



**Fundación**  
**Banco Municipal**

Agosto  
2015

*Documentos de trabajo*

*Indicadores socioeconómicos de la  
ciudad de Rosario. Análisis del período  
2003-2013.*

FUNDACIÓN BANCO MUNICIPAL

Av. Alberdi 315

Tel: (0341) 4205600 Int: 946

[investigaciones@fundacionbmr.org.ar](mailto:investigaciones@fundacionbmr.org.ar)

## **FUNDACIÓN BANCO MUNICIPAL**

### **Misión**

Contribuir al debate sobre las estrategias más adecuadas para alcanzar un desarrollo económico sustentable a largo plazo que favorezca la calidad de vida y asegure la igualdad de oportunidades a todos los ciudadanos.

### **Objetivos**

- Fomentar el análisis de problemas económico-sociales desde una perspectiva federal, con visión de largo plazo y en el marco dinámico que impone el fenómeno de la nueva economía de la información y la globalización.
- Contribuir a la difusión de información económica y social mediante la recopilación y análisis de datos existentes en las diferentes reparticiones del sector público provincial y municipal.
- Construir un foro de discusión en el que especialistas, representantes del sector privado y del sector público, puedan debatir de manera abierta y con visión de largo plazo soluciones alternativas a los principales problemas que obstruyen el desarrollo económico, la igualdad de oportunidades y la movilidad social.
- Promover la interacción público-privada para la expansión de sectores con alto impacto en la calidad de vida de los ciudadanos, en los que se detecta capacidad potencial para insertarse competitivamente en el mundo globalizado.

### **Consejo de Administración**

Presidente:	Ana Inés Navarro de Gimbatti
Vicepresidente:	Juan Francisco Dogliani
Secretario:	Edgardo Varela
Vocales:	Gabriela Filippini
	Eduardo Ripari
	Marcelo Rossi
	Dora Suárez de Ielpi
	Mario Tourn
Revisor de Cuentas Titular:	Ricardo Giosa
Revisor de Cuentas Suplente:	Analía Berrocal

### **Staff**

Investigadores:	Lara Colombo
	Mailen Ross
	Agustina Thailinger
Administrativo:	Juan Manuel Fortunato

## Introducción

En el marco del convenio celebrado entre el Consejo Económico y Social y la Fundación Banco Municipal, se elaboró el presente trabajo con el objetivo de analizar el desempeño de la ciudad de Rosario respecto de las cinco líneas estratégicas planteadas en el Plan Rosario Metropolitana (PER+10), bajo un foco estrictamente económico. En este sentido, se desarrolló un conjunto de indicadores de la ciudad para el período 2003-2013, basados en el análisis económico y estadístico de numerosas series de datos, y que al relacionarse con los ejes estratégicos trazados en el Plan, permitieron revelar la performance de Rosario en los últimos diez años. Este análisis constituye entonces una mirada más general de cada uno de los proyectos estratégicos que componen estos ejes, complementando el análisis más pormenorizado elaborado por la Unidad de Planificación y Gestión Estratégica Metropolitana, bajo el título, Informe de Avance.

En una primera etapa de trabajo, la Fundación del Banco Municipal avanzó en los indicadores que responden a los siguientes ejes estratégicos:

### **Territorio y medio ambiente**

- Transporte y movilidad.
  - (a) Transporte Urbano de Pasajeros.
  - (b) Transporte de media y larga distancia.
  - (c) Aeropuerto Internacional de Rosario.
  - (d) Evolución de permisos de construcción.

### **Producción, empleo y competitividad**

- Estructura productiva regional y tejido empresarial. Principales actividades económicas.
- Tasas básicas de actividad. Empleo, desempleo, subocupación. Formal e informal.

### **Posicionamiento Nacional e Internacional**

- Perfil del sector turismo.

## Territorio y medio ambiente

### Transporte y movilidad

Rosario es el eje de un importante polo productivo, industrial, comercial y de servicios en sectores como la agroindustria, la biotecnología, las tecnologías de la información y la siderurgia, entre otros. Asimismo alberga aproximadamente a un millón de habitantes y es la ciudad núcleo del área metropolitana que lleva su nombre. En este sentido resulta fundamental el estudio de su conectividad, tanto terrestre como aérea.

