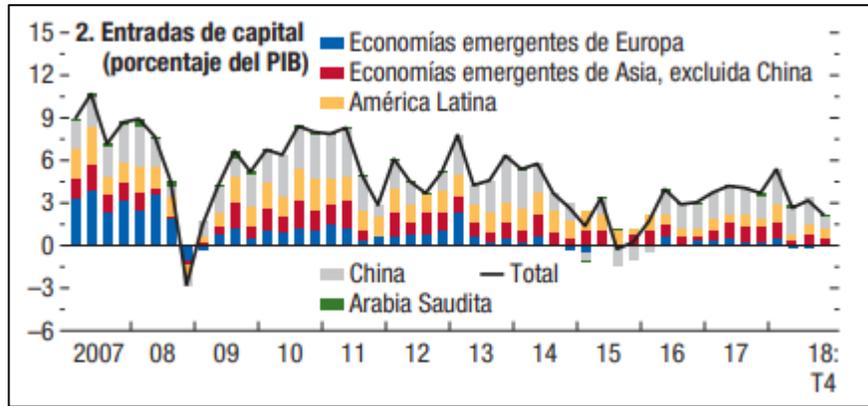
Fuente: Elaboración propia

Ficha N°2. Variable “Contexto económico internacional”

Variable	Contexto económico internacional
Descripción	Refiere a la evolución del ciclo económico internacional, los países que se posicionan como hegemónicos o determinantes en el comercio internacional, las políticas aplicadas por los países hegemónicos, la evolución de los términos de intercambio, el posicionamiento de las monedas “fuertes”, etc.
Indicador N° 2	Entradas de capital (como porcentaje del PIB)

Gráfico N°9. Entradas de capital (Porcentaje del PIB)

Retrospectiva



Fuente: Fondo Monetario Internacional

Prospectiva

Uno de los principales factores del estancamiento económico internacional es la retracción de la inversión privada, tanto interna como externa. Las medidas proteccionistas de la actual administración del Gobierno de Estados Unidos, como así también el resurgimiento de los nacionalismos de corte derechista en Europa, podría derivar en el incremento de medidas proteccionistas a nivel global, disminuyendo la Inversión Extranjera Directa, a nivel global.

Fuente: Elaboración propia.

Ficha N°3. Variable “Contexto económico internacional”

Variable	Contexto económico internacional
Descripción	Refiere a la evolución del ciclo económico internacional, los países que se posicionan como hegemónicos o determinantes en el comercio internacional, las políticas aplicadas por los países hegemónicos, la evolución de los términos de intercambio, el posicionamiento de las monedas “fuertes”, etc.
Indicador N° 3	Índice de comercio mundial y producción industrial
Retrospectiva	<p>Gráfico N°10. Evolución del comercio mundial y la producción industrial</p> <p>25 - 1. Comercio mundial, producción industrial, e IGC del sector manufacturero (promedio móvil de tres meses; variación porcentual anualizada, salvo indicación en contrario)</p> <p>20</p> <p>15</p> <p>10</p> <p>5</p> <p>0</p> <p>-5</p> <p>-10</p> <p>2010 11 12 13 14 15 Ago. 16</p> <p>— IGC del sector manufacturero (desviaciones respecto de 50)</p> <p>— Producción industrial</p> <p>— Volúmenes de comercio mundial</p> <p>Fuente: Fondo Monetario Internacional</p>
Prospectiva	<p>El comercio mundial viene experimentando altibajos desde la crisis internacional de 2008 y aún no presenta signos claros de mejoría. Aunque las expectativas para los años 2015 y 2016 eran de crecimiento en los volúmenes de comercio mundial, la situación no fue la esperada y los niveles de intercambio disminuyeron. Los países hegemónicos están afianzando la salida de la crisis, especialmente Estados Unidos, Japón y China, pero persiste el estancamiento en las naciones emergentes. Las proyecciones de crecimiento de los flujos comerciales que manifiestan los organismos internacionales de crédito son moderadas, y evidencian la incertidumbre por la continuidad de la guerra comercial entre Estados Unidos y China.</p>

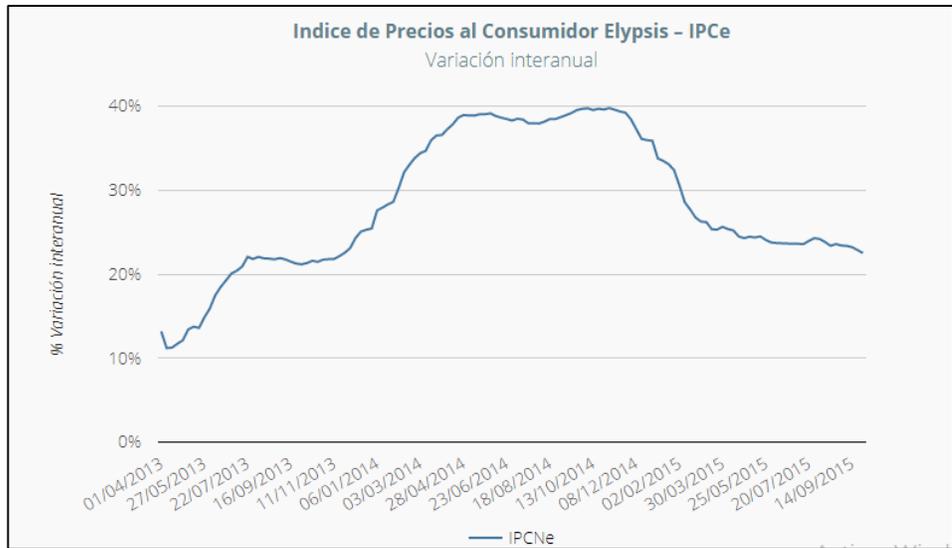
Fuente: Elaboración propia.

Ficha N°4. Variable “Contexto Económico Nacional”

Variable	Contexto Económico Nacional
Descripción	Proceso de aumento sostenido y generalizado en los precios de bienes, servicios y factores de la producción de una economía en el tiempo.
Indicador N°1	Índice de precios al consumidor. Variación Interanual Argentina es un país de larga tradición inflacionaria, fenómeno que se expresa de manera acentuada en la actualidad. El fenómeno de la variación de precios se ha acelerado desde 2005, siendo en este momento (agosto de 2019) uno de los países del mundo con mayor inflación. Aunque existen debates acerca del impacto de la inflación en el nivel de actividad, existe un consenso amplio en torno a que los niveles actuales representan un obstáculo para el crecimiento económico y la distribución del ingreso (Kulfas, Monté y Zack, 2018).

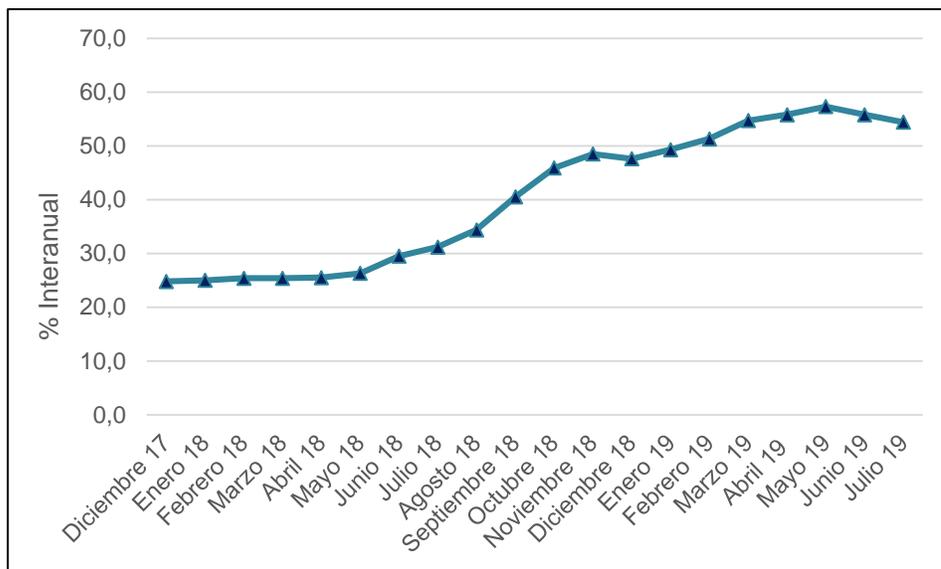
Gráfico N°11. Índice de precios al consumidor- Variación interanual

Retrospectiva



Fuente: Elypsis Consultora.

Gráfico N°12. Índice de precios al consumidor- Variación interanual



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

Prospectiva

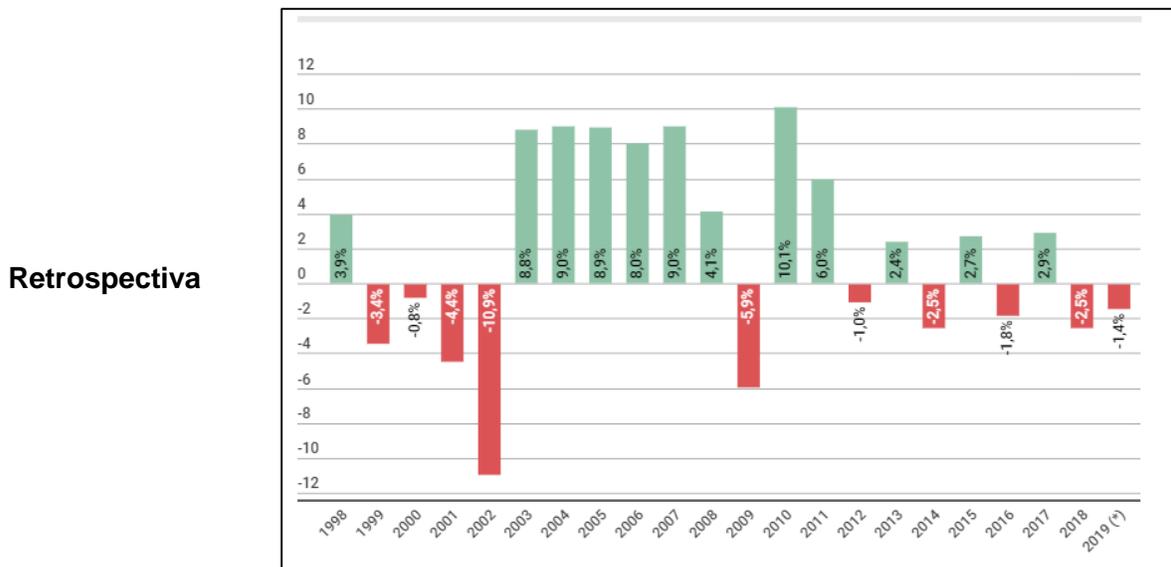
Los elevados niveles de inflación de la última década, sumado a los actuales desequilibrios macroeconómicos permiten prever la continuidad de índices entre moderados y altos. Dadas las dificultades para la implementación de políticas anti-inflacionarias mediano plazo, con amplio consenso político y social, no se vislumbra una pronta resolución del problema. Sin dudas, esto constituye un verdadero desafío para la economía argentina, considerando los efectos negativos que conlleva la persistencia de niveles elevados de inflación en términos de apreciación cambiaria, pérdida de competitividad y desaliento a la inversión en el sector industrial (Kulfas, Monté y Zack, 2018).

Fuente: Elaboración propia.

Ficha N°5. Variable “Contexto económico nacional”

Variable	Contexto económico nacional
Descripción	Desempeño de las principales variables macroeconómicas a nivel nacional; políticas económicas, cambiarias y comerciales aplicadas por la administración central; políticas de promoción a determinados sectores económicos; entre otras.
Indicador N° 2	Tasas de variación anual del Producto Bruto Interno (1998-2018)

Gráfico N°13. Evolución del Producto Bruto Interno



Fuente: Infobae en base a datos del INDEC.

Prospectiva

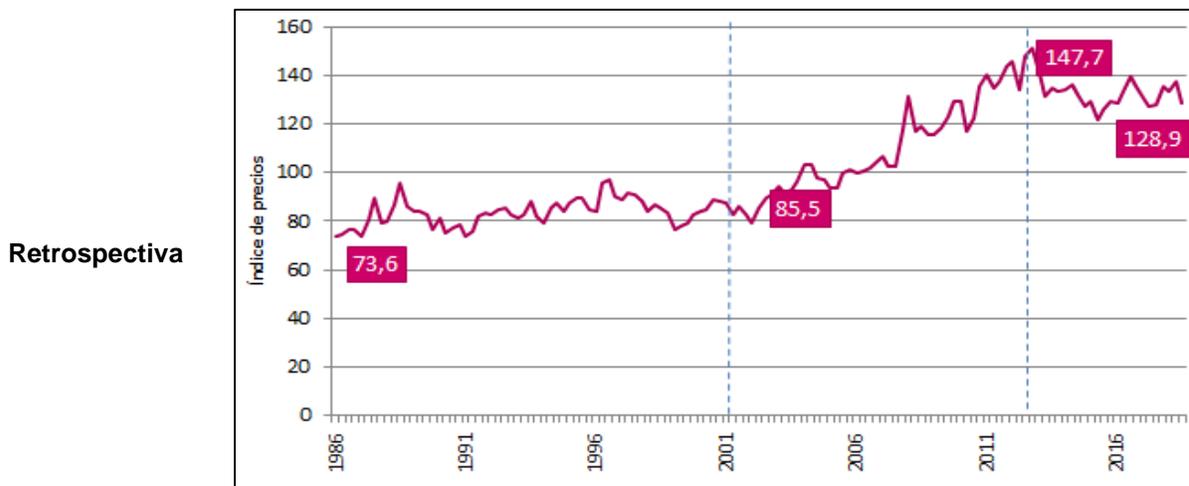
Argentina viene de experimentar un año de retracción del 2,0% en su Productor Interno Bruto en 2018. Se trata de una combinación de factores entre los que se encuentra una abrupta devaluación de la moneda nacional, inflación interanual en torno al 50%, elevados niveles de endeudamiento externo, déficit fiscal y restricción externa. Dado el conjunto de limitantes y restricciones, las proyecciones en el corto plazo son pesimistas. En otros términos, las expectativas de evolución del PIB no son favorables, por la delicada situación fiscal y las políticas de ajuste fiscal implementadas por la administración de gobierno, siguiendo los lineamientos establecidos por el Fondo Monetario Internacional.

Fuente: Elaboración propia.

Ficha N°6. Variable “Contexto económico nacional”

Variable	Contexto económico nacional
Descripción	Desempeño de las principales variables macroeconómicas a nivel nacional; políticas económicas, cambiarias y comerciales aplicadas por la administración central; políticas de promoción a determinados sectores económicos; entre otras.
Indicador N° 3	Índice de términos de intercambio

Gráfico N°14. Índice de términos de intercambio



Fuente: ADEC (2019).

Prospectiva	El ingreso de divisas a Argentina depende en gran medida de las exportaciones de los productos primarios. Históricamente, los términos de intercambios que enfrentaba el país (relación precios de materias primas exportadas/manufacturas importadas) fueron negativos, situación que se revirtió desde la década del 2000. El incremento sostenido de los precios internacionales de las materias primas permitió a Argentina contar con grandes sumas de dividendos en moneda extranjera. No obstante, desde el año 2012 los precios de las commodities experimentan un proceso de estancamiento, y la tendencia no parece revertirse.
--------------------	---

Fuente: Elaboración propia.

Ficha N°7. Variable “Políticas del Gobierno Provincial”

Variable	Políticas del Gobierno Provincial
Descripción	Políticas públicas implementadas por el Gobierno Provincial en relación al desarrollo productivo, el sistema logístico y el ordenamiento territorial.
Indicador N°1	Resumen de políticas públicas implementadas
Retrospectiva	<p>La Provincia de Córdoba tiene una marcada impronta productiva, siendo uno de los principales centros económicos del país. Los sectores económicos más dinámicos de la Provincia son el complejo agro-industrial, la ganadería, la producción automotriz, y en menor medida el turismo y la industria del software. La relevancia económica de la Provincia se debe factores históricos, climáticos y políticos. En relación a esto último, se destaca que, durante el último lustro, se ha otorgado especial énfasis a las políticas de desarrollo productivo y fortalecimiento del sistema logístico. Se enumera a continuación una serie de políticas implementadas, en el sentido señalado:</p> <p><u>Políticas de promoción del desarrollo industrial:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Ley 9.727/2009, Ley 10.434/2017 Programa de Promoción y desarrollo industrial:</i> establece, hasta 2021, un conjunto de beneficios fiscales y tributarios para las micro y pymes que presenten proyectos de innovación en productos y/o procesos, inversión en activos fijos, protección de medio ambiente, sistemas de gestión de calidad, grupos asociativos y creación de empresas industriales innovadoras. Entre los beneficios se destacan: exención por 10 años de incrementos diversos impuestos; en materia de dotación de personal, por un lado, se fijan descuentos del 30%-50% sobre el pago de Ingresos Brutos. para aquellas empresas que la incrementen en un 10% o 20% o más (respectivamente) y, por otro, se subsidia por 5 años cada nuevo trabajador contratado por tiempo indeterminado y a jornada completa; asimismo se establece un subsidio por 5 años sobre el consumo incremental de energía eléctrica. - <i>Ley 10.508/2017:</i> Régimen transitorio de fomento y promoción para empresas industriales que no gocen de los beneficios de las Leyes 5.319/71 y 9.727/09 (y modificatorias) ni del régimen de estabilidad fiscal (Ley 10.396). Vigencia: desde ene-2018 hasta dic-2020. Beneficios: aplicación de alícuota especial sobre II.BB (0,5%). Como contraparte, las empresas se comprometen a no reducir su dotación de personal en más del 10% de la planta declarada en 2016-17. <p><u>Políticas de para el fortalecimiento del sistema logístico</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Finalización de la obra del 1° Anillo de circunvalación:</i> A mediados del año 2019 se concretó el cierre de la Circunvalación Agustín Tosco, lo cual repercute de manera directa en la organización del sistema de transporte de pasajeros y cargas de la ciudad de Córdoba y el Área

Metropolitana. Además, se destaca la finalización de las obras de ampliación de los principales corredores viales que conectan la ciudad de Córdoba con las principales ciudades de la Provincia de Córdoba (Autovía Córdoba-Jesús María; Autopista Córdoba-Río Cuarto; por citar dos ejemplos).

- *Adhesión al Decreto Nacional Nº 574/14*: Mediante el Decreto, se adhiere a la norma nacional que establece la factibilidad para la circulación de los bi-trenes, vehículos conformados por una unidad tractora con dos semirremolques biarticulados. En los considerandos, el Decreto postula que esta modalidad de transporte permitirá ampliar la capacidad de los vehículos de transporte inter-jurisdiccional de carga, lo cual redundará en una mejora de las actividades productivas. Plantea también que será beneficioso para la conservación del ambiente, la seguridad vial y que permitirá incrementar el máximo de toneladas a transportar, sin afectar la infraestructura vial.

Prospectiva

En virtud de lo expuesto en el bloque retrospectivo, sumado a un conjunto de declaraciones públicas y propuestas de los funcionarios públicos electos para gobernar durante el período 2019-2023, es posible prever la continuidad de las políticas públicas en el sentido señalado. Entre los lineamientos expuestos por los principales responsables del Poder Ejecutivo Provincial se destacan:

- *Creación y consolidación de 60 parques industriales y tecnológicos*: “La información oficial indica que se destinarán hasta 17 millones de pesos para la apertura y consolidación de cada nuevo espacio. “En total, la inversión alcanzará los 1.020 millones de pesos”, según estimaciones del Ministerio de Industria y Comercio. En la actualidad, hay nueve parques industriales y la proyección oficial es que se crearán 20 mil puestos de trabajo con las nuevas radicaciones”⁵.
- *Construcción del segundo anillo de circunvalación*: La construcción de esta infraestructura viaria tiene como objetivos principales mejorar la movilidad y el transporte de cargas a escala metropolitana. En febrero del 2019 el Poder Legislativo Provincial autorizó las primeras expropiaciones para el desarrollo de este nuevo anillo de circunvalación⁶.