#### **Transporte Urbano de Pasajeros (TUP)**

##### *Descripción general del sistema*

El servicio de transporte público en la ciudad de Rosario cuenta actualmente con 3 empresas, operando un total de 42 líneas:

- Rosario Bus SA: es de capitales enteramente privados;
- EMTR SA (Empresa Mixta de Transporte Rosario SA): es de capitales mixtos, con el gobierno municipal de la ciudad como la parte pública;
- SEMTUR (Sociedad del Estado Municipal para el Transporte Urbano de Rosario): su único accionista es el Estado del Municipio de Rosario.

La supervisión del servicio está a cargo del Ente del Transporte de Rosario (ETR), organismo autárquico descentralizado administrativa y financieramente que tiene como objetivo gestionar de manera estratégica el transporte urbano de la ciudad.

Durante la última década el sistema de transporte ha sufrido numerosos cambios a raíz de la crisis que atravesó este servicio público luego de la recesión 1998-2002 y la devaluación del peso. La quiebra de numerosas empresas llevó a que las concesiones de varias líneas tuvieran que ser transferidas a otras y a que se unificaran los recorridos de varias de ellas de forma tal de hacer el sistema financieramente viable. Además se ha visto un proceso de recambio de la flota, en especial a partir del año 2004, que ha derivado en que el 86% de la misma sea modelo 2006 o posterior. Esto implicó que Rosario se convirtiera en la ciudad con la flota más moderna del país. Actualmente, como lo indica la Ordenanza N° 7802, la flota del TUP tiene como máximo una antigüedad de 4 años.

A lo largo de toda la década, el sistema de transporte de la ciudad fue modernizándose a través de la incorporación de tecnología de punta en múltiples aspectos del servicio. En este sentido, puede mencionarse el seguimiento satelital de toda la flota, garantizando de esa forma que la frecuencia de todas las líneas se ajuste a los cuadros horarios publicados en el sitio web del ETR.

Asimismo, vía internet también pueden consultarse los recorridos de todas las líneas graficados en un mapa de la ciudad (INFOMAPAS). Otra mejora del sistema es la implementación de los servicios ¿Cómo Llego? y ¿Cuándo Llego?, permitiendo el primero conocer qué líneas pueden trasladar al pasajero de un punto de la ciudad a otro, mientras que

el segundo ofrece la posibilidad de informarse, por medio de la página del ETR, enviando un SMS, o vía la APP para Smartphone, el horario en que un colectivo de determinada línea pasa por cada parada. Estos servicios se complementaron desde mediados de 2014 con la Línea gratuita de Atención al Ciudadano (147), la cual está disponible para realizar consultas y reclamos sobre el transporte urbano de pasajeros, servicio de taxis y remises, transportes escolares y especiales, tránsito, estacionamiento medido, semáforos y señalización vial.

Con respecto a los medios de pago, desde fines de 2011 se encuentra en funcionamiento la Tarjeta sin Contacto (TSC), la cual puede ser recargada. Existe también la posibilidad de cancelar el importe del boleto con el uso de monedas, pero esto implica un costo mayor al del boleto común (el pagado con tarjeta).

Por otra parte, se pusieron a disposición del pasajero nuevos servicios, como el “Pasaje Plus” que consiste en un beneficio que posibilita a los usuarios del Transporte Urbano realizar hasta 2 viajes una vez agotado el saldo de la TSC. El costo de los pasajes extra es descontado de la recarga siguiente (“Recupero Pasaje Plus”), rigiendo este servicio para todas las líneas de las tres empresas existentes. Asimismo, se incorporó la posibilidad de realizar Trasbordos, es decir, efectuar una combinación de viajes entre líneas de cualquiera de las tres empresas por un lapso de tiempo determinado, en los viajes dentro de Rosario, sin restricción de zonas. El primer pasaje cuesta el valor de la tarifa plena y el segundo es un 33% del valor de esta. Los trasbordos estudiantiles cuentan además con la franquicia del 50% adicional.

Este esquema tarifario incluye además numerosas alternativas para distintos tipos de pasajeros:

- Franquicias del 100% del precio del boleto para los mayores de 69 años, los discapacitados y sus acompañantes, y los vecinalistas y bomberos.
- Descuento del 57% para alumnos de todos los niveles (primario, secundario, terciario y universitario).
- Reducciones tarifarias implícitas para los pasajeros comunes de acuerdo al monto de las cargas realizadas a la TSC. Las mismas se denominan “Boleto de Uso Frecuente” y “Tarjeta Laboral”.

#### *Análisis de la evolución del sistema según estadísticas de pasajeros*

A la hora de estudiar la evolución del TUP se analiza inicialmente la composición del sistema por tipo de pasajero. En este sentido se distingue como primer categoría el “Total Pasajeros TUP”, que incorpora a todos los pasajeros del sistema, sea que paguen el boleto pleno, una parte de este, o que se encuentren franquiciados al 100%. En una segunda categoría se define el “Total Pasajeros Equivalentes”, los cuales hacen referencia a la cantidad de boletos plenos que se deberían cancelar para obtener la misma recaudación total que se tiene con el sistema de tarifas diferenciadas con descuentos. Entonces, cuanto mayor sea la cantidad de pasajeros que pagan una tarifa menor a la plena, menor será la cantidad de pasajeros equivalentes y viceversa. En la última categoría, se encuentra el “Total Pasajeros que Pagan”, que incorpora tanto a aquellos que abonan el boleto en su totalidad (boleto pleno) como a los que lo hacen con descuentos.

Por su parte, con anterioridad al uso de la TSC el sistema de pagos se realizaba con la Tarjeta Magnética. Esta no incorporaba la opción de recargas ni trasbordos, sin embargo, contaba con

un sistema de descuento del 16% a través de la compra anticipada de 40 pasajes. La evolución a la tarjeta inteligente generó un cambio en la registración de descuentos, ya que los mismos cambiaron de modalidad. Al realizar la recarga de la TSC por montos superiores a un límite establecido (“Boleto de Uso Frecuente” y “Tarjeta Laboral”), el sistema automáticamente acredita un 15% o un 25% más; es decir, la tarifa abonada es siempre plena, pero al efectuar el sistema una acreditación de saldo mayor, el descuento queda implícito. Este cambio reviste una mejora en el sistema de descuentos, ya que existe la posibilidad de acceder a una reducción del 25% en la tarifa, pero en el sistema de registración electrónico queda asentado como un pasaje pleno. Consecuentemente, se elimina la categoría “Pasaje Con Descuento” de la registración. De acuerdo a lo explicado, y tal como se observa en la tabla a continuación, para el año 2013 la cantidad de pasajes plenos fue del 86,7%, sin embargo este porcentaje incorporaba tanto a los pasajes plenos como aquellos con descuento.

Por último, la categoría “Estudiantes” corresponde a la franquicia del 50% que se les otorga, mientras que la categoría “Boleto Ocasional” hace referencia a los pasajes cancelados con cambio justo (monedas), es decir, sin el uso de la TSC.

### Total de Pasajeros y Pasajeros que Pagan. Desagregación por tipo de pasaje cancelado.

Pasajeros en miles. Composición en %. Período 2003-2013.

Año	Total Pasajeros TUP	Total Pasajeros Equivalentes	Total Pasajeros que Pagan	TARJETA MAGNÉTICA				TARJETA SIN CONTACTO					PAGO CON MONEDAS		
				Pasaje pleno	Con descuento	Boleto frecuente	Estudiantes	Pasaje pleno	Estudiantes	Trasbordo	Trasbordo estudiantes	Pasaje Plus		Recupero Pasaje Plus	Boleto Ocasional
2003	136.074	114.648	119.252	77,6%	8,8%	-	7,7%	-	-	-	-	-	-	-	6,0%
2004	149.098	127.636	132.170	74,3%	9,9%	-	7,4%	-	-	-	-	-	-	-	8,4%
2005	159.855	139.091	143.067	74,9%	7,3%	-	7,0%	-	-	-	-	-	-	-	10,8%
2006	162.528	141.442	146.123	46,3%	20,5%	-	6,7%	-	-	-	-	-	-	-	26,5%
2007	157.945	137.357	142.628	40,8%	27,6%	-	6,2%	-	-	-	-	-	-	-	25,4%
2008	152.229	134.340	137.665	44,6%	29,9%	-	5,9%	-	-	-	-	-	-	-	19,6%
2009	141.873	125.822	128.600	46,7%	32,6%	-	5,0%	-	-	-	-	-	-	-	15,6%
2010	143.450	125.406	130.775	43,4%	29,7%	6%	5,5%	-	-	-	-	-	-	-	15,9%
2011	141.987	123.228	129.885	41,7%	30,2%	7%	5,0%	0,5%	0,0%	-	-	-	-	-	15,7%
2012	132.122	121.464	120.911	26,2%	14,9%	1%	2,4%	46,1%	2,3%	-	-	-	-	-	7,2%
2013	138.675	122.107	126.972	-	-	-	-	86,7%	4,8%	0,5%	0,0%	1,9%	1,7%	-	4,4%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ente del Transporte Rosario (ETR).