Fuente: Elaboración propia

⁵ Fuente: <https://www.lavoz.com.ar/politica/schiaretti-anuncia-planes-de-gestion-que-van-hasta-2023>

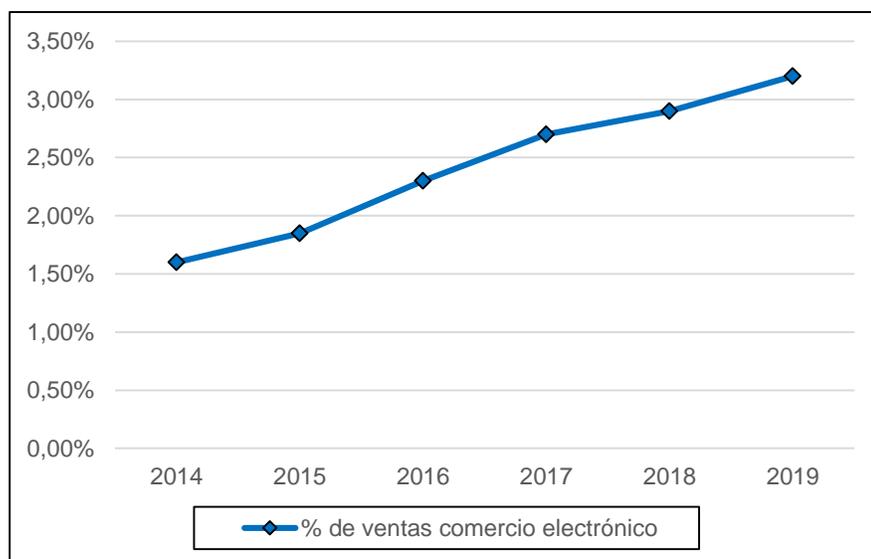
⁶ Fuente: <https://www.lavoz.com.ar/politica/circunvalacion-expropian-para-segundo-anillo>

Ficha N°8. Variable “Comercio Electrónico”

Variable	Comercio Electrónico
Descripción	<p>Evolución de una modalidad de comercialización que está produciendo profundos cambios en los sistemas logísticos. Hace referencia al comportamiento de los consumidores, de las empresas dedicadas a la comercialización y la distribución de mercancías.</p>
Indicador N°1	Evolución del comercio electrónico
	<p>El comercio electrónico es una modalidad de compra-venta que crece a ritmos acelerados a nivel global, y Argentina no es una excepción. La evolución de esta forma de comercialización tiene como punto sensible la logística, siendo uno de los atributos más valorados por los clientes la eficiencia en la entrega de los productos. Esto constituye un desafío tanto para la organización de las empresas, como para la organización del territorio, ya que implica una importante transformación en los modos tradicionales de distribución de mercancías. A continuación, se presentan datos que contribuyen a comprender la magnitud del fenómeno.</p> <p>De acuerdo a Statista, a nivel mundial, el incremento de las ventas minoristas a través del comercio electrónico supera el 20% anual. En Argentina los montos de compra son cada vez mayores, representando el comercio electrónico porciones cada vez más grandes de las compras minoristas totales. Si bien porcentualmente su incidencia aun es baja (apenas supera el 3% del total de compras), se ha duplicado su participación relativa en el comercio total en tan solo cuatro años.</p>

Gráfico N°15. Porcentaje de ventas a través de E-commerce, sobre el total de ventas minoristas. Serie Histórica

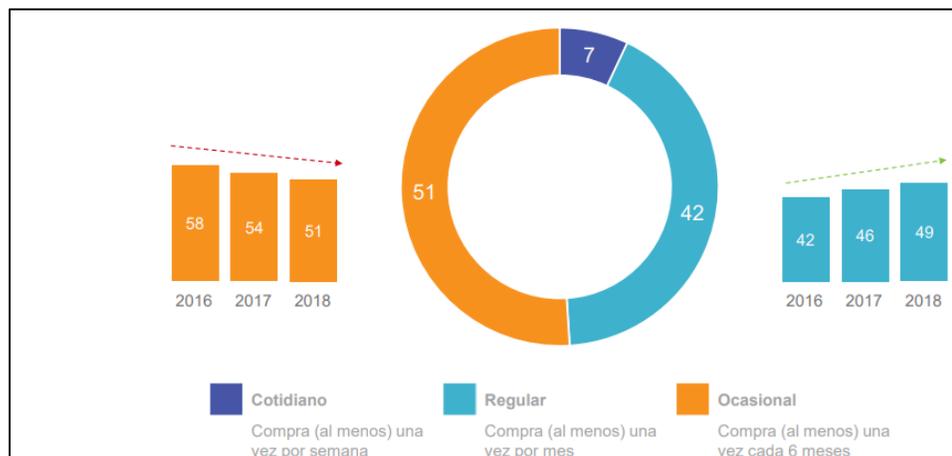
Retrospectiva



Fuente: Statista.

Otra de las muestras que el comercio electrónico es una modalidad que se consolida, es el perfil de los compradores. De acuerdo a datos de la Cámara Argentina de Comercio Electrónico, son cada vez más los consumidores regulares y cotidianos a través de medios electrónicos, lo cual denota una convalidación del mecanismo.

Gráfico N°16. Perfil de los compradores a través de E-commerce en Argentina. Evolución histórica (2016-2018)



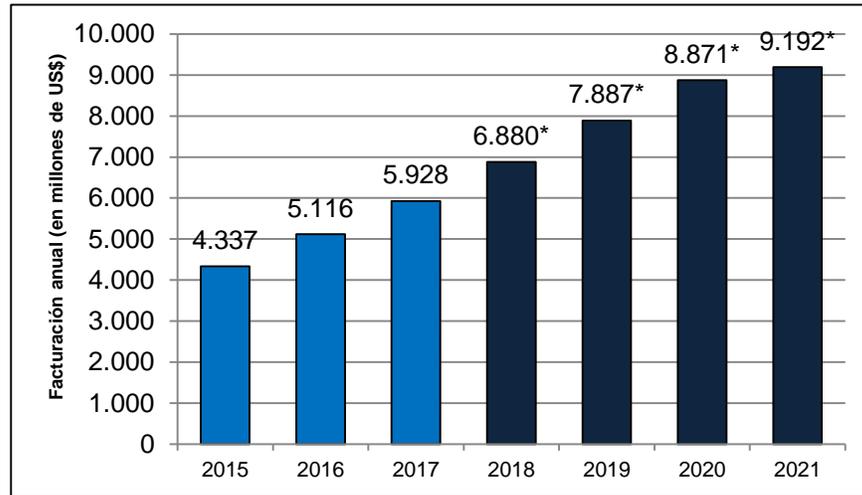
Fuente: Informe de la Cámara Argentina de Comercio Electrónico (2018).

El protagonismo que tiene la eficiencia logística en el comercio electrónico queda evidenciado en las preferencias de los consumidores. Según una investigación llevada adelante por la Cámara Argentina de Comercio Electrónico (CACE), a través de una encuesta aplicada a compradores -a través de E-commerce- de la región centro de Argentina, el 56% adopta esta modalidad de consumo por comodidad y un 44% por ahorro de tiempo. En otro orden, consultados sobre el punto de retiro de las mercancías, la mitad (50%) de los compradores manifestó haber retirado el producto en el punto de venta; el 44% recibió el producto a domicilio; mientras que el 6% restante buscó el producto en la sucursal del operador logístico.

Prospectiva

Según estimaciones de Statista, en Argentina, las ventas por comercio electrónico se duplicarían en los próximos cuatro años. Además, el análisis de la evolución del comportamiento de los consumidores vía comercio electrónico permite prever que se acentuará el uso de esta modalidad de compra-venta de bienes.

Gráfico N°17. Ventas minoristas a través de E-commerce en Argentina. Serie Histórica (En millones de USD)



Fuente: Statista.

Fuente: Elaboración propia

Ficha N°9. Variable “Política Aero comercial”

Variable	Política Aero comercial
Descripción	Hace referencia a la orientación de las políticas públicas en materia de transporte aerocomercial, componente central para una mayor eficiencia del sistema logístico.
Indicador N°1	Principales características de la políticas públicas implementadas, en materia aerocomercial.
Retrospectiva	<p>Como primera consideración, en Argentina el transporte aerocomercial se organiza en función de la movilidad de personas, siendo la carga un activo que se adapta a la disponibilidad de rutas y bodegas de aviones de uso común. En relación a las políticas públicas implementadas, cabe destacar que en el año 2017 se puso en marcha el Plan Aero comercial Nacional denominado “Revolución de los Aviones”, que tiene como objetivo la incorporación al mercado de 12 millones de pasajeros, más que duplicando el tráfico registrado en 2015 (10,7 millones). El Plan tiene los siguientes pilares:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fortalecimiento del liderazgo de Aerolíneas Argentinas, absorbiendo cuatro millones de pasajeros. 2. Transformación de la infraestructura y del espacio aéreo, a partir de una inversión de \$ 22.000 millones en obras que aumenten la capacidad de los aeropuertos con nuevas instalaciones, equipos y tecnología de navegación aérea. 3. Incorporación de nuevas líneas aéreas para brindar mayores alternativas de conexión. <p>En el contexto de la implementación de dicho Plan Aero comercial, el Poder Ejecutivo Nacional dictó el Decreto 294/2016 y Resolución XX /2018, a través de los cuales se eliminó la determinación de las tarifas máximas y mínimas para los servicios de transporte aéreo interno de pasajeros, posibilitando el desarrollo del mercado “low cost”. Aunque no se tratan de normas específicas del transporte aeronáutico de cargas, tienen gran impacto en la configuración del sistema aerocomercial argentino, con potenciales repercusiones en la ciudad de Córdoba.</p> <p>En los considerandos del Decreto 294/2016 se justifica la eliminación de tarifas máximas, argumentando que el Estado Nacional debe velar por la adecuada prestación de los servicios de transporte aerocomercial preservando la salud no solo del transporte aéreo, sino también del sistema general de transporte, evitando prácticas distorsivas que tras una efímera ventaja económica para el consumidor, se revelan posteriormente contrarias al interés general. De acuerdo a lo expuesto, la fijación de tarifas máximas habría dificultado el desarrollo de la actividad aerocomercial en Argentina.</p> <p>La Resolución del Ministerio de Transporte, de julio de 2018, establece que desde el 15 de agosto de 2018 se eliminan las tarifas mínimas de referencia. De esta forma, se abandonará el sistema vigente, que establecía una flexibilidad de hasta el 20% por debajo de las tarifas de referencias, para algunos asientos bajo ciertas condiciones como la compra al menos diez días antes, un mínimo de dos noches de pernocte</p>

y un máximo de 14 noches, o bien que forme parte de un paquete turístico.

En base a estos decretos, y mediante dos Audiencias Públicas, se dictaminó la conveniencia de otorgar 136 nuevas rutas domésticas e internacionales a 5 empresas peticionantes (en la primer Audiencia) en tanto que en la segunda instancia se trató el pedido de 509 rutas para 9 empresas.

El negocio “low cost” en Argentina, que aún es incipiente, produciría importantes cambios en el posicionamiento de la ciudad de Córdoba. En lo que refiere al desempeño logístico, se especula en que el desarrollo de esta modalidad de transporte aéreo, junto con la expansión del comercio electrónico, contribuirían al posicionamiento de la Provincia de Córdoba y la ciudad capital como hub logístico del e-commerce⁷.

Desde la Cámara Mediterránea de Comercio Electrónico (Camece), sostuvieron que empresas “low cost” se encuentran celebrando convenios con los operadores logísticos para que destinen espacios en sus bodegas. En caso de que este proceso se desarrolle y consolide, sería un cambio muy importante para la actividad económica de Córdoba, porque permitiría agilizar de manera considerable la entrega de productos de la provincia, en diferentes puntos del país.

Prospectiva

El potencial impacto positivo de este nuevo marco normativo en la actividad económica y el territorio de Córdoba plantea desafíos. En el plano operativo, diferentes fuentes entrevistadas han expuesto que actualmente el Aeropuerto Internacional Ingeniero Ambrosio Taravella, adolece de adecuada y suficiente infraestructura para el transporte de cargas. El servicio de transporte aéreo de cargas brindado actualmente, especialmente para el traslado de piezas sensibles y para resolver urgencias, requiere de inversiones en infraestructura y servicios logísticos de mayor calidad, lo cual será aún más indispensable a partir de las modificaciones normativas descriptas.

La posibilidad de que el aeropuerto de Córdoba se convierta en un hub logístico, requiere de una mirada del fenómeno en el territorio. Un mayor

⁷ <https://comercioyjusticia.info/blog/negocios/cordoba-se-prepara-para-convertirse-en-un-hub-del-e-commerce/>
<http://www.perfil.com/noticias/cordoba/afirman-que-por-las-low-cost-cordoba-puede-ser-un-polo-regional-de-e-commerce.phtml>

flujo de pasajeros y productos ejercerá presión sobre las redes viales que conectan el Aeropuerto con el resto de la ciudad. Aprovechar las oportunidades que genera el nuevo marco normativo, exige de planificación, articulación inter-sectorial y ordenamiento territorial. Además, es indispensable atender a los posibles impactos negativos sobre el ambiente que podría traer aparejado el incremento del transporte aéreo, especialmente una mayor emisión de gases de efecto invernadero.

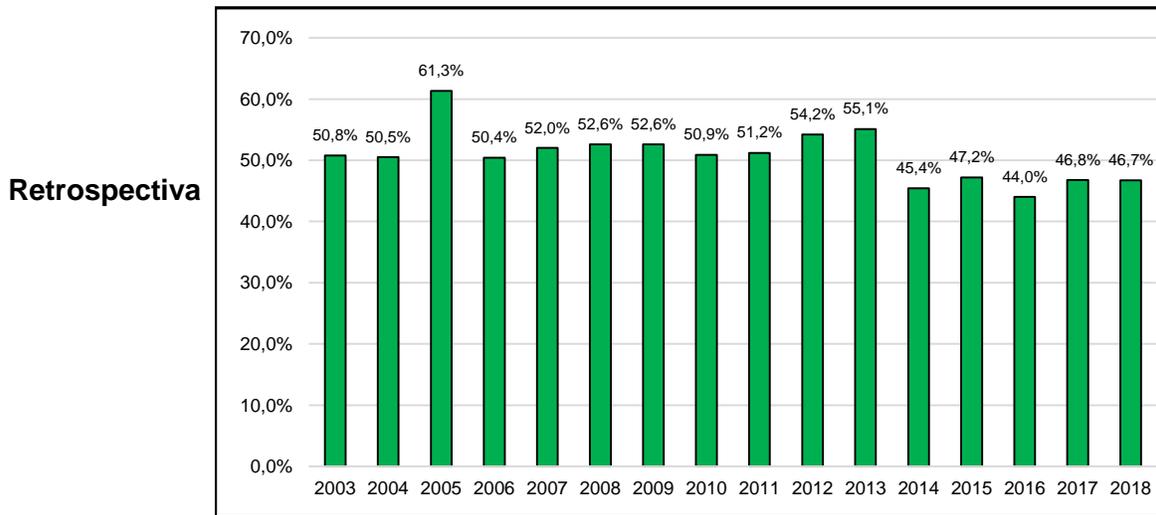
Fuente: Elaboración propia.

Ficha N°10. Variable “Infraestructura básica”

Variable	Infraestructura básica
Descripción	Conjunto de estructuras físicas, organizativas, redes o sistemas que posibilitan la prestación de servicios básicos para el desarrollo de las personas y la vida en comunidad. A su vez, la disponibilidad de infraestructura básica constituye un factor esencial para la promoción del desarrollo de la actividad económica.
Indicador N°1	Porcentaje de viviendas con conexión a cloacas.

La cobertura de desagües cloacales en la ciudad de Córdoba alcanza a menos de la mitad de los hogares. No sólo se trata de un bajo nivel de cobertura, sino que además el número de hogares que residen en la Capital avanza mucho más rápido que el Estado en la construcción de nueva infraestructura. En este sentido, según la Encuesta Permanente de Hogares, en 2003 el 50,8% de los hogares del Gran Córdoba disponía de cloacas, mientras que el 2018, el porcentaje era de 46,7%.

Gráfico N°18. Porcentaje de hogares con conexión a cloacas. Gran Córdoba (2003-2018)



Fuente: Elaboración propia en base a datos del INDEC.

En las Zonas Norte y Este de la ciudad de Córdoba la cobertura de desagües cloacales es prácticamente nula. De acuerdo a los estudios territoriales realizados por ADEC en sendas zonas, la carencia de cloacas es uno de los principales problemas que afectan a la población residente (ADEC, 2016; ADEC, 2017).

Prospectiva	El porcentaje de cobertura de viviendas con acceso a cloacas ha disminuido porcentualmente, y la tendencia parece acentuarse. La construcción de nuevos barrios, la toma de tierras y el surgimiento de asentamientos informales, crecen de manera acelerada, superando ampliamente los tiempos de la administración pública en materia de construcción de infraestructura básica. Respecto a las Zonas Norte y Este, existe proyectos de ampliación, que permiten prever la extensión del servicio a sendas áreas de la ciudad, en el mediano plazo.
--------------------	---

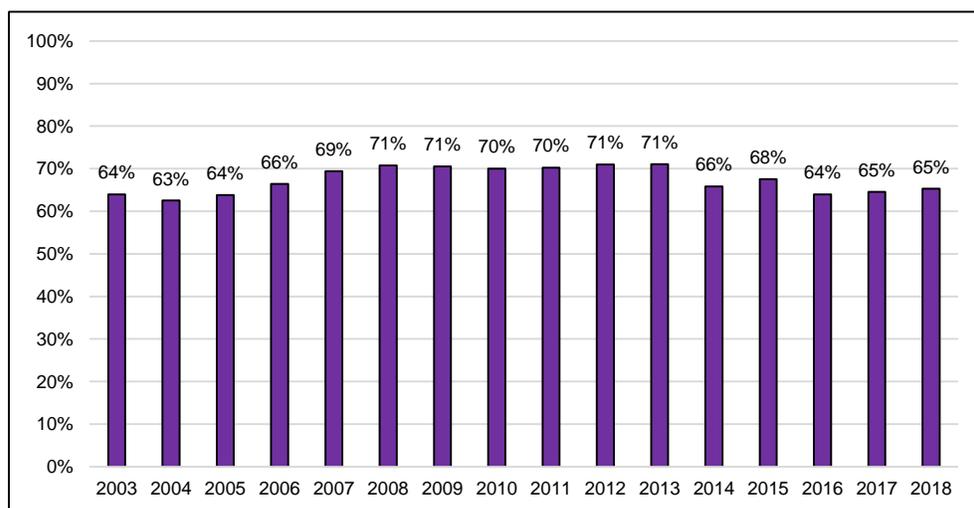
Ficha N°11. Variable “Infraestructura básica”

Variable	Infraestructura básica
Descripción	Conjunto de estructuras físicas, organizativas, redes o sistemas que posibilitan la prestación de servicios básicos para el desarrollo de las personas y la vida en comunidad. A su vez, la disponibilidad de infraestructura básica constituye un factor esencial para la promoción del desarrollo de la actividad económica.
Indicador N°1	Porcentaje de viviendas con conexión a red gas natural

De acuerdo a datos de la Encuesta Permanente de Hogares, el porcentaje de hogares del Gran Córdoba que cuentan con gas natural se ha mantenido estable entre el año 2003 y el 2018. Si bien la serie histórica permite observar un incremento en los niveles de cobertura entre los años 2008 y 2013, durante el último lustro se ha vuelto valores similares al inicio del período analizado (65%).

Gráfico N°19. Porcentaje de hogares con conexión a gas natural. Gran Córdoba (2003-2018)

Retrospectiva



Fuente: Elaboración propia en base a datos del INDEC.

Red de distribución troncal de gas natural Zona Norte

En relación a las Zonas bajo estudio en el presente trabajo (Norte y Este), parte de ellas han sido incluidas en el plan de extensión de la red domiciliaria de gas, que lleva adelante la Municipalidad de Córdoba. Esta ampliación ha abarcado a los barrios más próximos al predio donde se emplazará la Plataforma Juan B. Justo (Guiñazú, Villa Lastenia y Villa Gran Parque). De acuerdo a la información que brinda la Municipalidad de Córdoba en su portal web, “las cañerías se colocaron por avenida Juan B. Justo hasta Guiñazú, conectándose a la estación reductora de presión ya existente en barrio Remedios de Escalada. Se extendieron 3.754 metros lineales, con tubos de un diámetro de 125 milímetros. Al mismo tiempo, durante más de 1.800 metros lineales de la avenida Juan B. Justo se montó un segundo caño con 180 milímetros de diámetro”⁸.

⁸ Fuente: <https://www.cordoba.gob.ar/2019/08/13/las-obras-que-llevaron-gas-natural-a-miles-de-vecinos-en-la-ciudad/>

Prospectiva

En la actualidad, confluyen una serie de factores que contribuirían al avance de las obras de ampliación de la red: a) El plan de obras de ECOGAS, la empresa que tiene la concesión del servicio, presenta signos de celeridad a partir de la actualización tarifaria que ha habilitado el Gobierno Nacional desde el año 2016; b) Política pública del Gobierno Provincial de promoción de la ampliación de las redes domiciliarias en el marco del Programa Integral de Gasoductos Troncales. En relación a la ciudad de Córdoba y el Área Metropolitana, en noviembre de 2018 concluyó la obra del Sistema Anillo de Córdoba y Gran Córdoba, mediante el cual 300 mil habitantes de la Capital y localidades adyacentes se encuentran en condiciones de acceder al servicio⁹. En ciudad de Córdoba, los ramales ejecutados son el Loop norte (Yofre), Centro (Toledo) y Sur (Domuyo). En el Gran Córdoba, se reforzó el suministro de las Zona Norte y Este, que comprende las ciudades de La Calera, Malvinas Argentinas, Mendiolaza, Saldán, Villa Allende y Malagueño.

Fuente: Elaboración propia.

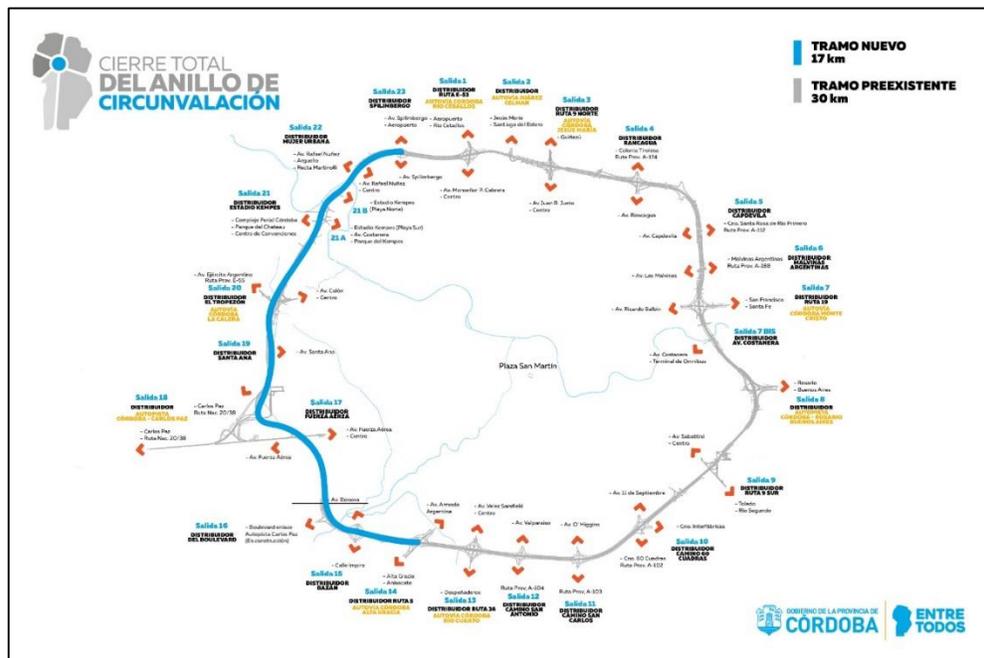
⁹ Fuente: <https://prensa.cba.gov.ar/informacion-general/capital-y-gran-cordoba-con-refuerzo-de-gas-para-los-proximos-20-anos/>

Ficha N°12. Variable “Infraestructura de transporte”

Variable	Infraestructura de transporte
Descripción	Constituye el soporte físico (ciclovías, calles, avenidas, rutas, autopistas, rutas aéreas, vías del ferrocarril), logístico y los recursos materiales y humanos, destinados a garantizar el desplazamiento de las personas, bienes y mercancías, por carretera, ferrocarril y avión..
Indicador N°1	Infraestructura viaria

Durante el último lustro, la Provincia de Córdoba ha experimentado un importante avance en la ejecución de obras de infraestructura viaria. En relación a las Zonas Norte y Este de Córdoba tienen especial relevancia: (i) el cierre del anillo de Circunvalación que llevó adelante el Gobierno de la Provincia de Córdoba a lo largo de 17 kilómetros, obra finalizada en julio de 2019. Cabe destacar que la culminación de la obra repercute de manera directa en el sector oeste de la Zona Norte; (ii) la conversión de la Ruta N°9 (Norte) en autovía de dos carriles de ida y dos de vuelta, que se encuentra en fase de finalización; (iii) construcción de la autopista Córdoba-San Francisco, hacia el este de la Provincia.

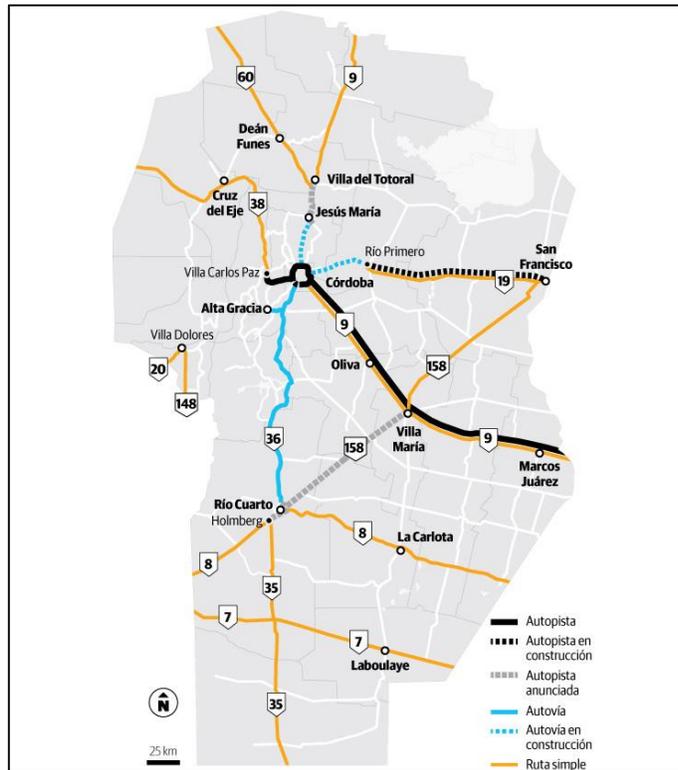
Mapa N°18. Cierre total del 1° Anillo de circunvalación



Fuente: Gobierno de la Provincia de Córdoba.

Retrospectiva

Mapa N°19. Trayecto de las vías nacionales en Córdoba



Fuente: Diario La Voz del Interior¹⁰

Prospectiva

Se encuentran proyectadas distintas obras viales de envergadura, relevantes para las Zonas Norte y Este de la ciudad de Córdoba. La más importante es la construcción del 2° Anillo de circunvalación, de carácter metropolitano, cuya ejecución iniciará en la Zona Norte. De hecho, y tal como se ha descrito en el presente trabajo, el Poder Legislativo Provincial ya comenzó con la expropiación de tierras para el avance del proyecto. Asimismo, en el cruce con la Variante Juárez Celman de la Ruta Nacional N°9 (Norte), comenzó con la construcción del puente del futuro anillo. El inicio de las primeras acciones respecto a esta infraestructura y el avance de las rutas, expresado en el apartado retrospectivo de la ficha, permiten prever el avance de las obras descriptas.

Fuente: Elaboración propia.

¹⁰ Fuente: <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/una-por-una-que-pasa-con-rutas-nacionales-en-cordoba>

Ficha N°13. Variable “Infraestructura de transporte”

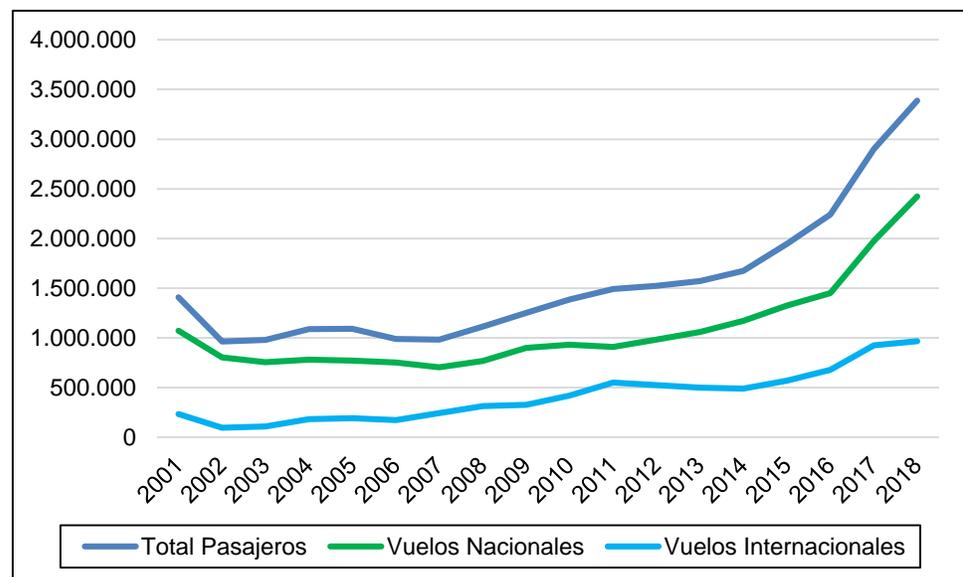
Variable	Infraestructura de transporte
Descripción	Constituye el soporte físico (ciclovías, calles, avenidas, rutas, autopistas, rutas aéreas, vías del ferrocarril), logístico y los recursos materiales y humanos, destinados a garantizar el desplazamiento de las personas, bienes y mercancías, por carretera, ferrocarril y avión..
Indicador N°1	Infraestructura de transporte

Como se ha indicado, la ciudad de Córdoba cuenta con el Aeropuerto Internacional Ing. Ambrosio Taravela, localizado en la Zona Norte, a 11.5 km. del centro. Como indica el Gráfico N°20, luego de la caída en la cantidad de viajes del 2001, como resultado de la crisis económica, el número de vuelos ha incrementado progresivamente. Entre 2002 y 2008 el crecimiento fue moderado, siendo marcado el incremento a partir de dicho año. Uno de los factores que explican dicha evolución, es la ampliación de la capacidad del Aeropuerto anteriormente mencionada. Más adelante en el tiempo, desde el 2016 la cantidad de vuelos ha aumentado de manera exponencial, lo cual podría ser atribuido a la política pública denominada “Revolución de los aviones”, implementada por el Estado Nacional. Asimismo, en 2017 se inauguró en el Aeropuerto el nuevo centro distribuidor de vuelos (Hub SurCorNor) de Aerolíneas Aerolíneas, que permite a pasajeros del norte y sur del país viajar sin pasar por Buenos Aires.

En el 2018, viajaron 3.387.123 de pasajeros, siendo 72% correspondientes a vuelos nacionales y 28% internacionales. Hasta junio de 2019, viajaron 2.084.000, lo cual representa un incremento del 5% respecto al mismo período del año previo, siendo relevante el crecimiento porcentual de los vuelos nacionales (78%) respecto a los internacionales (22%).

Retrospectiva

Gráfico N°20. Cantidad de pasajeros transportados a través del Aeropuerto Internacional Taravella (Serie histórica)



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC).

Prospectiva

En junio del 2018 se puso en marcha un plan de obras en el Aeropuerto Internacional, que comprende la reconstrucción de las calles de rodaje - donde transitan los aviones desde la plataforma hacia la pista-, la instalación de un nuevo sistema de balizamiento de última generación, tareas de demarcación horizontal y obras hidráulicas, ampliación del estacionamiento y la plataforma comercial, remodelación de la terminal de pasajeros y construcción de estacionamiento de varios niveles para vehículos particulares. Las obras comenzaron en 2018 y se proyecta se encuentren finalizadas a fines de 2021. La ampliación y modernización del Aeropuerto, la reciente incorporación de Córdoba como hub aéreo y la política “Revolución de los aviones”, permiten prever la continuidad de la tendencia al incremento de vuelos, tanto internos como internacionales, y un mayor protagonismo del modo aéreo en el transporte de cargas.

Fuente: Elaboración propia.

Ficha N°14. Variable “Situación social de las Zonas Norte y Este”

Variable	Situación social de las Zonas Norte y Este
Descripción	Hace referencia a las principales características socio-económicas de los habitantes de las Zonas Norte y Este de la ciudad de Córdoba.
Indicador N°1	Necesidades Básicas Insatisfechas

Las Zonas Norte y Este de la ciudad de Córdoba presentan elevados niveles de hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (entre 8% y 10% del total de hogares), por encima de la media de la ciudad (5,7% del total de hogares). En ambas zonas, las asimetrías territoriales son importantes, existiendo grandes diferencias sociales entre barrios. En el caso de la Zona Norte, para el que se disponen datos desagregados, el barrio Arguello Norte concentra el 36,3% de los hogares con NBI de la Zona Norte, los Boulevares el 14,8%, Policial el 10,4%, seguidos de Remedios de Escalada (10,1%).

Cuadro N° 19. Hogares con NBI de barrios de la Zona Norte de la ciudad de Córdoba. Año 2010

	Barrío	Hogares con NBI	Porcentaje
Retrospectiva	Arguello Norte	536	36,30%
	Los Boulevares	218	14,80%
	Policial	154	10,40%
	Remedios de Escalada	149	10,10%
	El Cerrito	104	7,10%
	Villa Cornú	71	4,80%
	Cooperativa 16 de noviembre	58	3,90%
	Lourdes	50	3,40%
	Granja de Funes	27	2,00%
	UOCRA	25	1,70%
	Jerónimo Luis de Cabrera	24	1,60%
	Parque Jorge Newbery	16	1,00%
	Villa Silvano Funes	15	1,00%
	María Lastenia	11	0,70%
	Aeropuerto	5	0,30%
	Villa Claret	4	0,30%
	Apeadero La Tablada	3	0,20%
	Guiñazú Sud	3	0,01%
	Mercantil	2	0,01%
Total	1475	100%	

Fuente: Estudio de la Zona Norte, realizado por ADEC (2016).

En otro orden, la situación relativa a la propiedad de la vivienda visibiliza la vulnerabilidad social de la Zona Norte. Concretamente, el 8,4% de los

hogares ocupan viviendas prestadas, el 4,9% son propietarios de la vivienda, pero no del terreno, mientras que 3,2% ocupan la vivienda por otro motivo. En las tres situaciones, los valores se mayores que la media de la ciudad (7,4%, 2,7% y 2,5% respectivamente). Como se indica en el Estudio de la Zona Norte realizado por ADEC (2016), las categorías “propietario solo de la vivienda” y “otra situación” captan en mayor medida la situación de precariedad en la tenencia de la vivienda.

Prospectiva

Si bien los datos socio-económicos disponibles para las zonas bajo estudio datan de hace casi una década (Censo Nacional 2010), sirven para comprender la situación en relación al conjunto de la ciudad. Dado el avance del tejido industrial que experimentan las Zonas Norte y Este, y los proyectos de extensión de infraestructura pública (red de desagües cloacales, por ejemplo), podrían tener efectos positivos sobre los niveles de empleo y acceso a servicios públicos básicos. La ausencia de información actualizada impide hacer proyecciones sobre esta variable.

Fuente: Elaboración propia.

Ficha N°15. Variable “Perfil económico de las Zonas Norte y Este”

Variable	Perfil económico de las Zonas Norte y Este
Descripción	Hace referencia a la composición sectorial de las empresas radicadas en un territorio determinado, la morfología del empleo, identificación de sectores económicos dinámicos, sectores económicos de subsistencia, etc.
Indicador N°1	Principales características económicas
Retrospectiva	<p>De acuerdo a datos del Censo de Actividad Económica de la ciudad de Córdoba (2012), en ese momento se encontraban activos 60.610 locales destinados a realizar actividades comerciales, industriales y de servicios. Del total de locales, el 62% se dedica al comercio, 26,3% a la prestación de servicios y 7,2% corresponde a actividades industriales. Al analizar la situación de las zonas bajo estudio y ponerlas en comparación con el conjunto de la ciudad, se evidencia que se trata de zonas de marcado perfil industrial. En el caso de la Zona Norte, y tal como se ha indicado en la Descripción del sistema, el 37% de los establecimientos económicos radicados en el área tienen como actividad principal la comercial, el 36% son industrias, el 23% de servicios y el 2% se dedica a la producción primaria. En el caso de la Zona Este es mayor la incidencia el comercio, que representa el 48% del total de las empresas radicadas, seguido por la industria (21%). En tercer lugar, se ubican las empresas del sector servicios (12%).</p>
Prospectiva	<p>El perfil industrial de las Zonas Norte y Este se ha ido consolidando, tal como se lo evidencian los Mapas N°16 y N°17, en el apartado “Entramado Económico”. Durante las últimas dos décadas, se han consolidado importantes corredores industriales logísticos, en torno al Bv. Los Alemanes, Avenida Japón, Av. Juan B. Justo y en la Ruta N°19. La tendencia a la aglomeración de actividades productivas, sumado a las políticas de ordenamiento territorial de la Municipalidad, orientadas a reforzar la impronta logístico-industrial de sendas zonas, permiten prever la consolidación de dicho perfil.</p> <p>De manera inversa al avance de las actividades industriales, logísticas y comerciales en las zonas bajo estudio ha ido perdiendo peso la actividad agrícola. Esto es preocupante dado que la Zona Este tiene un peso decisivo en la producción de verduras y hortalizas, siendo el epicentro del cinturón verde de la ciudad. En este sentido, se ubica en esta Zona el Mercado de Abasto de la ciudad, que se encuentra activo y articulado con los productores hortícolas (ADEC, 2017).</p> <p>El avance de la urbanización dispersa y desordenada, el aumento y avance de la producción extensiva sobre la intensiva, la contaminación del agua del Río Suquía y las dificultades para establecer áreas de riego son factores que explican el retroceso de la producción agrícola en estas Zonas, y en la ciudad en general. Si bien la Municipalidad ha establecido como lineamiento estratégico reimpulsar la producción agrícola peri-urbana, los estudios de la Zona Norte y Este realizados por ADEC, denotan la dificultad de revertir el proceso de retracción del sector.</p>

Fuente: Elaboración propia.