Nota: Se destina la marca “-” a aquellos casilleros en los que no corresponde la existencia de datos debido al cambio en el sistema de pago.

Al analizar el desglose de los pasajeros que pagan por tipo de boleto cancelado se observa que la participación de la categoría Estudiantes es relativamente baja, ya que explica, en promedio para todo el período, el 5,8% de los pasajes cancelados.

Por su parte, el boleto ocasional fue el que evidenció la mayor volatilidad en el período, alcanzando el máximo en 2006 y el mínimo en 2013. Una de las posibles causas de este fenómeno es la dificultad de conseguir la cantidad de monedas suficientes para abonar el pasaje, viéndose agravado esto por el contexto inflacionario vigente. Otra posible explicación es que a pesar de que el boleto ocasional ha sido siempre mayor al pasaje pleno normal, esta diferencia fue aumentando considerablemente. Por ejemplo, para el año 2010 el boleto ocasional era un 5% mayor al boleto abonado con tarjeta, en cambio hacia 2013, este sobre precio alcanza una magnitud de 20%.

Por otro lado, en la tabla a continuación se analiza la composición del TUP en Rosario según tipo de pasajeros, es decir, pasajeros que abonan el boleto (en su totalidad o con descuentos) y los que se encuentran franquiciados al 100%. Estos datos evidencian que en la última década

la proporción de pasajeros que abonan el boleto ha mejorado. Es decir, en promedio para todo el período, sólo el 10% de los pasajeros no abona el boleto.

### Composición de los pasajeros del TUP según tipo.

Período 2003-2013.

Año	Total Pasajeros que Pagan	Total Pasajeros que No Pagan
2003	87,6%	12,4%
2004	88,6%	11,4%
2005	89,5%	10,5%
2006	89,9%	10,1%
2007	90,3%	9,7%
2008	90,4%	9,6%
2009	90,6%	9,4%
2010	91,2%	8,8%
2011	91,5%	8,5%
2012	91,5%	8,5%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del ETR.

Al desagregar los pasajeros que no pagan por tipo de franquicia, se observa que hubo un cambio en la composición. Los discapacitados y acompañantes han aumentado su participación en el total. Lo opuesto sucedió con los mayores de 69 años, sin embargo ésta sigue siendo la categoría de mayor peso.

### Pasajeros que No Pagan. Composición por tipo.

Total pasajeros en miles. Composición en %. Período 2003-2013.

Año	Total Pasajeros que No Pagan	Franquicias (al 100%)		
		Mayores 69 Años	Discapacitados/Acompañantes	Vecinalistas/Bomberos
2003	16.822	74,5%	24,7%	0,8%
2004	16.928	72,4%	27,0%	0,7%
2005	16.788	70,5%	29,1%	0,5%
2006	16.404	69,6%	30,0%	0,5%
2007	15.317	69,2%	30,4%	0,5%
2008	14.563	68,3%	31,2%	0,5%
2009	13.272	66,6%	32,9%	0,5%
2010	12.675	63,9%	35,6%	0,5%
2011	12.102	61,1%	38,4%	0,4%
2012	11.211*	-	-	-
2013	11.703*	-	-	-

Fuente: Elaboración propia en base a datos del ETR.

Nota: Se destina la marca "-" a aquellos casilleros en los que no corresponde la existencia de datos debido al cambio en el de sistema de pago.