Ficha N°16. Variable “Normativa y Políticas de Ordenamiento Territorial”

Variable	Normativa y Políticas de Ordenamiento Territorial
Descripción	Conjunto de decisiones públicas (Ordenanzas municipales, Decretos, disposiciones, políticas públicas, planes de ordenamiento, proyectos, etc.), orientadas a regular el uso del suelo, con el objetivo de equilibrar el territorio desde una perspectiva global. En otros términos, el ordenamiento territorial consiste en la toma de decisiones para regular la estructura, disposición y composición de las actividades principales o más determinantes sobre el territorio (Parejo, s/d).
Indicador N°1	Principales Normas y Políticas implementadas
Retrospectiva	<p>La ciudad de Córdoba evidencia un déficit de planificación y ordenamiento territorial y, sobre todo, de capacidad para fiscalizar el cumplimiento de lo reglamentado. Esta situación ha derivado en la expansión de la urbanización dispersa y fragmentada, conflictos entre usos de suelo incompatibles entre sí, estrangulamiento de zonas productivas -tanto industriales como agrícolas- por el avance de la urbanización.</p> <p>Para revertir este proceso, durante los últimos años el Estado Local ha avanzado en la sanción de Ordenanzas, realización de estudios y determinación de lineamientos. Se destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ordenanza N°8256 de Ocupación del suelo actualizada - Ordenanza N°8133 de Uso del suelo actualizada - Aprobación de las Ordenanzas N°12.483 y N°12.399. - Sanción de los Decretos N°1114/12 y N°3497/13. - Aprobación de la Ordenanza N°12720 de Parques Industriales. - Estudios de las Zonas Norte, Este, Sur, Central, con lineamientos estratégicos para la posterior implementación de Planes de Sector.
Prospectiva	<p>La planificación y ordenamiento territorial impulsadas por el Estado Local, de manera reciente, establece los siguientes lineamientos para las Zonas Bajo Estudio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Consolidar las áreas urbanizadas y completar el tejido intersticial. - Promover las áreas industriales, de servicio y de logística en el sector. - Ordenar usos. - Definir una red primaria y secundaria de cargas, complementada con operaciones de logística <p>En virtud de los lineamientos planteados, se prevé una mayor presencia de actividades logísticas e industriales en las Zonas Norte y Este de la ciudad.</p>

Fuente: Elaboración propia.

Ficha N°17. Variable “Transporte de cargas”

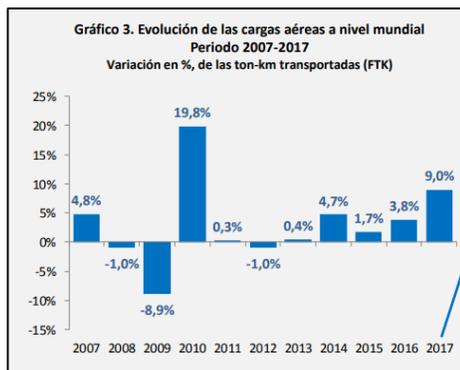
Variable	Transporte de cargas
Descripción	El transporte de cargas constituye uno de los componentes centrales de todo sistema logístico. Alude a la identificación y caracterización de los flujos de cargas, modos y medios de transporte utilizados, porte de los vehículos, origen y destino, entre otros aspectos determinantes para el ordenamiento territorial logístico.
Indicador N°1	Transporte Aéreo de Cargas

Tal como se ha indicado en la Ficha “Política Aerocomercial”, en Argentina el transporte aerocomercial se organiza en función de la movilidad de personas, siendo la carga un activo que se adapta a la disponibilidad de rutas y bodegas de aviones de uso común. En línea con lo expuesto en el Informe “Cadenas Globales de Valor”, elaborado por personal técnico del Ministerio de Hacienda de la Nación Argentina, las principales ventajas del transporte aéreo de cargas son la rapidez y la seguridad, pero a un elevado costo. En la actualidad, es un medio competitivo para el transporte de cargas de bajo volumen, alto valor, perecederos o de urgente necesidad. Las principales mercancías transportadas por este modo son: productos farmacéuticos, electrónicos, autopartes, productos frescos, cargas especiales y correo. En relación a los volúmenes transportados, a diferencia de lo observado a nivel global, pero en línea con la trayectoria de América Latina, en Argentina, entre 2014 y 2016 se verifica una caída de las cargas. No obstante, ello, en 2017 se registra una recuperación (Ministerio de Hacienda de la Nación, 2018).

A continuación, se presentan algunos datos relativos al transporte de cargas, a nivel global y nacional:

Retrospectiva

Gráfico N° 21. Evolución de las cargas aéreas a nivel mundial. Serie Histórica (Variación en % de las ton. /km. Transportadas)

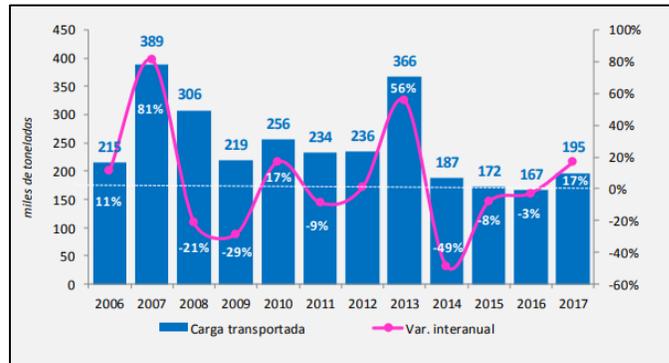


Fuente: Ministerio de Hacienda de la Nación (2018).

Si bien el transporte aéreo de cargas a nivel internacional presenta un comportamiento dispar, durante lustro 2013-2017 se ha consolidado una tendencia ascendente. De acuerdo al Reporte del Ministerio de Hacienda, uno de los factores explicativos del repunte es el crecimiento del E-commerce. Aunque con dispar intensidad, el crecimiento se

verificó en todas las regiones, siendo las aerolíneas con base en América Latina las que muestran la tasa de crecimiento más baja (5,7%).

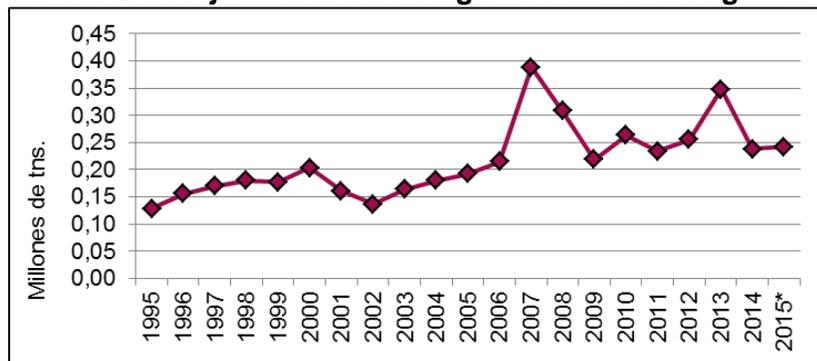
Gráfico N° 22. Evolución de las cargas aéreas transportadas por servicio regular en Argentina. Serie Histórica (Volumen en miles de ton. Y variación en %)



Fuente: Ministerio de Hacienda de la Nación (2018).

Respecto a la evolución de las cargas aéreas en Argentina la serie 2006-2017 muestra una importante volatilidad, sobre todo hasta 2013. A partir de ese momento, el volumen de carga transportada cae a la mitad y se ubica en un promedio de 180 millones de toneladas. En 2017 se registraron 195 millones de toneladas, 17% más que en el año anterior, marcando un cambio de tendencia luego de 3 años de baja. El 96% del movimiento corresponde a transporte internacional.

Gráfico N°23. Flujo nacional de cargas vía aérea en Argentina



Fuente: ADEC (2018).

Cuadro N° 20. Distribución de las cargas aéreas por Provincia

Provincia	Porcentaje
Buenos Aires	92,0%
Tucumán	1,7%
CABA	0,9%
Mendoza	0,7%
Córdoba	0,7%
Salta	0,6%
Neuquén	0,5%
Tierra del Fuego	0,4%
Chubut	0,3%
Corrientes	0,2%
Otras	2,0%
Total	100,0%

Fuente: Ministerio de Hacienda de la Nación.

El transporte aéreo de cargas está muy concentrado en la capital de Argentina, representando el 93% del total. En el caso de Córdoba, tiene una participación marginal, representando sólo el 0,7% del total.

Prospectiva

La demanda mundial en los próximos 20 años crecería a un ritmo de 4% anual, profundizándose la tendencia a utilizar aeronaves de uso mixto (pasajeros y carga). Además, el transporte expreso es uno de los segmentos con mayores perspectivas en el mercado mundial, a partir del desarrollo del E-commerce. Para hacer frente al aumento de la demanda esperada, la flota de carga mundial se expandiría un 67% en los próximos 20 años, ya sea por vía de la producción de nuevas aeronaves como por la reconversión de aviones de pasajeros.

Fuente: Elaboración propia.

Ficha N°18. Variable “Transporte de cargas”

Variable	Transporte de cargas
Descripción	El transporte de cargas constituye uno de los componentes centrales de todo sistema logístico. Alude a la identificación y caracterización de los flujos de cargas, modos y medios de transporte utilizados, porte de los vehículos, origen y destino, entre otros aspectos determinantes para el ordenamiento territorial logístico.

Indicador N°2	Transporte Terrestre de Cargas
	De acuerdo a un estudio del Centro de Estudios de la Situación y Perspectivas de la Argentina (CESPA), relativo a la estimación de orígenes y destinos del transporte de cargas para el año 2014, casi el 70% de las cargas con origen en la ciudad de Córdoba, tiene un destino externo a la localidad. Respecto al tipo de producto transportado, el 75% de las cargas terrestres totales con origen en Córdoba corresponden al rubro minería, seguidos muy lejos por granos y productos industrializados (ADEC, 2018). En vehículos, se necesitan más de dos millones de viajes de camión para trasladar las cargas estimadas.

Cuadro N°21. Cargas con origen en la Ciudad de Córdoba por tipo de producto transportado (en millones de toneladas) 2014

Destino	Granos	Carnes	Minería	Regionales	Indust	Semielab	Total
Intrazona	1.14	0.12	6.88	0.07	0.62	0.82	9.64
Extrazona	2.46	0.11	16.20	0.27	1.18	0.98	21.19
Total	3.60	0.23	23.07	0.34	1.79	1.80	30.84

Fuente: ADEC (2018).

Retrospectiva

En cuanto a las cargas con destino en la ciudad de Córdoba, la mayor parte se genera dentro del mismo territorio. Así, de los 15,15 millones de toneladas con destino a Córdoba en el 2014, apenas un tercio proviene de otras jurisdicciones. Del mismo modo que ocurre con las cargas con origen en Córdoba, la minería es el rubro más relevante, representando casi un 50% de la carga total (ADEC, 2018). En cantidad de vehículos, se precian más de 1,1 millón de viajes de camión para el traslado de la carga estimada, con origen en Córdoba Capital.

Cuadro N°22. Cargas con destino en la Ciudad de Córdoba por tipo de producto transportado (en millones de toneladas)

Destino	Granos	Carnes	Minería	Regionales	Indust.	Semielab	Combust	Total
Intrazona	1.14	0.12	6.88	0.07	0.62	0.82	-	9.64
Extrazona	0.92	0.12	0.82	0.79	0.98	0.80	1.06	5.50
Total	2.06	0.24	7.70	0.87	1.59	1.63	1.06	15.15

Fuente: ADEC (2018).

A los fines de aproximarse a la situación del transporte terrestre de cargas en las Zonas Norte y Este de Córdoba, se disponen de los datos de la estación de peaje de la Ruta Nacional N°9 (Norte). Si bien la información no permite conocer acerca del origen y destino de los vehículos, ni el tipo de cargas transportadas, la categoría de los vehículos posibilita una aproximación indirecta.

Como se desprende de la lectura del Cuadro N°23, durante la década 2008-2017 el flujo de vehículos que circulan por la Ruta N°9 Norte se ha incrementado considerablemente (37,5%) en el período de referencia. Los vehículos de carga representaron en 2017, el 22,4% de los vehículos totales, siendo mayoría los de gran porte (seis ejes).

**Cuadro N°23. Circulación de vehículos por Peaje de Ruta N°9 Norte
(Por tipo de vehículo)**

Año	Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 4	Cat. 5	Cat. 6	Cat. 7	Total
2008	19.690	2.472.440	334.450	26.134	149.602	400.944	507	3.403.767
2009	20.851	2.469.777	322.961	24.488	146.685	393.849	338	3.378.949
2010	22.941	2.555.469	331.962	24.956	140.609	393.887	280	3.470.104
2011	26.899	2.992.543	303.657	4.119	158.499	446.146	353	3.932.216
2012	27.772	3.030.839	323.202	30.804	155.648	448.998	434	4.017.697
2013	28.160	3.218.785	332.465	33.775	157.621	470.518	738	4.242.062
2014	27.051	3.113.403	318.983	31.287	149.634	468.967	612	4.109.937
2015	28.326	3.294.850	323.204	32.463	137.637	469.321	509	4.286.310
2016	29.966	3.358.231	341.261	30.925	147.600	511.706	413	4.420.102
2017	37.634	3.557.897	355.235	32.485	149.143	541.204	540	4.674.138

Referencia: Cat.1: Motocicletas; Cat. 2: Automóviles; Cat.3: Camiones de dos ejes o mayores a 2.10 m.; Cat. 4: Autos con 3 o 4 ejes; Cat. 5: Camiones con 3 o 4 ejes; Cat.6: Camiones con 5 o 6 ejes; Cat. 7: Camiones con más de 6 ejes.

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Caminos de las Sierras.

Sintetizando, el corredor de la Ruta N°9 (Norte) presenta una importante circulación de vehículos de carga (más de un quinto del total de viajes), siendo uno de las vías de la Provincia de Córdoba, con mayor relevancia en el sentido señalado.

Prospectiva

Los datos disponibles permiten prever una continuidad de la tendencia ascendente de la circulación de vehículos en general, y de los camiones de carga, en particular. El corredor norte de la Ruta N°9 seguirá teniendo gran importancia en lo relativo al transporte de cargas desde y hacia la ciudad de Córdoba, atento a que es la principal conexión con el norte del Área Metropolitana y la Provincia. La reciente ampliación del trayecto Córdoba-Jesús María, sumado a la instalación de empresas y el emplazamiento de proyectos logísticos e industriales en la Zona contribuyen a reforzar tal premisa.

Fuente: Elaboración propia.

Ficha N°19. Variable “Políticas Públicas del Estado Local”

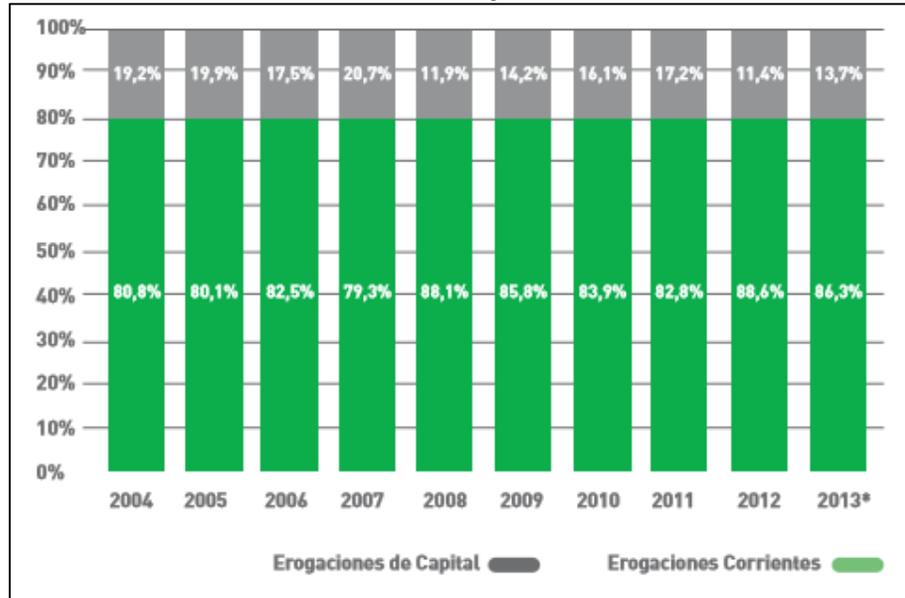
Variable	Políticas Públicas del Estado Local
Descripción	Al desempeño del gobierno municipal, las características principales del modelo gestión implementada y políticas públicas impulsadas en materia de ordenamiento territorial logístico y promoción del desenvolvimiento económico, más específicamente del desarrollo industrial.

Indicador N°1	Autonomía financiera
----------------------	-----------------------------

El Estado Local de la ciudad de Córdoba tiene entre sus principales dificultades la restricción presupuestaria. En este sentido, la Municipalidad destina gran parte de sus recursos propios a las erogaciones corrientes, es decir a poner en funcionamiento la Administración Pública. Esto constituye un escollo al momento de implementar políticas de desarrollo económico sólidas, basadas en la construcción de infraestructura de envergadura, emplazamiento de equipamientos, apoyo económico a quienes emprenden, entre otras.

Gráfico N°24. Participación de los recursos propios sobre el total de recursos ejecutados.

Retrospectiva



Fuente: Córdoba en Cifras. Municipalidad de Córdoba.

Dada esta restricción, el Gobierno Local se ha limitado a la sanción de Ordenanzas de Promoción del Desarrollo Económico, de Ordenamiento Territorial como la relativa a Parques Industriales y estimulado acciones como el Proyecto “Córdoba Polo Logístico”, junto a la Agencia para el Desarrollo Económico de Córdoba. Aunque se trata de acciones valorables y necesarias, carecen del sustento económico para producir profundas transformaciones en la estructura productiva.

Prospectiva

De no mediar una reforma tributaria, el Estado Local continuará padeciendo restricciones presupuestarias. El margen de acción de los funcionarios públicos de la ciudad es limitada, dada las tensiones con los sectores sindicales, lo cual restringe los márgenes de acción para una eventual reforma impositiva y fiscal. La continuidad de este escenario presenta como principal alternativa de financiamiento de

políticas públicas para el desarrollo económico, la gestión ante niveles superiores de gobierno y organismos internacionales.

Fuente: Elaboración propia.

Ficha N°20. Variable “Sector Industrial”

Variable	Sector Industrial
Descripción	Actividad de los establecimientos industriales destinados a la transformación de materias primas en productos y bienes para ser consumidos o servirán de insumos a nuevas actividades económicas
Indicador N°1	Contexto actual de la industria en Argentina

La actividad industrial vive en Argentina un fuerte proceso de retracción, producto de la implementación de un conjunto de políticas públicas que afectan de manera directa al sector. Entre las medidas que deterioraron la situación de la industria se destacan: (i) contención salarial frente a la inflación con el consiguiente impacto negativo en el consumo interno; (ii) elevadas tasas de interés, que otorgan mayor atractivo a cualquier tipo de opción financiera en contraposición con la actividad productiva, al mismo tiempo que encareció el acceso al crédito para financiar nuevas inversiones y capital de trabajo; (iii) apertura de importaciones, reduciendo el mercado interno disponible para ubicar la producción local; (iv) incremento elevados de tarifas de servicios públicos (Lewkowicz, 2019).

Las consecuencias directas de las mencionadas políticas son el cierre de empresas, pérdida de puestos de trabajo y sub-utilización de la capacidad productiva instalada, entre otras. Como se puede observar en el Gráfico N°25, mientras en julio de 2015 funcionaban 55.913 empresas del sector, en el mismo mes de 2019 el número se redujo a 51.696 (pérdida absoluta de 4.327 empresas).

Gráfico N°25. Cantidad de empleadores en el sector industrial Argentina. Serie Histórica

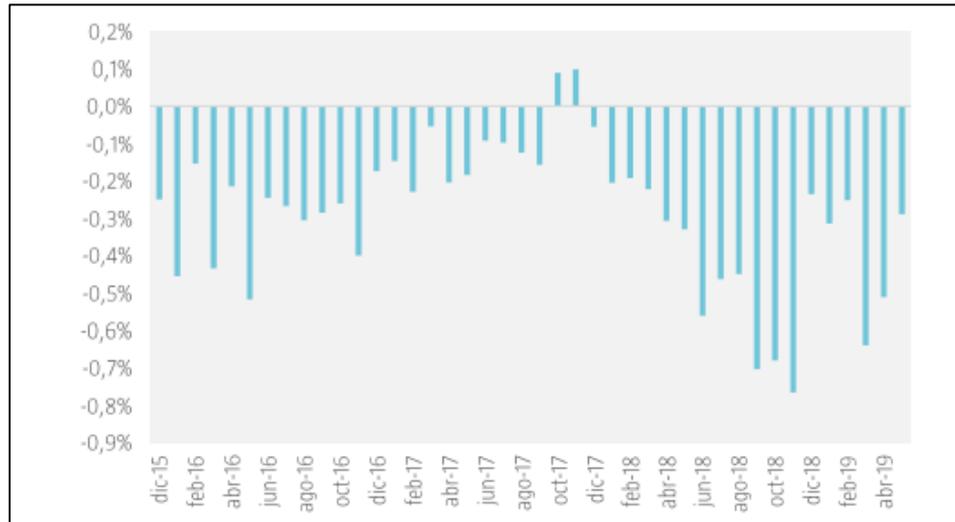
Retrospectiva



Fuente: Radar Consultora, en base a datos del Ministerio de Producción y Trabajo de la Nación (2019).

Del mismo modo, se produjo la pérdida de un gran número de puestos de trabajo. Desde diciembre de 2015 hasta abril de 2019, en prácticamente en todos los meses se registra una disminución del número de personas ocupadas en el sector.

**Gráfico N°26. Variación del empleo industrial.
Argentina. Serie Histórica**



Fuente: Radar Consultora, en base a datos de AFIP (2019).

Prospectiva

La actividad industrial se ha estancado y numerosos analistas prevén la continuidad de esta situación, producto de las políticas de ajuste fiscal y la pérdida de poder adquisitivo de los sectores asalariados. Dadas las restricciones políticas, económicas, financieras y fiscales que enfrenta Argentina, la mayoría de las previsiones son cautelosas y moderadas respecto a la posibilidad de recuperación del sector en el corto plazo.

Ficha N°21. Variable “Sector Industrial”

Variable	Sector Industrial
Descripción	Actividad de los establecimientos industriales destinados a la transformación de materias primas en productos y bienes para ser consumidos o servirán de insumos a nuevas actividades económicas
Indicador N°2	Contribución al Producto y Evolución del número de empresas
	La industria manufacturera constituye uno de los sectores más relevantes de la estructura productiva de la Provincia en general y la ciudad de Córdoba, en particular. Tanto a nivel provincial a escala local, la industria es el 2° que más contribuye al Producto Bruto, siendo mayor el peso específico en la ciudad Capital (12,96% y 16,49%, respectivamente).

Cuadro N° 24. Contribución al PBR y PBG por sector Año 2015. Provincia de Córdoba y Departamento Capital

Retrospectiva	Producto Bruto Geográfico. Provincia de Córdoba			Producto Bruto Regional. Departamento Capital			
	1°	Actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler	18,35%	1°	Actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler	18,86%	
		2°	Industria manufacturera	12,96%	2°	Industria manufacturera	16,49%
		3°	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	12,66%	3°	Intermediación financiera	14,84%
		4°	Intermediación financiera	11,00%	4°	Comercio al por mayor y al por menor	13,45%
		5°	Comercio al por mayor y al por menor	10,58%	5°	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	10,53%
		6°	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	10,30%	6°	Administración pública y defensa	5,45%
		7°	Construcción	4,93%	7°	Enseñanza	4,74%
		8°	Servicios sociales y de salud	4,23%	8°	Servicios sociales y de salud	4,60%
		9°	Administración pública y defensa	3,88%	9°	Construcción	4,40%
		10°	Enseñanza	3,81%	10°	Otras actividades de servicios comunitarios, etc.	1,87%
		11°	Hoteles y restaurantes	2,51%	11°	Suministro de electricidad, gas y agua	1,85%
		12°	Suministro de electricidad, gas y agua	2,15%	12°	Hoteles y restaurantes	1,57%
		13°	Otras actividades de servicios comunitarios, etc.	1,28%	13°	Hogares privados con servicio doméstico	1,12%
		14°	Hogares privados con servicio doméstico	1,17%	14°	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	0,19%
		15°	Minería	0,19%	15°	Minería	0,03%

Fuente: Elaboración propia en base a ADEC (2018).

Respecto a la trayectoria temporal, el número de empresas dedicadas a la producción industrial radicadas en la Provincia de Córdoba, se ha incrementado en el período 1996-2016. Así, mientras en 1996 se registraron 4.207 establecimientos industriales, en 2016 el número ascendía a 5.882, lo cual representa un 40% de incremento. Luego de las actividades de transporte y logística y el comercio, es el rubro en el que más ha aumentado el número de firmas.

Área de actividad	Cantidad de empresas privadas en 1996	Cantidad de empresas privadas en 2016	Variación porcentual
Servicios de transporte, almacenamiento y comunicaciones	3.067	7.608	148%
Comercio al por mayor y menor	8.541	16.538	94%
Industria manufacturera	4.207	5.882	40%
Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	7.435	8.765	18%
Servicios comunitarios, sociales y personales	3.221	3.579	11%
Servicios empresariales, inmobiliarios y de alquiler	6.942	7.684	11%

Cuadro N° 25. Variación porcentual del número de empresas del sector industrial- Provincia de Córdoba (2016-1996)

Fuente: Elaboración propia en base a ADEC (2018).

A pesar del crecimiento general del período señalado, el sector industrial en la Provincia y ciudad de Córdoba, no es ajeno al complejo escenario económico que transita el país, descrito en la ficha precedente. Por citar el ejemplo del sector industrial más dinámico de la ciudad de Córdoba, el automotriz, tres de las empresas más relevantes pasaron de producir 179.561 unidades en 2014 a 87.032.

Cuadro N° 26. Unidades producidas por tres empresas automotrices de la ciudad de Córdoba

Unidades producidas	2014	2015	2016	2017
FIAT	95.538	77.499	35.738	32.719
RENAULT	80.877	76.123	61.071	54.313
IVECO	3.146	S/D	S/D	S/D
TOTAL	179.561	153.622	96.809	87.032

Fuente: Elaboración propia en base a ADEC (2018).

Prospectiva

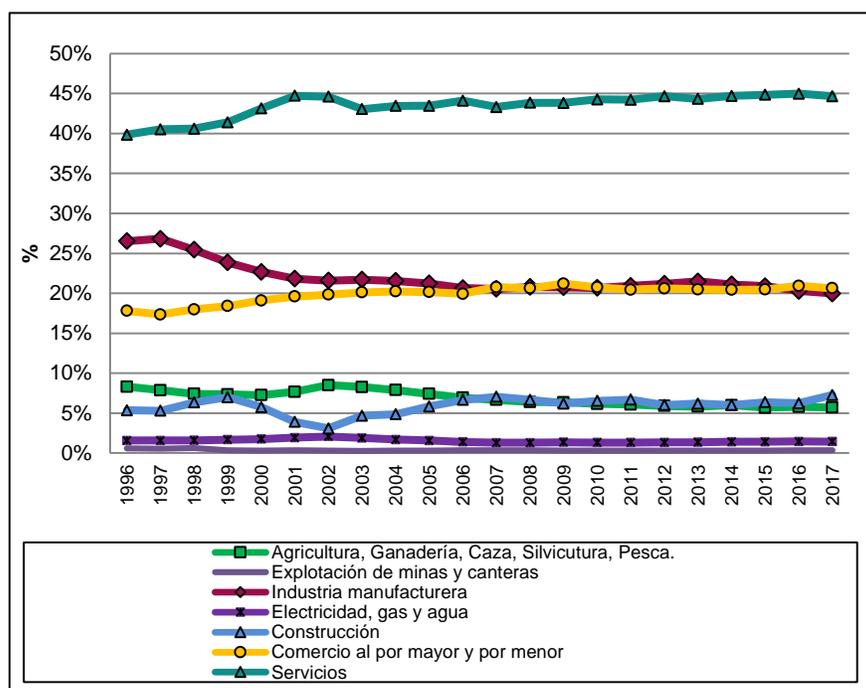
Se prevé que la industria continúe desempeñando un papel protagónico dentro del entramado productivo de la ciudad de Córdoba. No obstante, el deterioro de la actividad económica en el país y el retroceso de la actividad industrial tendrá consecuencias cuyo alcance aun es desconocido. El desempeño futuro de la industria de Córdoba no es independiente de evolución de la economía nacional, por lo cual es previsible presente niveles de actividad moderados durante los próximos años (corto plazo).

Ficha N°22. Variable “Sector Industrial”

Variable	Sector Industrial
Descripción	Actividad de los establecimientos industriales destinados a la transformación de materias primas en productos y bienes para ser consumidos o bien servirán de insumos a nuevas actividades económicas
Indicador N°3	Empleo Industrial en la ciudad de Córdoba

Gráfico N°27. Composición del empleo registrado, por sector económico. Ciudad de Córdoba (serie histórica)

Retrospectiva



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación.

El importante peso específico de la industria en el entramado productivo de la ciudad de Córdoba se manifiesta también en la composición sectorial del empleo registrado. Hacia el año 2017, la industria manufacturera representaba el 20% del empleo formal total. Si bien ha perdido peso relativo dentro de la estructura del empleo de la ciudad (pasando del 26% en 1996 al 20% en 2017), comparte el segundo lugar, junto al comercio, en cantidad de empleos.

Prospectiva

En base a los datos y la bibliografía relevada, es previsible que la industria de la ciudad de Córdoba continúe siendo uno de los principales generadores de empleo formal. No obstante, requiere especial atención el avance de la automatización de los procesos productivos, en el marco de la Cuarta Revolución Industrial, que podría tener como consecuencia una menor cantidad de empleos en el mediano y largo plazo.

Fuente: Elaboración propia.

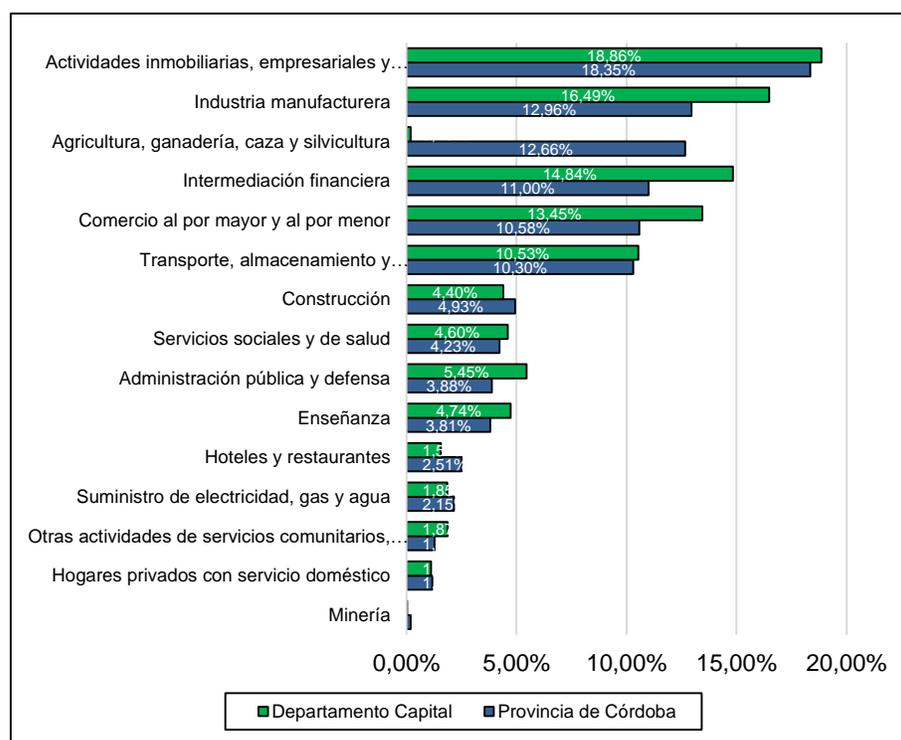
Ficha N°23. Variable “Sector Logístico”

Variable	Sector Logístico
Descripción	Principales características del sector logístico de la Provincia y la ciudad de Córdoba.
Indicador N°1	Contribución al Producto Bruto Regional y Producto Bruto Geográfico

Al igual que en el caso del sector industrial, una forma de aproximarse al sector logístico consiste en analizar la contribución del sector al valor agregado generado por las distintas unidades económicas radicadas en la Provincia de Córdoba y en el Departamento Capital (la única ciudad del Departamento es Córdoba Capital). En este marco, se observa la composición del Producto Bruto Regional, que expresa el valor de mercado de todos los bienes finales en cada región de la Provincia y del Producto Bruto Geográfico, mediante el cual se hace el mismo análisis, pero a escala departamental.

**Gráfico N° 28. Contribución al PBR y PBG por sector
Año 2015. Provincia de Córdoba y Departamento Capital**

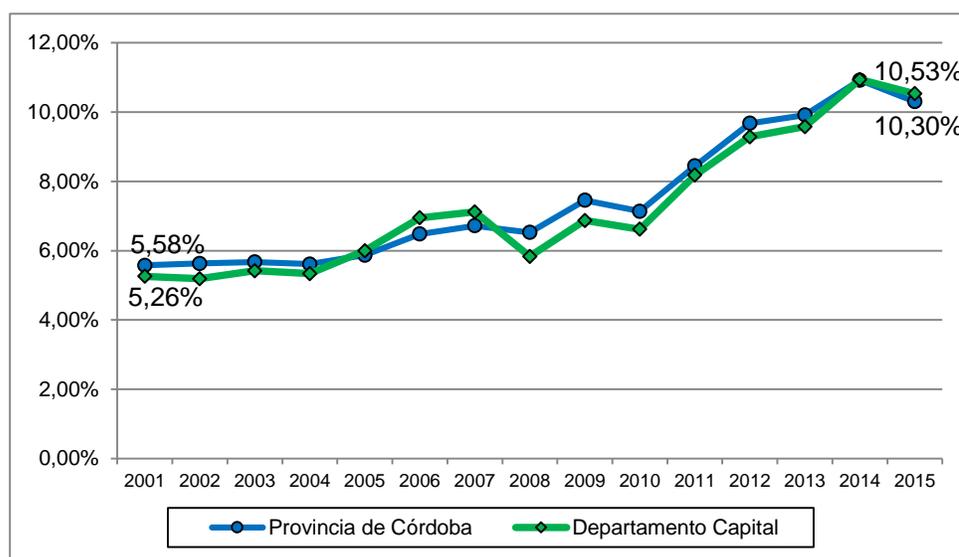
Retrospectiva



Fuente: Elaboración propia en base a datos de ADEC (2018).

A nivel provincial, en 2015, las actividades de transporte, almacenamiento y comunicaciones se ubicaban en el sexto lugar (6°) en contribución al PBG, mientras que, en el Departamento Capital, las actividades logísticas tienen mayor importancia relativa, ocupando el quinto (5°) entre las actividades que más contribuyen al PBR. Según los datos disponibles, las actividades logísticas representan el 10,53% del Producto Bruto Geográfico de la Provincia de Córdoba y el 10,30% del Producto Bruto Regional del Departamento Capital.

**Gráfico N° 29. Contribución del sector logístico al PBG y PBR
Provincia de Córdoba y Departamento Capital (2001-2015)**



Fuente: Elaboración propia en base datos de la Dirección de Estadísticas y Censos de la Provincia de Córdoba

Como sugiere el gráfico anterior, durante el período 2001-2015 ha sido significativo el crecimiento de la contribución del sector logístico al PBG de la Provincia y el PBR del Departamento Capital. En el período señalado, el peso relativo de este sector prácticamente se ha duplicado.

Otro modo de aproximarse al sector logístico es mediante el análisis de la estructura empresarial. En este caso, los datos sólo están disponibles para la Provincia de Córdoba, pero contribuyen a comprender la trayectoria de las actividades logísticas. Lo destacado de esto es que se trata del rubro en el que más han nacido nuevas empresas, en el período 1996-2016. Así, durante estas dos décadas el número de empresas ha incrementado un 148%, muy por encima del resto de los sectores económicos.

Área de actividad	Cantidad de empresas privadas en 1996	Cantidad de empresas privadas en 2016	Variación porcentual
Servicios de transporte, almacenamiento y comunicaciones	3.067	7.608	148%
Comercio al por mayor y menor	8.541	16.538	94%
Industria manufacturera	4.207	5.882	40%
Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	7.435	8.765	18%
Servicios comunitarios, sociales y personales	3.221	3.579	11%
Servicios empresariales, inmobiliarios y de alquiler	6.942	7.684	11%

Cuadro N° 27. Variación porcentual del número de empresas del sector logístico- Provincia de Córdoba (2016-1996)

Fuente: Elaboración propia en base a ADEC (2018).

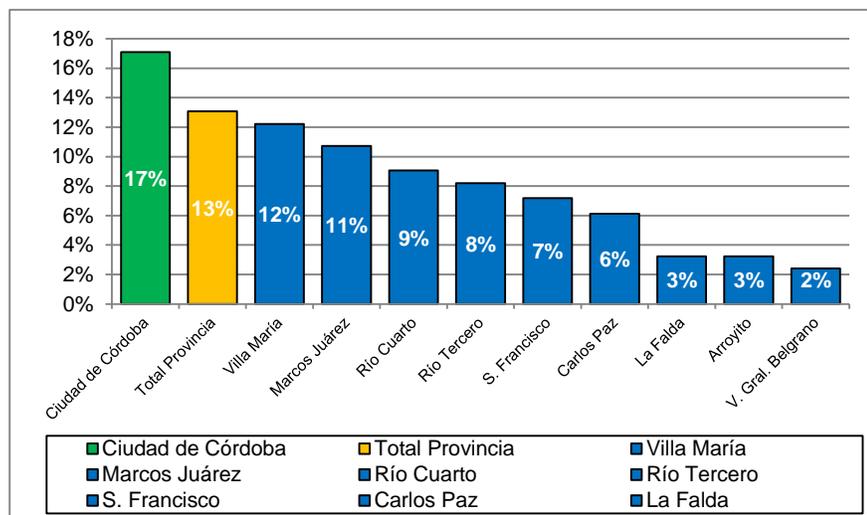
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Servicios de transporte, de almacenamiento y comunicaciones	5.649	6.494	7.120	7.239	7.494	7.715	7.801	7.734	7.637	7.547	7.608
Transporte ferroviario y automotor y por tuberías	4.934	5.769	6.349	6.458	6.705	6.888	6.949	6.903	6.814	6.703	6.714
Transporte marítimo y fluvial	4	s.d.	5	5	5	6	4	6	5	4	4
Transporte aéreo de cargas y de pasajeros	11	10	10	11	9	10	9	9	9	10	10
Manipulación de carga, almacenamiento y depósito	459	486	529	557	582	625	654	634	631	649	701
Telecomunicaciones y correos	241	229	227	208	193	186	185	182	178	181	179

Cuadro N° 28. Empresas de servicios de transporte, almacenamiento y comunicaciones. Provincia de Córdoba- Serie histórica

Fuente: Elaboración propia en base a datos de ADEC (2018).

Situando el análisis al interior del sector logístico, es marcado el predominio de las empresas dedicadas al transporte ferroviario, automotor y por cañerías. En 2016, el 88,25% de las firmas del ámbito logístico se dedicaban a dichas actividades, en tanto el 9,21% correspondían a manipulación de carga, almacenamiento y depósito. Tal como es previsible, menor es la cantidad de empresas del segmento telecomunicaciones y correos (2,35%) y aquellas que prestan servicios de transporte aéreo de cargas y pasajeros (0,13%).