\*Dato estimado por el ETR ya que desde el mes de Septiembre 2012 las estadísticas de "pasajeros que no pagan" no se registran debido al retiro paulatino de las viejas máquinas canceladoras de Tarjeta Magnética que permitían su contabilización.

### Análisis de la eficiencia del sistema

Se exponen, a continuación, tres índices para evaluar la eficiencia del sistema, calculados en base a la relación entre el tipo de pasajero y los kilómetros recorridos.

Si se compara el año 2013 con el 2003 los tres índices de eficiencia mostraron una mejoría. Sin embargo, dado que la evolución de los tipos de pasajeros no ha sido pareja, los mismos muestran sus máximos en años diferentes.

Asimismo puede observarse que los kilómetros recorridos del sistema han descendido a lo largo del período analizado, hecho que amortiguaría el efecto de la reducción en la cantidad de pasajeros, propiciado una mejora en los índices. Esto, sin embargo, redundaría en una desmejora del servicio ya que estaría reflejando una caída de la frecuencia de los recorridos.

Acompañando los resultados obtenidos anteriormente, el desempeño del índice (c) así como del cociente “Pasajeros Equivalentes/Pasajeros Totales” denota que la proporción de pasajeros que abonaron el pasaje ha ido creciendo durante el decenio.

### Evolución de los Índices de Eficiencia en el TUP.

Pasajeros y Km en miles. Período 2003-2013.

Año	Km recorridos	Índices de Eficiencia			Pasajeros Equivalentes/ Pasajeros Totales
		(a) Pasajeros Totales/Km	(b) Pasajeros que Pagan/Km	(c) Pasajeros Equivalentes/Km	
2003	55.780	2,44	2,14	2,06	84%
2004	55.962	2,66	2,36	2,28	86%
2005	55.088	2,90	2,60	2,52	87%
2006	54.396	2,99	2,69	2,60	87%
2007	53.487	2,95	2,67	2,57	87%
2008	52.222	2,92	2,64	2,57	88%
2009	49.833	2,85	2,58	2,52	89%
2010	49.651	2,89	2,63	2,53	87%
2011	47.504	2,99	2,73	2,59	87%
2012	44.690	2,96	2,71	2,72	92%
2013	48.501	2,81	2,57	2,52	90%
Var % 2003-2013	-13,1%	15,2%	20,1%	22,5%	6,3%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del ETR.

Dado que durante el período analizado tanto la cantidad de kilómetros recorridos por el sistema como el número de pasajeros transportados ha mostrado oscilaciones pero principalmente una tendencia a la baja, se analizarán escenarios alternativos a los fines de cuantificar la magnitud de los efectos individuales.

En este sentido, se plantean dos casos en los cuales se analiza que hubiese sucedido con la eficiencia del sistema si:

- Los kilómetros recorridos se hubiesen mantenido iguales a los del año 2003, es decir, si no hubiesen descendido, evolucionando el número de pasajeros normalmente.
- Los pasajeros (todos los tipos) se hubiesen mantenido iguales a los del 2003, evolucionando los kilómetros recorridos normalmente.

**Escenarios alternativos de los Índices de Eficiencia.**

	Año	Total Pasajeros TUP	Km recorridos	Índices de Eficiencia		
				Pasajeros Totales/Km	Pasajeros que Pagan/Km	Pasajeros Equivalentes/Km
<b>Simulación a)</b>	<b>2003</b>	136.074	55.780	2,44	2,14	2,06
	<b>2013</b>	138.675	55.780	2,44	2,23	2,19
	<b>Var % 2003-2013</b>	1,9%	-	0,2%	4,5%	6,5%
<b>Simulación b)</b>	<b>2003</b>	136.074	55.780	2,44	2,14	2,06
	<b>2013</b>	136.074	48.501	2,81	2,46	2,36
	<b>Var % 2003-2013</b>	-	-13,1%	15,0%	15,0%	15,0%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del ETR.