Gráfico N°30. Porcentaje de empresas de servicios de transporte, almacenamiento y comunicaciones sobre total de empresas Ciudades de la Provincia de Córdoba- Año 2016



Fuente: Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

En términos geográficos, en Córdoba Capital la incidencia de sector logístico es mayor al resto de las localidades relevadas, representando el 17% de las empresas radicadas en la ciudad. Con estos valores, se sitúa por encima de la media provincial (13%), y de localidades con marcado perfil agropecuario como lo son Villa María (12%), Marcos Juárez (11%) y Río Cuarto (9%). Los guarismos ponen de relieve que la ciudad de Córdoba presenta un tejido empresarial que la constituye en el polo logístico de mayor envergadura de la Provincia (ADEC, 2018).

Prospectiva

De acuerdo a la bibliografía consultada sobre logística y los datos disponibles sobre la situación de la Provincia y la ciudad de Córdoba, es previsible la continuidad de la tendencia al crecimiento del sector. En tiempos de hipermovilidad de personas, mercancías e información, las actividades logísticas tienen mayor relevancia y lo que ocurre en la ciudad de Córdoba evidencia el proceso.

Fuente: Elaboración propia.

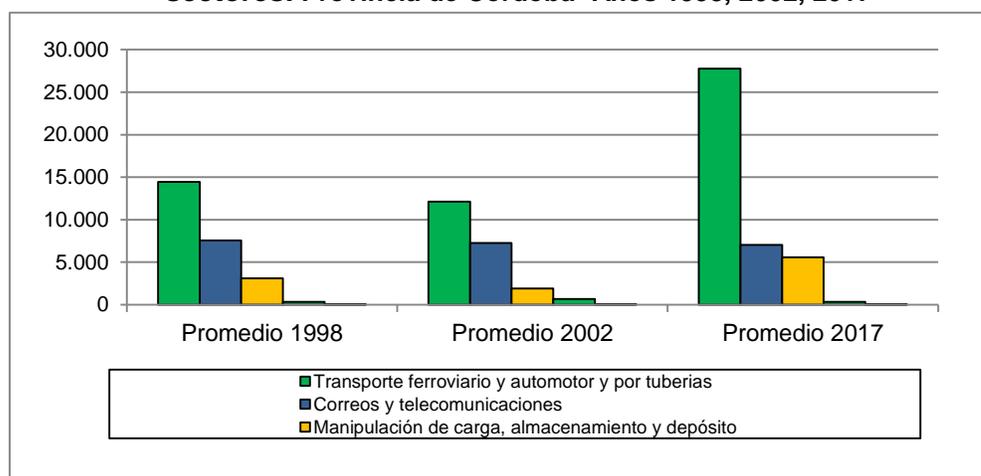
Ficha N°24. Variable “Ficha de variable “Sector Logístico”

Variable	Sector Logístico
Descripción	Principales características del sector logístico de la Provincia y la ciudad de Córdoba.

Indicador N°2	Empleo en el sector logístico
----------------------	--------------------------------------

Retrospectiva La dinámica y la morfología del empleo es otra forma de aproximarse al análisis del sector logístico. La cantidad de puestos de trabajos en actividades logísticas ha ido en aumento, acompañando el crecimiento del sector. Así, en la Provincia de Córdoba los puestos de trabajo registrado incrementaron un 60% en el período 1998- 2017 (ADEC, 2018).

Gráfico N° 31. Puestos de trabajo formales en el sector logístico, por sub-sectores. Provincia de Córdoba- Años 1998, 2002, 2017

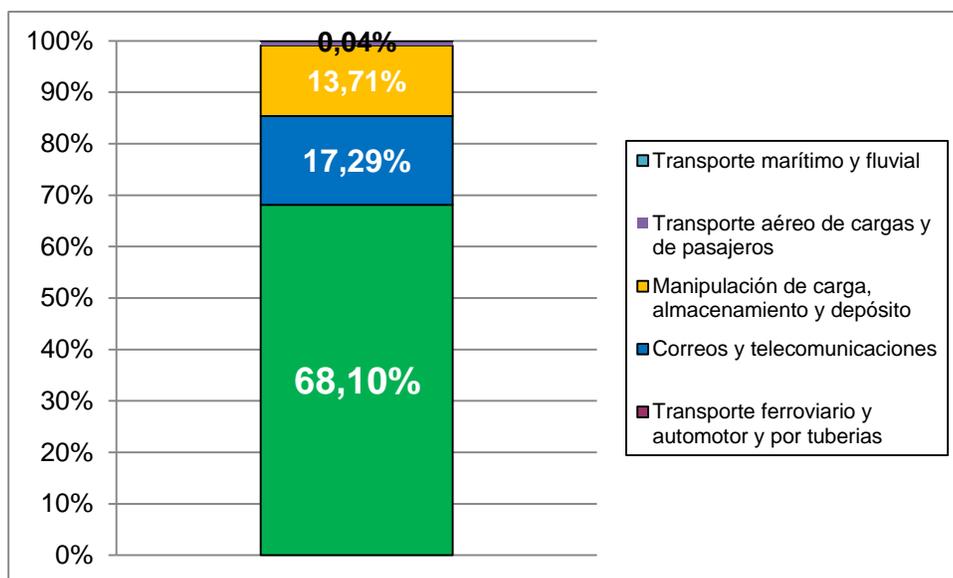


Fuente: Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

Desglosando la composición por tipo de actividad, se observa que el “transporte ferroviario, automotor y por tuberías”, es el segmento que más ha crecido, explicando la mayor parte de los puestos de trabajo creados durante el lapso de tiempo indicado. El segundo lugar en creación de empleos lo ocupa el sub-sector “manipulación de carga, almacenamiento y depósito”, en línea con el incremento y diversificación de las actividades logísticas (ADEC, 2018).

En términos porcentuales, en el 2017 los empleos privados formales del sector logístico representaron el 7,62% del empleo privado registrado total. Estos guarismos sugieren una menor participación sobre empleo total, respecto a los dos relevamientos anteriores. Mientras que en 1998 los empleos de la logística significaban el 8,12% de los empleos totales, en el 2002 su peso relativo era del 8,24%. Así, en los últimos veinte años, los empleos del sector logístico disminuyeron un 0,6% su contribución a la generación del total de los empleos privados registrados de la Provincia de Córdoba.

Gráfico N° 32. Composición de los empleos registrados en el sector logístico. Provincia de Córdoba- Año 2017



Fuente: Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

Prospectiva En línea con lo expuesto en la Ficha precedente, se prevé un mayor crecimiento del sector, lo cual tendrá como correlato mayor demanda de empleos en el ámbito.

Fuente: Elaboración propia.

6. Hipótesis, Escenarios y Estrategias

6.1. Construcción de hipótesis

Cuadro N°29. Cuadro morfológico

	Hipótesis N° 1	Hipótesis N° 2	Hipótesis N° 3
EX1	Recomposición de la actividad económica internacional, con tasas de crecimiento elevadas. Reconstrucción multipolar. Fin de la Guerra Comercial.	Crecimiento moderado. Tregua parcial de la Guerra Comercial entre Estados Unidos y China.	Recesión internacional. Profundización de la Guerra Comercial entre Estados Unidos y China.
EX3	Rebote de la economía con niveles de crecimiento positivos (3-5% anual)	Retorno a la senda del crecimiento, pero con tasas moderadas.	Estancamiento económico, con elevados niveles de inflación y recesión.
EX2	Incipientes políticas de reactivación económica y estímulo al mercado interno. La voluntad política enfrenta la dificultades económicas que conlleva la restricción externa y el elevado endeudamiento en dólares.	Continuidad de políticas de corte neoliberal, con incisivas políticas de ajuste fiscal. Elevado peso del endeudamiento externo condiciona la situación fiscal.	Incipientes políticas de reactivación económica y estímulo al mercado interno. La voluntad política enfrenta la dificultades económicas que conlleva la restricción externa y el elevado endeudamiento en dólares.
EX5	Se profundiza avance del comercio electrónico, duplicando su participación sobre el total de ventas. Apertura extrema de envíos de productos del extranjero, en el formato "puerta a puerta". Llegada de grandes jugadores del mercado como Amazon. Crece el peso de las grandes plataformas.	Se mantiene la tendencia al aumento de las compras a través del E-commerce. Continuidad del sistema de compras en el exterior, bajo el formato "puerta a puerta" con restricción de montos (12 envíos al año de USD 50 cada uno sin pagar impuestos). Mayor inserción de PyMES en las ventas online.	Se mantiene el aumento de compras a través del E-commerce. Dada la carencia de dólares, se restringen las compras en el exterior, bajo el formato "puerta a puerta".
EX6	Se produce una importante transformación del sistema logístico del país y la Provincia de Córdoba. Avanzan importantes proyectos de plataformas logísticas y parques industriales, en el marco de un Plan de Ordenamiento Territorial Logístico. Operadores logísticos incorporan tecnología de vanguardia, para hacer frente a las exigencias crecientes de entregas en pocos días, que exige el E-commerce.	Se construyen nuevas plataformas logísticas y parques industriales, de carácter privado, en diferentes puntos de la ciudad, en el marco de un Plan de Ordenamiento Territorial Logístico.	El crecimiento del e-commerce en la Ciudad de Córdoba, sin una adecuada política de planificación territorial y sin inversiones privadas, genera más tensiones en la logística urbana de la ciudad. El avance de las operaciones logísticas se materializan de manera descoordinada entre los actores privados.
EX9	Continuidad de la política pública "Revolución de los aviones", refuerza el sistema aerocomercial de Argentina. Córdoba consolida su posición con Hub de pasajeros. Gran incremento de pasajeros.	Continuidad de política pública "Revolución de los aviones", con tendencia ascendente moderada del número de pasajeros.	Política desmedida de vuelos "Low Cost" tiene impactos ambientales negativos. Predomina la falta de planificación, acarreado consecuencias negativas en la ciudad de Córdoba.
EX4	Activas políticas públicas de promoción del desarrollo económico. Inicio de obras de	Avance de obras de manera paulatina, frente a contexto de restricción presupuestaria y	La profundización de la crisis impide el avance de obras de infraestructura y construcción

	<p>infraestructura de envergadura, financiadas –en parte- con financiamiento externo. Política de apoyo a Parques Industriales. Construcción y puesta en funcionamiento del Polo Educativo en Juárez Celman.</p>	<p>elevado peso de la deuda en dólares. Implementación de políticas públicas de promoción del desarrollo económico, con impacto limitado. Avance paulatino de la construcción del Polo Educativo en Juárez Celman.</p>	<p>de equipamientos. Escaso presupuesto para el desarrollo de políticas públicas de desarrollo económico. Dificultades económicas impiden avance de la obra del Polo Educativo en Juárez Celman.</p>
IN3	<p>Continuidad del Plan de obras viales planificado por el Gobierno de la Provincia de Córdoba. Avance del 2° Anillo de Circunvalación. Refuerzo de red vial transversal en Zonas Norte y Este (Av. Figueredo, entre otras), la Av. Rancagua (Ruta A74) y Autopista a San Francisco. Culminación del Plan de obras en el Aeropuerto Ing. Taravella y realización de obras complementarias para la logística de cargas aéreas.</p>	<p>Avance moderado del 2° Anillo de Circunvalación. Culminación de obras en Autovía Córdoba-Jesús María y Autopista Córdoba-San Francisco. Culminación del Plan de obras en el Aeropuerto Ing. Taravella.</p>	<p>El proyecto del 2° Anillo de Circunvalación presenta sólo avances administrativos (Expropiaciones), producto de restricciones presupuestarias y dificultades para acceder a financiamiento internacional. Imposibilidad de culminar obras en el Aeropuerto Ing. Taravella.</p>
IN8	<p>Implementación de políticas públicas de promoción de desarrollo económico local y territorial. Puesta en marcha, con apoyo económico de la CAF, de la Hoja de Ruta de Logística Urbana Sostenible y Segura. Políticas diseñadas en un marco de concertación y articulación inter-sectorial. Equilibrio en las finanzas públicas.</p>	<p>Voluntad política para la transformación económica del territorio enfrenta restricciones presupuestarias e debilidad institucional de la Administración Pública.</p>	<p>Gestión local deficiente en la prestación de servicios públicos básicos. Elevada restricción presupuestaria. Ausencia de políticas públicas para el desarrollo económico local.</p>
IN2	<p>Inversión en plantas de potabilización y red de distribución de agua. Conclusión del Programa Integral de Gasoductos Troncales y avance de la incorporación de usuarios a las nuevas redes de gas natural. Continuidad del Programa Municipal de saneamiento y desagües cloacales. Inversión en la planta de tratamiento de Bajo Grande, actualmente colapsada. Importantes mejoras en transporte público de pasajeros.</p>	<p>Inversión marginal en agua y cloacas, que alcanza para sostener los niveles de cobertura actuales. No se realizan mejoras significativas en el Establecimiento Depurador de Aguas Residuales (Planta de Bajo Grande). Mejoras parciales en el transporte público de pasajeros.</p>	<p>Continuidad de la tendencia descendente de hogares con acceso a los servicios de gas y cloacas. Se profundiza la emergencia ambiental en la Planta de Bajo Grande. Continuidad del déficit del sistema de transporte público de pasajeros.</p>
IN6	<p>Lineamientos de los Estudios de las Zonas Norte y Este de Córdoba se utilizan como base para el diseño de los Planes de sector. Política de cumplimiento de la planificación y el ordenamiento territorial. Avance del Ordenamiento</p>	<p>Se establecen planes de sector, en las Zonas Norte y Este y sancionan nuevas ordenanzas para el Ordenamiento Territorial Logístico. Se prioriza protección del Cinturón Verde. La debilidad institucional de la Municipalidad dificulta el control del cumplimiento de lo normado y planificado.</p>	<p>Primacía de la desorganización del territorio. Incumplimiento de la Normativa vigente. Proliferan las incompatibilidades de uso, producto de la urbanización dispersa, “estrangulando” las zonas industriales y agrícolas.</p>

Logístico, en el marco del Plan Estratégico "Córdoba Polo Logístico".			
IN9	Contexto de estabilización económica del país e implementación de políticas provinciales y municipales de estímulo al desarrollo industrial, favorecen re-impulso del sector. Crecimiento ordenado, en el marco de políticas de ordenamiento territorial, basado en la instalación de empresas en Parques Industriales. Retorno a la política de estímulo económico a empresas radicadas en PI.	Estabilización económica estimula la recuperación del sector industrial. Crecimiento industrial se produce de manera espontánea, sin sólidas políticas de apoyo económico y organización territorial.	Continúa el estancamiento del sector industrial, en contexto de crisis económica. La permanencia de recesión y/o crecimiento moderado resultan insuficientes para despegue de la industria argentina en general, y de Córdoba en particular. Dicha trayectoria negativa, repercute en destrucción de empresas y de empleos industriales.
IN10	Continuidad de trayectoria ascendente de la logística dentro del conjunto de actividades económicas en la Provincia y la ciudad de Córdoba. Mayor importancia de actividades logísticas dentro del conjunto del funcionamiento de la economía, contribuye al fortalecimiento del sector. Al crecimiento espontáneo se añade políticas públicas de estímulo e iniciativas pública-privadas.	La trayectoria ascendente de la logística se mantiene, sin acompañamiento de políticas públicas de envergadura para un crecimiento organizado y territorialmente equilibrado.	Continuidad de trayectoria ascendente de la logística como sector económico. Crecimiento desordenado y atomizado de las actividades logísticas trae consecuencias negativas en materia ambiental y congestión vehicular.
IN5	Fortalecimiento del entramado productivo y de servicios de las Zonas Norte y Este. Localización de nuevos establecimientos productivos. Consolidación de la Zona Norte como Parque Industrial Abierto. Emplazamiento de Plataformas Logísticas e Industriales en Zonas Norte y Este.	Radicación de empresas de manera desorganizada. Incompatibilidad de usos del suelo produce tensiones sociales y conflictos ambientales.	Desempeño irregular de los sectores económicos radicados en las Zonas Norte y Este, como consecuencia de la continuidad de la crisis económica. La crisis económica afecta el desempeño de las empresas industriales y el comercio, relevantes en sendas zonas.
IN4	Mejoría en los indicadores sociales de las Zona Norte y Este, producto del fortalecimiento del tejido económico e institucional y la realización de obras de infraestructura básica.	Las Zonas Norte y Este continúan con elevados niveles de NBI, presentando los índices más elevados de la ciudad. Mejora en la dotación de servicios públicos básicos.	Empeoramiento de la situación social de las Zonas Norte y Este. Radicación de nuevos asentamientos informales. Falta de inversiones en obras de infraestructura básica.

Fuente: Elaboración propia

6.2. Análisis morfológico

Cuadro N°30. Cuadro Morfológico. Combinación de hipótesis

	Hipótesis N° 1	Hipótesis N° 2	Hipótesis N° 3
EX1	Recomposición de la actividad económica internacional, con tasas de crecimiento elevadas. Recomposición multipolar. Fin de la Guerra Comercial.	Crecimiento moderado. Continuidad, atenuada, de la Guerra Comercial entre Estados Unidos y China.	Recesión internacional. Profundización de la Guerra Comercial entre Estados Unidos y China.
EX3	Rebote de la economía con niveles de crecimiento positivos (3-5% anual)	Retorno a la senda del crecimiento, pero con tasas moderadas.	Estancamiento económico, con elevados niveles de inflación y recesión.
EX2	Incipientes políticas de reactivación económica y estímulo al mercado interno. La voluntad política enfrenta la dificultades económicas que conlleva la restricción externa y el elevado endeudamiento en dólares.	Continuidad de políticas de corte neoliberal, con incisivas políticas de ajuste fiscal. Elevado peso del endeudamiento externo condiciona la situación fiscal.	Incipientes políticas de reactivación económica y estímulo al mercado interno. La voluntad política enfrenta la dificultades económicas que conlleva la restricción externa y el elevado endeudamiento en dólares.
EX5	Se profundiza avance del comercio electrónico, duplicando su participación sobre el total de ventas. Apertura extrema de envíos de productos del extranjero, en el formato "puerta a puerta". Llegada de grandes jugadores del mercado como Amazon. Crece el peso de las grandes plataformas.	Se mantiene la tendencia al aumento de las compras a través del E-commerce. Continuidad del sistema de compras en el exterior, bajo el formato "puerta a puerta" con restricción de montos (12 envíos al año de USD 50 cada uno sin pagar impuestos). Mayor inserción de PyMES en las ventas online.	Se mantiene el aumento de compras a través del E-commerce. Dada la carencia de dólares, se restringen las compras en el exterior, bajo el formato "puerta a puerta".
EX6	Se produce una importante transformación del sistema logístico del país y la Provincia de Córdoba. Avanzan importantes proyectos de plataformas logísticas y parques industriales, en el marco de un Plan de Ordenamiento Territorial Logístico. Operadores logísticos incorporan tecnología de vanguardia, para hacer frente a las exigencias crecientes de entregas en pocos días, que exige el E-commerce.	Se construyen nuevas plataformas logísticas y parques industriales, de carácter privado, en diferentes puntos de la ciudad, en el marco de un Plan de Ordenamiento Territorial Logístico.	El crecimiento del e-commerce en la Ciudad de Córdoba, sin una adecuada política de planificación territorial y sin inversiones privadas, genera más tensiones en la logística urbana de la ciudad. El avance de las operaciones logísticas se materializan de manera descoordinada entre los actores privados.
EX9	Continuidad de la política pública "Revolución de los aviones", refuerza el sistema aerocomercial de Argentina. Córdoba consolida su posición con Hub de pasajeros. Gran incremento de pasajeros.	Continuidad de política pública "Revolución de los aviones", con tendencia ascendente moderada del número de pasajeros.	Política desmedida de vuelos "Low Cost" tiene impactos ambientales negativos. Predomina la falta de planificación, acarreando consecuencias negativas en la ciudad de Córdoba.
EX4	Activas políticas públicas de promoción del desarrollo económico. Inicio de obras de infraestructura de envergadura, financiadas –en	Avance de obras de manera paulatina, frente a contexto de restricción presupuestaria y elevado peso de la deuda en dólares. Implementación de	La profundización de la crisis impide el avance de obras de infraestructura y construcción de equipamientos. Escaso presupuesto para el desarrollo