De la simulación a) se obtiene que los índices al año 2013 hubiesen mostrado un resultado considerablemente más bajo y por lo tanto una tasa de crecimiento entre puntas mucho menor, como se observa en la tabla precedente. Este dato colabora a afirmar que la caída en los km recorridos del sistema fue una variable que ayudó al buen desempeño de los índices, sin embargo no es menor que esto también implique una caída en la frecuencia o el tamaño de la red del servicio, es decir, un desmejoramiento la calidad del mismo.

En el caso de la simulación b) se obtiene que los índices de eficiencia han mostrado un desempeño considerablemente mejor al de la simulación a). Esto evidencia que la evolución en la cantidad de pasajeros tiene un impacto determinante en los valores de los índices, más aun que los km recorridos. Esto es así ya que a pesar de que los km caen (-13,1%), al mantenerse los pasajeros en niveles de 2003, los índices muestran valores relativamente cercanos a los reales.

#### *Análisis de la movilidad de Rosario*

A fin de analizar los cambios en los patrones de movilidad y desplazamiento de los habitantes de la ciudad, se estudia la evolución de las líneas del TUP. Las mismas se agruparon en cuartiles según la cantidad anual de pasajeros transportados, contabilizando a su vez, la cantidad de líneas de transporte que componen cada cuartil. Es así como el 25% de los pasajeros anuales son transportados sólo por 5 líneas del TUP (primer cuartil), sin embargo el último cuartil se moviliza con 19 líneas, manteniéndose esta situación a lo largo del período.

### Cantidad de pasajeros por cuartiles.

Pasajeros en miles.

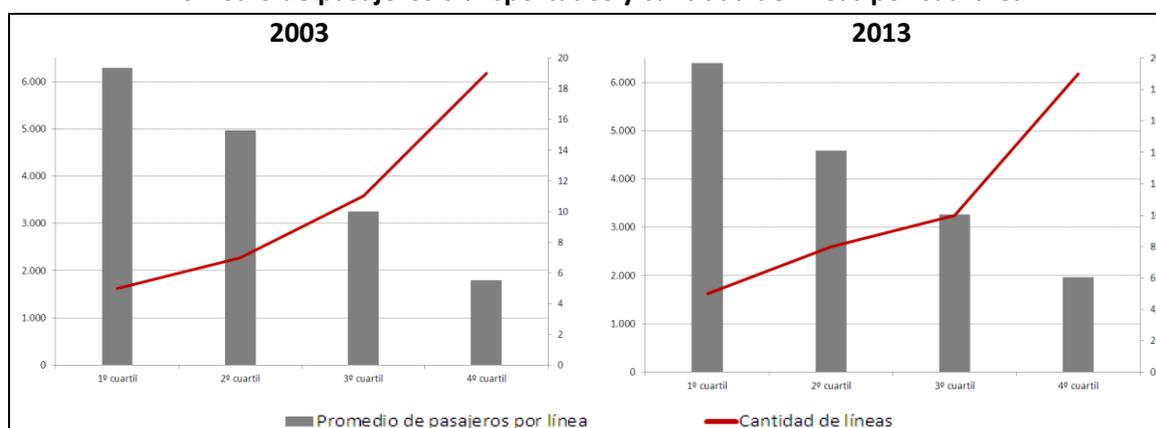
Año 2003				Año 2013			
Rangos	Total Pasajeros	Cantidad de líneas	Promedio de pasajeros por línea	Rangos	Total Pasajeros	Cantidad de líneas	Promedio de pasajeros por línea
1º cuartil	31.442	5	6.288	1º cuartil	32.003	5	6.401
2º cuartil	34.790	7	4.970	2º cuartil	36.717	8	4.590
3º cuartil	35.721	11	3.247	3º cuartil	32.601	10	3.260
4º cuartil	34.121	19	1.796	4º cuartil	37.354	19	1.966
<b>Totales</b>	<b>136.074</b>	<b>42</b>	-	<b>Totales</b>	<b>138.675</b>	<b>42</b>	-

Fuente: Elaboración propia en base a datos del ETR.

Como se observa para ambos años, el promedio de pasajeros transportados por línea decrece a medida que se avanza en los cuartiles, teniendo las del último cuartil una relevancia marginal respecto de los otros.