	parte- con financiamiento externo. Política de apoyo a Parques Industriales. Construcción y puesta en funcionamiento del Polo Educativo en Juárez Celman.	políticas públicas de promoción del desarrollo económico, con impacto limitado. Avance paulatino de la construcción del Polo Educativo en Juárez Celman.	de políticas públicas de desarrollo económico. Dificultades económicas impiden avance de la obra del Polo Educativo en Juárez Celman.
IN3	Continuidad del Plan de obras viales planificado por el Gobierno de la Provincia de Córdoba. Avance del 2° Anillo de Circunvalación. Refuerzo de red vial transversal en Zonas Norte y Este (Av. Figueredo, entre otras), la Av. Rancagua (Ruta A74) y Autopista a San Francisco. Culminación del Plan de obras en el Aeropuerto Ing. Taravella y realización de obras complementarias para la logística de cargas aéreas.	Avance moderado del 2° Anillo de Circunvalación. Culminación de obras en Autovía Córdoba-Jesús María y Autopista Córdoba-San Francisco. Culminación del Plan de obras en el Aeropuerto Ing. Taravella.	El proyecto del 2° Anillo de Circunvalación presenta sólo avances administrativos (Expropiaciones), producto de restricciones presupuestarias y dificultades para acceder a financiamiento internacional. Imposibilitada de culminar obras en el Aeropuerto Ing. Taravella.
IN8	Implementación de políticas públicas de promoción de desarrollo económico local y territorial. Puesta en marcha, con apoyo económico de la CAF, de la Hoja de Ruta de Logística Urbana Sostenible y Segura. Políticas diseñadas en un marco de concertación y articulación inter-sectorial. Equilibrio en las finanzas públicas.	Voluntad política para la transformación económica del territorio enfrenta restricciones presupuestarias e debilidad institucional de la Administración Pública.	Gestión local deficiente en la prestación de servicios públicos básicos. Elevada restricción presupuestaria. Ausencia de políticas públicas para el desarrollo económico local.
IN2	Inversión en plantas de potabilización y red de distribución de agua. Conclusión del Programa Integral de Gasoductos Troncales y avance de la incorporación de usuarios a las nuevas redes de gas natural. Continuidad del Programa Municipal de saneamiento y desagües cloacales. Inversión en la planta de tratamiento de Bajo Grande, actualmente colapsada. Importantes mejoras en transporte público de pasajeros.	Inversión marginal en agua y cloacas, que alcanza para sostener los niveles de cobertura actuales. No se realizan mejoras significativas en el Establecimiento Depurador de Aguas Residuales (Planta de Bajo Grande). Mejoras parciales en el transporte público de pasajeros.	Continuidad de la tendencia descendente de hogares con acceso a los servicios de gas y cloacas. Se profundiza la emergencia ambiental en la Planta de Bajo Grande. Continuidad del déficit del sistema de transporte público de pasajeros.
IN6	Lineamientos de los Estudios de las Zonas Norte y Este de Córdoba se utilizan como base para el diseño de los Planes de sector. Política de cumplimiento de la planificación y el ordenamiento territorial. Avance del Ordenamiento Logístico, en el marco del Plan	Se establecen planes de sector, en las Zonas Norte y Este y sancionan nuevas ordenanzas para el Ordenamiento Territorial Logístico. Se prioriza protección del Cinturón Verde. La debilidad institucional de la Municipalidad dificulta el control del cumplimiento de lo normado y planificado.	Primacía de la desorganización del territorio. Incumplimiento de la Normativa vigente. Proliferan las incompatibilidades de uso, producto de la urbanización dispersa, "estrangulando" las zonas industriales y agrícolas.

	Estratégico "Córdoba Polo Logístico".		
IN9	Contexto de estabilización económica del país e implementación de políticas provinciales y municipales de estímulo al desarrollo industrial, favorecen re-impulso del sector. Crecimiento ordenado, en el marco de políticas de ordenamiento territorial, basado en la instalación de empresas en Parques Industriales. Retorno a la política de estímulo económico a empresas radicadas en PI.	Estabilización económica estimula la recuperación del sector industrial. Crecimiento industrial se produce de manera espontánea, sin sólidas políticas de apoyo económico y organización territorial.	Continúa el estancamiento del sector industrial, en contexto de crisis económica. La permanencia de recesión y/o crecimiento moderado resultan insuficientes para despegue de la industria argentina en general, y de Córdoba en particular. Dicha trayectoria negativa, repercute en destrucción de empresas y de empleos industriales.
IN10	Continuidad de trayectoria ascendente de la logística dentro del conjunto de actividades económicas en la Provincia y la ciudad de Córdoba. Mayor importancia de actividades logísticas dentro del conjunto del funcionamiento de la economía, contribuye al fortalecimiento del sector. Al crecimiento espontáneo se añade políticas públicas de estímulo e iniciativas pública-privadas.	La trayectoria ascendente de la logística se mantiene, sin acompañamiento de políticas públicas de envergadura para un crecimiento organizado y territorialmente equilibrado.	Continuidad de trayectoria ascendente de la logística como sector económico. Crecimiento desordenado y atomizado de las actividades logísticas trae consecuencias negativas en materia ambiental y congestión vehicular.
IN5	Fortalecimiento del entramado productivo y de servicios de las Zonas Norte y Este. Localización de nuevos establecimientos productivos. Consolidación de la Zona Norte como Parque Industrial Abierto. Emplazamiento de Plataformas Logísticas e Industriales en Zonas Norte y Este.	Radicación de empresas de manera desorganizada. Incompatibilidad de usos del suelo produce tensiones sociales y conflictos ambientales.	Desempeño irregular de los sectores económicos radicados en las Zonas Norte y Este, como consecuencia de la continuidad de la crisis económica. La crisis económica afecta el desempeño de las empresas industriales y el comercio, relevantes en sendas zonas.
IN4	Mejoría en los indicadores sociales de las Zona Norte y Este, producto del fortalecimiento del tejido económico e institucional y la realización de obras de infraestructura básica.	Las Zonas Norte y Este continúan con elevados niveles de NBI, presentando los índices más elevados de la ciudad. Mejora en la dotación de servicios públicos básicos.	Empeoramiento de la situación social de las Zonas Norte y Este. Radicación de nuevos asentamientos informales. Falta de inversiones en obras de infraestructura básica.

	Escenario optimista
	Escenario tendencial
	Escenario negativo

6.3. Escenarios

Escenario tendencial

Este escenario se caracteriza por tasas de crecimiento económico moderado. La continuidad, atenuada, de la Guerra Comercial entre Estados Unidos y China impide el despegue económico de las principales economías del mundo, no sólo porque afecta a las dos de mayor envergadura, sino que además tiene grandes impactos en la Unión Europea. Este último bloque, tiene a sendos países en puga como sus dos principales socios comerciales, lo cual explica el gran impacto que tiene el conflicto entre éstos sobre su trayectoria económica.

Un contexto económico internacional sin dinamismo, producto del proteccionismo de las principales economías del mundo, no contribuyen a que Argentina modifique su situación actual, país que continúa en el estancamiento económico, con elevados niveles de inflación y recesión. La restricción externa, el elevado endeudamiento del sector público y la persistencia del déficit fiscal, sin un contexto internacional favorable, consolidan un escenario económico nacional adverso.

A nivel de políticas públicas implementadas por el Estado Nacional, se destaca la continuidad de aquella denominada “Revolución de los aviones”, consolidando el crecimiento del sector aerocomercial. En este contexto, Córdoba fortalece su posición como principal Hub de pasajeros del país, elevando el flujo de viajes que utilizan el Aeropuerto Ing. Taravella como punto de conexión entre distintos puntos del país.

Avanza el comercio electrónico en el país, continuando la tendencia ascendente. Dada la carencia de dólares que enfrenta Argentina, se restringen las compras en el exterior, bajo el formato “puerta a puerta”, en el marco de una política orientada a disminuir la salida de divisas del país. Esta situación representa el cambio de orientación, frente a una incipiente política de liberalización del sector.

El sector logístico continúa creciendo, siendo cada vez más relevante dentro del conjunto de la economía argentina y de Córdoba en particular. En este contexto, se potencia la construcción de nuevas plataformas logísticas y parques industriales en el país y la provincia. En la Provincia de Córdoba la radicación de este tipo de plataformas cuenta con la asistencia del Estado Provincial, en el marco de la política de promoción de los agrupamientos industriales. En la ciudad de Córdoba se replica dicha tendencia, con el impulso del Plan Estratégico Córdoba Polo Logístico.

En materia de políticas públicas implementadas por el Estado Provincial, la profundización de la crisis impide el avance de obras de infraestructura y construcción de equipamientos. Las restricciones presupuestarias impiden consolidar programas de desarrollo económico. En esta misma línea, se presenta un avance moderado del 2° Anillo de Circunvalación y se culminan las obras en Autovía Córdoba-Jesús María y Autopista Córdoba-San Francisco. Asimismo, se culmina el Plan de obras en el Aeropuerto Ing. Taravella.

A nivel Municipal, la gestión local de la ciudad de Córdoba profundiza los déficits en la prestación de servicios públicos básicos. Las limitaciones políticas, económicas y la conflictividad entre el Gobierno y las organizaciones sindicales, dificulta la realización de reformas tributarias y administrativas, que permitan mejorar la situación fiscal de la Municipalidad de Córdoba. Esto configura un escenario de mayor complejidad para la ciudadanía, que padece de manera cotidiana la inadecuada prestación de servicios públicos.

A pesar de las restricciones señaladas, continúa el plan de obras en materia de servicios públicos básicos. No obstante, se mantiene la tendencia descendente de hogares con acceso a los servicios de cloacas y gas, dado a que el crecimiento de la urbanización supera el ritmo de ejecución de las obras. En materia transporte público, no se realizan inversiones adicionales, por lo cual se sostiene una situación de prestación deficitaria. Respecto a los efluentes cloacales, se profundiza la emergencia ambiental en la Planta de tratamiento de Bajo Grande.

En relación al Ordenamiento Territorial de la ciudad de Córdoba, se implantan planes de sector, en las Zonas Norte y Este y sancionan nuevas ordenanzas para el Ordenamiento Territorial Logístico. Con el objeto de poner freno a la retracción del Cinturón Verde, la nueva normativa le otorga especial relevancia a su protección, estableciendo límites al avance de la urbanización dispersas y estimulando a los productores a que continúen con la actividad productiva. Sin embargo, la debilidad institucional de la Municipalidad dificulta el control del cumplimiento de lo normado y planificado, persistiendo la desorganización imperante.

El contexto de la crisis económica del país conlleva la persistencia del estancamiento del sector industrial en Argentina, y en Córdoba. La trayectoria negativa, repercute en destrucción de empresas y de empleos industriales en la ciudad de Córdoba, siendo marginal la radicación de nuevas firmas. En este marco de crisis, los sectores económicos predominantes en las Zonas Norte y Este de la ciudad de Córdoba tienen un desempeño irregular. La crisis

económica afecta el desempeño de las empresas industriales y el comercio, relevantes en ambas zonas.

En el mismo marco, las Zonas Norte y Este continúan con elevados niveles de NBI, presentando los índices más elevados de la ciudad. Si bien mejora en la dotación de servicios públicos básicos, no basta para revertir los años de carencias, que configura al territorio como uno de los más postergados Córdoba.

En este contexto tendencial, de situación económica y social irregular, se avanza con el emplazamiento de la Plataforma Logística-Industrial Juan B. Justo. La decisión de concretar el proyecto, se adecúa a los lineamientos establecidos por los estudios territoriales de las Zonas Norte y Este, que postulan la necesidad de fortalecer el tejido logístico-industrial del área. Desde la Municipalidad, consideran que este tipo de equipamiento constituyen una barrera para la expansión de la urbanización dispersa, proceso que pretenden detener.

El desarrollo de la PLIJBJ contribuye a reforzar la premisa de consolidar en la Zona Noreste una dinámica territorial caracterizada por la convivencia de usos y actividades. Dado que la propuesta de plataforma plantea como objetivos brindar soporte físico y de servicios a empresas industriales y logísticas PyME, es analizado de manera favorable por las autoridades gubernamentales.

La puesta en funcionamiento de PLIJBJ presenta limitantes, y tiene consecuencias negativas y positivas para el entorno territorial. Entre los primeros, el contexto económico irregular dificulta el cumplimiento de los objetivos previstos por los impulsores del proyecto, limitándose a la PLIJBJ a la prestación de soporte físico, sin grandes inversiones en tecnología, ni la prestación de servicios empresariales de avanzada. Así, la Plataforma se configura como un proyecto que no destaca de la media de los equipamientos de este tipo, radicados en la ciudad de Córdoba.

Entre los aspectos negativos, el funcionamiento de la PLIJBJ se constituye en un importante generador de contaminación sonora, afectando a la población residente en el área. El incremento del flujo de transporte de cargas en la Zona eleva la congestión vehicular y la polución ambiental, lo cual representa un elemento de conflictividad con los habitantes del Barrio Guiñazú y las autoridades del Centro de Participación Comunitaria.

Por el lado de los aspectos positivos, se destaca el hecho de ser el primer agrupamiento industrial-logístico orientado exclusivamente a empresas PyME, lo cual favorece el

posicionamiento de este tipo de firmas en la Zona. Asimismo, contribuye a elevar la calidad del entramado empresarial de la Zona Noreste y generar nuevos puestos de trabajo, aspecto sumamente necesario en un sector con elevados niveles de NBI y desigualdad económica.

Escenario Negativo

Este escenario se presenta en un contexto económico internacional negativo. La profundización de la Guerra Comercial entre Estados Unidos y China perjudica el desenvolvimiento de las principales economías del mundo, contrayendo la actividad mundial. Se retraen los flujos de capitales a nivel internacional y Estados Unidos sube la tasa de interés, con severos impactos en el conjunto de la economía global, y en particular de aquellas cuyo desempeño se encuentra vinculado al valor de la moneda estadounidense.

La profundización de la guerra arancelaria entre Estados Unidos y China, no provoca una disminución en la tasa de crecimiento de este último ya que las importaciones por el mayor nivel de actividad del primero no se ven reducidas. Argentina aprovecha tanto los efectos de la “guerra comercial” como del crecimiento de la clase media de este país, para aumentar la canasta y cuotas de productos agropecuarios que comercializa con el gigante asiático.

A la situación anterior, se añade que las inversiones en Vaca Muerta, que es la 2° reserva mundial de gas no convencional y 4° de petróleo no convencional, se encuentran en una fase de maduración. En virtud de ello, la economía presenta cierto nivel de dinamismo económico, que permite superar la recesión, pero a tasas de crecimiento moderadas.

A nivel político, se continúa con la implementación de políticas de ajuste fiscal, bajo el estricto control del Fondo Monetario Internacional. El Organismo Internacional consolida su posición de “tutor” de las políticas llevadas a cabo por el Estado Argentino, haciendo uso del poder que le confiere haber otorgado al país sudamericano el crédito más abultado de la historia de la institución y que dicha Nación sea su principal deudora. En este contexto, el Estado Nacional Argentino profundiza las políticas recomendadas por el FMI, tales como la disminución del Gasto Público, reducción de programas sociales, flexibilización laboral, reforma jubilatoria y reducción de barreras proteccionistas, entre otras.

Entre las medidas de apertura comercial adoptadas, se destaca una mayor liberalización de la compra de productos del extranjero, en formato “puerta a puerta”. De este modo, el comercio electrónico da un salto exponencial en la participación total de ventas, basado en una mayor participación de grandes jugadores del mercado, como Amazon. En esta línea, crece el peso

de las grandes plataformas en el sistema de comercialización de Argentina, en detrimento de las empresas PyME.

El crecimiento del E-Commerce en la Ciudad de Córdoba, sin una adecuada política de planificación territorial, inversión pública ni privada, genera más tensiones en la logística urbana de la ciudad. El avance de las operaciones logísticas se materializa de manera descoordinada entre los actores privados, sin políticas públicas orientadas a ordenar los flujos y puntos de concentración y desconcentración de las cargas. Esta situación trae aparejada mayor congestión vehicular, incremento de la siniestralidad vial y contaminación ambiental.

La liberalización también alcanza niveles inéditos en materia aerocomercial, llevándose a cabo una política desmedida basada- fundamentalmente- en vuelos “Low Cost”. El Aeropuerto de Córdoba incrementa de manera exponencial el número de pasajeros transportados, lo cual produce elevados impactos ambientales negativos. Predomina la falta de planificación, acarreado consecuencias negativas sobre el entorno físico, la infraestructura y la organización vehicular del entorno próximo al Aeropuerto Internacional Ing. Taravella.

A nivel provincial, el Gobierno avanza de manera lenta en la ejecución del Plan de obras públicas a infraestructura. El contexto económico nacional adverso, sumado al elevado peso de la deuda en dólares sobre las finanzas públicas provinciales, restringe el presupuesto disponible. En este escenario, se restringe la implementación de políticas públicas de promoción del desarrollo económico y territorial, como por ejemplo el Polo Educativo Juárez Celman. Las políticas de estímulo a la inversión productiva se sostienen, pero se disminuye el número de beneficiarios y el presupuesto real asignado.

En materia de infraestructura vial, dadas las restricciones presupuestarias y las dificultades para acceder al financiamiento internacional, el proyecto del 2° Anillo de Circunvalación presenta sólo avances administrativos. El Estado Provincial continúa con la ejecución de expropiaciones de tierras del futuro trazado de dicha red vial, sin concretar avances concretos de obras. De las principales vías que vinculan la ciudad de Córdoba con las ciudades del interior provincial, sólo se culmina la Autovía Córdoba-Jesús María, quedando inconclusa la Autopista Córdoba-San Francisco.

La inversión en infraestructura básica presenta un panorama similar. Se realizan obras marginales de agua, cloacas y gas natural, que alcanza para sostener los niveles de cobertura

actuales. Por su parte, no se realizan mejoras significativas en el Establecimiento Depurador de Aguas Residuales (Planta de Bajo Grande), limitándose a acciones de saneamiento básico.

El leve repunte económico del país, estimula la recuperación del sector industrial. En Córdoba, el incipiente crecimiento de la industria se produce de manera espontánea, sin solidas políticas de apoyo económico y organización territorial. Prima la desorganización del territorio y el incumplimiento de la normativa vigente en materia de localización de actividades productivas. Como consecuencia de ello, proliferan las incompatibilidades de usos del suelo, entre la urbanización, zonas industriales y agrícolas.

Del mismo modo, se mantiene la trayectoria ascendente de la logística dentro del conjunto de actividades económicas. El crecimiento del sector se da sin acompañamiento de políticas públicas de envergadura, lo cual impide que dicho proceso expansivo se materialice de manera organizada y territorialmente equilibrada. Esta situación, conlleva el surgimiento de tensiones sociales y conflictos ambientales de relevancia.

La falta de infraestructura y un contexto económico de estabilidad no contribuyen a mejorar la situación social de las Zonas Norte y Este de la ciudad de Córdoba, ya que revertir una histórica situación de desigualdad requiere de elevados niveles de inversión pública y actividad económica. Se produce un empeoramiento de los indicadores sociales y se radican nuevos asentamientos informales, que carecen de infraestructura básica.

En este contexto pesimista, se avanza en la ejecución de la PLIJB. La leve recuperación económica promueve la creación de nuevas empresas industriales y logísticas, que necesitan de espacio físico para su radicación. En este contexto, la propuesta de la PLIJB representa una oportunidad atractiva para empresas PyME, en tanto la Plataforma brinda servicios que permite resolver, de manera relativamente acelerada, las necesidades de infraestructura y servicios básicos para operar.

El proyecto avanza, presentando un crecimiento espontáneo, sin contar con un marco normativo claro por parte de la Administración Pública Municipal. Es decir, se inscribe dentro de la desorganización que exhibe el conjunto del territorio de la ciudad de Córdoba. La falta de planificación y control, conlleva una conflictividad de usos entre la PLIJB y los usos del suelo residencial, institucional y agrícola, presentes en la Zona.

La acelerada expansión de la PLIJB expulsa la actividad agrícola, que se desarrolla en las cercanías del predio. Esta situación afecta de manera directa un sector que ya evidencia un

marcado deterioro, reduciendo la superficie del Cinturón Verde de la Zona Noreste. Además, un adecuado manejo de los efluentes cloacales de la PLIJB, contamina las fuentes de captación de agua que provee a los canales de riego, dañando un recurso esencial para la producción agrícola.

Dada la falta de controles, el emplazamiento de la Plataforma no respeta las zonas de amortiguación, que exige la normativa sobre Agrupamientos industriales. Esto conlleva que el funcionamiento de la PLIJB produzca elevados impactos negativos sobre el entorno territorial, en particular sobre los habitantes de Barrio Guiñazú y quienes asisten al establecimiento educativo. La cercanía con viviendas e instituciones, sin adecuadas medidas de mitigación produce elevados niveles de contaminación sonora y ambiental.

La falta de cloacas en el sector no sólo afecta el agua de riego, sino que también produce una saturación de los pozos ciegos, situación que genera malos olores. A estos impactos negativos, cabe añadir la congestión vehicular, incremento de la siniestralidad vial y deterioro del paisaje urbano.

Escenario optimista

Este escenario se desarrolla en un contexto económico favorable, caracterizado por la recomposición de la actividad económica internacional, con tasas de crecimiento elevadas. Se produce un proceso de recomposición multipolar, con una recuperación de los BRICS. El fin de la guerra comercial entre Estados Unidos y China contribuye al repunte del crecimiento económico mundial, a tasas más elevadas que los años previos.

En el marco del contexto económico mundial favorable, se produce un repunte de la economía argentina con niveles de crecimiento positivos (3-5% anual). Contribuyen a esto, el despegue de las exportaciones de gas y petróleo no convencional que produce Vaca Muerta, y el buen desempeño del sector agropecuario, en un marco de precios internacionales intermedios de las materias primas.

El Gobierno Nacional Argentino logra un exitoso proceso de renegociación de la deuda externa, en particular con el Fondo Monetario Internacional. Esto relaja la situación fiscal, permitiendo direccionar recursos a estimular el mercado interno y una política de sustitución de importaciones. Se despliega una agresiva política antiinflacionaria, basada en acuerdos sectoriales, logrando estabilizar la inflación en niveles moderados (entre 15% y 30% anual).

En materia comercial, se mantiene la tendencia al aumento de las compras a través del E-Commerce. El Gobierno Nacional decide continuar con el sistema de compras en el exterior, bajo el formato “puerta a puerta” con restricción de montos (12 envíos al año de USD 50 cada uno sin pagar impuestos). La maduración de la comercialización electrónica permite una mayor inserción de PyMES, que incrementan su participación en las ventas totales bajo esta modalidad.

Acompañando el avance del E-Commerce y la tendencia al incremento de las actividades logísticas a nivel global, se produce una importante transformación del sistema logístico del país y la Provincia de Córdoba. Avanzan importantes proyectos de plataformas logísticas y parques industriales, en el marco de un Plan de Ordenamiento Territorial Logístico, impulsado por la ciudad de Córdoba con apoyo de la CAF. Operadores logísticos incorporan tecnología de vanguardia, para hacer frente a las exigencias crecientes de entregas en pocos días, que exige el comercio electrónico.

El Estado Nacional da continuidad de política pública “Revolución de los aviones”, con tendencia ascendente, moderada, del número de pasajeros. Los vuelos nacionales e internacionales incrementan, de manera paulatina. El aumento de frecuencias de los vuelos, permite consolidar el sistema de transporte de cargas aéreas, vital para un mejor desempeño del E-Commerce.

El Gobierno Provincial implementa activas políticas públicas de promoción del desarrollo económico. Se destaca el inicio de obras de infraestructura de envergadura, financiadas –en parte- con financiamiento externo y con transferencias del Estado Nacional. Avanza la política de apoyo a Parques Industriales, con inversión estatal en infraestructura y apoyo económico a empresas que se radiquen en ellas. Se ejecuta, de manera acelerada, la construcción del Polo Educativo en Juárez Celman, junto al emplazamiento del Campus Norte de la Universidad Nacional de Córdoba.

También evoluciona aceleradamente el plan de obras viales diseñado por el Gobierno de la Provincia de Córdoba, entre las que se destacan el 2° Anillo de Circunvalación, el refuerzo de red vial transversal en Zonas Norte y Este (Av. Figueredo, entre otras), la construcción en autovía de la Av. Rancagua (Ruta A74) y la finalización de la Autopista a San Francisco. Por su parte, el Estado Nacional culminación el Plan de obras en el Aeropuerto Ing. Taravella y lleva adelante obras complementarias para la logística de cargas aéreas.

El Estado municipal de la ciudad de Córdoba implementa políticas públicas de promoción de desarrollo económico local y territorial, con apoyo económico de los Estados Nacional y Provincial. Asimismo, pone en marcha con apoyo económico de la CAF, los proyectos establecidos en la Hoja de Ruta de Logística Urbana Sostenible y Segura, elaborado por este último Organismo Internacional. Estas políticas se dan en un marco de concertación y articulación inter-sectorial, con un rol fundamental de la Agencia para el Desarrollo Económico de la ciudad de Córdoba.

Los Estados Provincial y Municipal realizan importantes inversiones en plantas de potabilización y red de distribución de agua, mientras que el Gobierno Provincial concluye el Programa Integral de Gasoductos Troncales, avanzando con la incorporación de usuarios a las nuevas redes de gas natural. Continúa el Programa Municipal de saneamiento y desagües cloacales, con una importante inversión en la planta de tratamiento de Bajo Grande, actualmente colapsada.

En materia de Ordenamiento Territorial, los lineamientos de los Estudios e las Zonas Norte y Este de Córdoba se utilizan como base para el diseño de los Planes de sector. Se adoptan medidas específicas para el Ordenamiento Territorial Logístico, en el marco del Plan Estratégico “Córdoba Polo Logístico”, impulsado por ADEC y la Municipalidad, en colaboración con las principales cámaras empresariales.

Contexto de estabilización económica del país e implementación de políticas provinciales y municipales de estímulo al desarrollo industrial, favorecen re-impulso del sector. Crecimiento ordenado, en el marco de políticas de ordenamiento territorial, basado en la instalación de empresas en Parques Industriales. Se retoman las políticas de estímulo económico a empresas radicadas en PI.

Continúa la trayectoria ascendente de la logística dentro del conjunto de actividades económicas en la Provincia y la ciudad de Córdoba, consolidando su importancia dentro del tejido empresarial. Al crecimiento espontáneo se añade políticas públicas de estímulo e iniciativas pública-privadas, como las mencionadas anteriormente.

El contexto económico favorable y la implementación de políticas públicas adecuadas contribuye al fortalecimiento del entramado productivo y de servicios de la Zona Noreste a partir de la localización de nuevos establecimientos productivos. En línea con lo delineado por el Estudio de Zona Norte de Córdoba, consolida este ámbito territorial como Parque Industrial

Abierto. Se emplazan Plataformas Logísticas e Industriales en Zonas Norte y Este, orientadas a la convivencia de diversos usos del suelo, entre ellas las que se encuentra la PLIJB.

La mejora de la economía, sumado a la implementación de políticas adecuadas produce una importante mejoría en los indicadores sociales de las Zona Norte y Este. Son fundamentales en ello, el fortalecimiento del tejido económico e institucional y la realización de obras de infraestructura básica, por su impacto en la reducción del desempleo y de NBI.

En este escenario optimista, se prevé la ejecución y puesta en funcionamiento de la PLIJB. El proyecto se lleva adelante de manera integral, prestando no sólo soporte físico sino también servicios empresariales de calidad, a las firmas radicadas. Es decir, además de soporte físico, brindan servicios de consultoría, asesoramiento técnico y se pone especial énfasis en la generación de redes asociativas entre las firmas.

El proyecto de PLIJB se posiciona como un agrupamiento logístico-industrial sostenible de empresas PyME, basado en estímulo a la cultura cooperativa. En este marco, la administración del parque promueve prácticas empresariales orientadas a compartir bases de datos, recursos humanos, gestión integral de los residuos industriales, y provisión de energía con fuentes mixtas, utilizando progresivamente fuentes renovables.

Sobre la base de un contexto económico favorable, y en base a la articulación con el sector público, la PLIJB direcciona los esfuerzos a constituirse en un proyecto de avanzada en la ciudad de Córdoba. En este sentido, implementa acciones para la reducción del consumo de agua, de residuos sólidos y de contaminantes; pone en marcha una incubadora de empresas, que presta servicios a las firmas radicadas; articula con universidades para la realización de pasantías y el dictado de cursos; y genera cadenas de intercambio y compras comunes entre empresas radicadas en la Plataforma.

A pesar de la implementación de medidas de mitigación y la impronta sostenible de la PLIJB, tiene impactos negativos en el torno territorial. El incremento de los flujos de vehículos y la concentración de actividades industriales, produce una mayor congestión vehicular en la Zona, al mismo tiempo que eleva los niveles de polución ambiental. Si bien las medidas de mitigación permiten la convivencia de usos industriales-logísticos con los residenciales e institucionales, se constata una mayor presión sobre las infraestructuras de transporte y de servicios.

Bibliografía

ADEC (2015), Prospectiva Territorial para el Área Metropolitana de Córdoba. Escenarios para Córdoba. Disponible en <http://www.adec.org.ar/biblioteca.php?actions=down&a=MzlxMA==>

ADEC (2016). “Estudio de la Zona Norte de la ciudad de Córdoba”.

ADEC (2017) “Estudio de la Zona Este de la ciudad de Córdoba”.

ADEC (2018). “Estudio prospectivo de la logística de la ciudad de Córdoba”. Estudio N°5.

Albuquerque, F. (2004). “Desarrollo económico local y descentralización en América Latina”. Revista de la Cepal, n° 82, pp 151-171.

Albuquerque, F. (2018). El Enfoque del Desarrollo Económico Local. Red Conecta DEL.

Antún, J. P. (2013). “Distribución Urbana de Mercancías: Estrategias con Centros Logísticos”. Banco Interamericano de Desarrollo”.

Arca, M. y Beinstein, J. (2014). Manual Básico de Prospectiva.

Bevilacqua, M. y Storti, L. (2019). Informes de cadenas de valor. Ministerio de Hacienda de la Nación Argentina. Informe N°36.

Briano, L.; Fritzsche, M y Vio, L. (2003). “El lugar de la industria. Los parques industriales en la reestructuración productiva y territorial de la Región Metropolitana de Buenos Aires”. Revista eure (Vol. 86).

Corporación Andina de Fomento (2019). Hoja de ruta de logística urbana sostenible y segura de Córdoba (LOGUS). Documento de trabajo.

CAMARCO (2014), Las zonas de actividad logística en la experiencia internacional. Su rol estratégico para incrementar la competitividad. Disponible en: <http://www.camarco.org.ar/file/getpublicfile?id=1682>

Espinoza, J. O. (2006). “La prospectiva territorial: Un camino para la construcción social de territorios de futuro”. Región, Espacio y Territorio En Colombia, 301–336

Fernández, R., y Vigil, J. I. (2007). “Clústers y Desarrollo Territorial. Revisión teórica y desafíos metodológicos para América Latina”. Disponible en: www.giete.org.ar

García, T. N., y Garbero, N. (n.d.). “Análisis de una Política de Desarrollo Productivo: Parque Industrial. Villa Regina, Provincia de Río Negro”. Tesis Maestría en Finanzas Públicas. Universidad Nacional de la Plata.

García Delgado, D. y Peirano, M. (2011) (Comps.). "El modelo de desarrollo con inclusión social: la estrategia de mediano plazo". Buenos Aires. Ciccus.

Godet, M., Durance, P., García, K., Cercle, E., Lipsor, C., Giget, M., Perseil, S. (2009). Cuaderno del Lipsor. La prospectiva estratégica para las empresas y los territorios. Serie de trabajo N° 10.

Gómez Piñeiro, J. (2010). "Aproximación a la formulación del diagnóstico territorial". Lluralde-Investigación Espacial. Revista N° 33, 209-232.

Marsanasco, A, (2012). "La trastienda ontológica de los aglomerados productivos en Argentina, imaginario e innovación". Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas.

Mitnik, F. (Coord). (2011). Desarrollo de cadenas productivas, clusters y redes empresariales. Herramientas para el desarrollo territorial. Fondo Multilateral de Inversiones, Banco Interamericano de Desarrollo, Agencia para el Desarrollo Económico de Córdoba. Ed. Copiar.

Montanez, L.; Pereira, P.; Rodriguez, R.; y Veverka, J., (2015). "Guía logística: Aspectos conceptuales y prácticos de la logística de cargas". Banco Interamericano de Desarrollo.

Montero, J., y Sarmiento, A. (2017). La logística urbana, la ciudad logística y el ordenamiento territorial logístico. Revista Especializada En Tecnologías Transversales de La Organización. RETO, 4(4), 9–20.

Puliafito, E. (2010). Transporte Y Calidad Del Aire Informe N°4: Opciones De Mitigación De Las Emisiones De Carbono Para El Sector Transporte En Argentina. 1–54.

Quetglas, F. (2008). ¿Qué es el desarrollo local? Territorios, Política y Economía. Ed. Capital Intelectual. Claves para todos.

Region, M. (2013). Efectos del urbanismo disperso y consecuencias para la sostenibilidad social. Análisis de la Región Metropolitana de Barcelona. Cadernos Metròpole, 15(29), 15–33.

Rodríguez Miranda, A. y otros (2014) "La herramienta "Parques industriales" y el desarrollo territorial: algunas reflexiones sobre la iniciativa en Uruguay". Serie Documentos de Trabajo, DT 02/2014. Instituto de Economía, Facultad de Ciencias Económicas y Administración, Universidad de la República, Uruguay.

Subirats, J.; Knoepfel, P.; Larrue, C. y Varone, F. (2008): "Análisis y gestión de políticas públicas", Barcelona, Editorial Ariel Ciencia Política.

Vazquez Barquero, A. (2007). «Desarrollo endógeno. Teorías y políticas de desarrollo territorial», Investigaciones Regionales, España, AECR, 11, pp 1-12.

Villar, A. (2007). Políticas municipales para el desarrollo económico-social. Revisando el desarrollo local, Buenos Aires, Ciccus.

Sitios Web Consultados

Busaniche, J. (17 de septiembre de 2017) Afirman que por las “low cost” Córdoba puede ser un polo regional de e-commerce. Perfil. Recuperado de: <https://www.perfil.com/noticias/cordoba/afirman-que-por-las-low-cost-cordoba-puede-ser-un-polo-regional-de-e-commerce.phtml>

Colautti, F. (30 de marzo de 2019) Una por una, qué pasa con las rutas nacionales en Córdoba. La Voz del Interior. Recuperado de <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/una-por-una-que-pasa-con-rutas-nacionales-en-cordoba>

Editorial (2 de febrero de 2019) Circunvalación: Expropiación para segundo anillo. La Voz del Interior. Recuperado de: [epara para convertirse en un “hub del e-commerce”](https://www.lavoz.com.ar/comercio-y-justicia/para-convertirse-en-un-hub-del-e-commerce)

Disponible en: <https://comercioyjusticia.info/blog/negocios/cordoba-se-prepara-para-convertirse-en-un-hub-del-e-commerce/>

Editorial (4 de abril de 2019) Schiaretti anuncia planes de gestión que van hasta 2023. La Voz del Interior. Recuperado de: <https://www.lavoz.com.ar/politica/schiaretti-anuncia-planes-de-gestion-que-van-hasta-2023>

Gobierno de la Provincia de Córdoba (20 de noviembre de 2018). Capital y Gran Córdoba con refuerzo de gas para los próximos 20 años. Portal Web del Gobierno de la Provincia de Córdoba. Recuperado de: <https://prensa.cba.gov.ar/informacion-general/capital-y-gran-cordoba-con-refuerzo-de-gas-para-los-proximos-20-anos/>

Municipalidad de Córdoba (13 de agosto de 2019). Las obras que llevaron gas natural a miles de vecinos en la ciudad. Recuperado de: <https://www.cordoba.gob.ar/2019/08/13/las-obras-que-llevaron-gas-natural-a-miles-de-vecinos-en-la-ciudad/>

Anexo

Anexo

Guía temática de las entrevistas

Bloque N° 1: Diagnóstico territorial

1. ¿Cómo considera Ud. que incide el diseño urbano en la actividad logística de las zonas Norte y Este de la ciudad de Córdoba?
2. ¿Cuáles son los principales problemas del transporte de carga en las zonas Norte y Este de la ciudad de Córdoba?
3. ¿Cuáles son los principales factores que configuran el sistema logístico-industrial de las zonas Norte y Este de la ciudad de Córdoba?
4. ¿Qué actores identifica como los más relevantes del sector logístico-industrial en las zonas bajo estudio y en la ciudad de Córdoba en general?
5. ¿Cuáles son los sectores económicos más dinámicos de las zonas bajo estudios?
6. Respecto a los flujos de mercancías en las zonas Norte y Este de la ciudad de Córdoba, ¿dispone de información relativa a la dinámica de desplazamientos? ¿cuáles son los principales nodos atractores/receptores de estos flujos?
7. ¿Dispone de información respecto de cuáles son las principales ciudades del Área Metropolitana con las que se vinculan las zonas bajo estudio?
8. ¿Cómo percibe la trayectoria de la logística en los últimos 10 años con respecto a la actualidad, en las zonas bajo estudio?
9. ¿Qué factores considera condicionantes para el desempeño y planificación de la logística en la ciudad de Córdoba?
10. Según su criterio, ¿cuáles son las principales problemáticas socio-territoriales de las Zonas Norte y Este?

Bloque N°2: Prospectiva PLIJB

11. ¿Qué tipo de regulación establecen las normas urbanísticas sobre el transporte de carga, distribución y almacenamiento de mercancías?, ¿Qué cambios normativos podrían introducirse para superar los problemas y conflictos que existen actualmente?
12. ¿Reconoce espacios adecuados para el emplazamiento de plataformas logísticas en las zonas Norte y Centro de la ciudad de Córdoba? ¿Qué atributos, características y ubicación debe tener este tipo de equipamientos?
13. ¿Considera factible el emplazamiento de la plataforma Logística Juan B. Justo?
14. ¿Podría identificar fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas del emplazamiento de la PLIJB?
15. ¿Qué características/atributos debiera tener la Plataforma?
16. ¿En qué podría contribuir la PLIJB a la Zona y la ciudad en general?
17. ¿Qué criterios de planificación territorial debiera adoptar la PLIJB para alcanzar un desempeño logístico sostenible?
18. ¿Qué escenarios futuros prevé para la zona bajo estudio, a partir del emplazamiento de la PLIJB? (Tendencial, Optimista, Pesimista).