Otro dato a destacar es que las líneas que conforman los cuartiles son las mismas para 2003 y 2013, lo que permite deducir que en la última década la población no ha cambiado los patrones de movilidad geográfica, es decir, se desplaza de igual forma. Es claro que la ciudad ha crecido y se ha expandido considerablemente en el decenio analizado, sin embargo, el hecho de que no se hayan modificado las líneas utilizadas ni se haya incrementado considerablemente la cantidad de pasajeros transportados, induce a pensar que una proporción creciente de la población se moviliza con medios motorizados particulares (automóvil, moto).

### Promedio de pasajeros transportados y cantidad de líneas por cuartiles.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del ETR.

En base a los planteamientos del PER+10, y en relación principalmente a la línea estratégica Río + Calidad de Vida, se puede concluir que se realizaron avances con respecto al Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros de la ciudad de Rosario. Siendo el Pacto de Movilidad uno de los proyectos dentro de esta línea de acción, y teniendo en cuenta que uno de sus principales objetivos es la mejora de la movilidad en la ciudad y su área metropolitana, se pueden mencionar ciertos factores que contribuyeron al cumplimiento de los mismos durante el período considerado. Por un lado, se modernizó la flota de colectivos tanto en términos técnicos como tecnológicos, ya que se implementó un seguimiento satelital de los vehículos, situación que posibilitó un mayor control de los mismos y el establecimiento de los sistemas de

información para los usuarios (¿Cómo llego?, ¿Cuándo llego? y Atención al ciudadano). A su vez, esta evolución permitió una mejora en la accesibilidad para los discapacitados, reflejado en el incremento de su participación dentro del total de pasajeros que no pagan. Por otro lado, la nueva forma de pago a través de una tarjeta inteligente (TSC), que facilitó la disposición de los sistemas de Traspase y Pasaje Plus, derivó también en mayores niveles de eficiencia y confort para los pasajeros. En cuanto a las tarifas abonadas por los usuarios, a partir de la implementación de la TSC, los pasajeros tienen la posibilidad de acceder a mayores reducciones mediante un esquema de descuentos implícitos, beneficiando principalmente a aquellos que utilizan el transporte público con mayor frecuencia. Todos estos cambios derivaron en una mejora en la accesibilidad del sistema y permitieron lograr una mayor equidad, tal como fue propuesto en el PER+10.

Con respecto a la eficiencia del sistema, esta fue medida a través de los tres índices antes expuestos, los cuales mostraron una mejoría punta a punta. No obstante, tanto la cantidad de pasajeros como los km recorridos se redujeron en este mismo período, hecho que colaboró a mantener la estabilidad de los índices. Es importante prestar especial atención a la caída de estas dos variables, ya que son perjudiciales para el buen funcionamiento del sistema, debiéndose pensar estrategias para revertir esta situación.

En cuanto al proyecto Corredores del Transporte Urbano de Pasajeros, enmarcado también bajo la línea estratégica Río + Calidad de Vida, planteó como uno de sus objetivos reducir la participación del transporte privado como forma de traslado. A pesar de que en este trabajo no se analizaron otros medios de transporte, se puede observar que al reducirse la cantidad total de pasajeros subidos al colectivo, estos indefectiblemente se movieron a otros medios de transporte, principalmente volcándose a la moto y al auto. Esta situación se constata al considerar que desde el año 2010 las ventas de automóviles y motocicletas crecieron abruptamente. Por otro lado, la ciudad de Rosario, sobre todo en los últimos años, impulsó el uso del Transporte No Motorizado, en el marco de las políticas del Plan Integral de Movilidad y tal como se propone en el PER+10, entendiendo por transporte no motorizado al modo peatonal y bicicleta. Esta situación, beneficiosa desde el punto de vista ecológico, además de ayudar a disminuir la congestión de tránsito, también es uno de los factores que pudo haber influido en la disminución de pasajeros del TUP. No obstante, esta forma de movilidad debe seguir siendo incentivada, orientando el cambio al uso de transporte público a aquellos usuarios de transporte motorizado privado.

### **Terminal de Ómnibus de Rosario**

En esta sección se presenta la información sobre los ingresos y egresos de micros a la Terminal de Ómnibus de Rosario para el período 2003-2013.

### Ingresos y Egresos anuales de micros en la ciudad de Rosario.

Período 2003-2013.

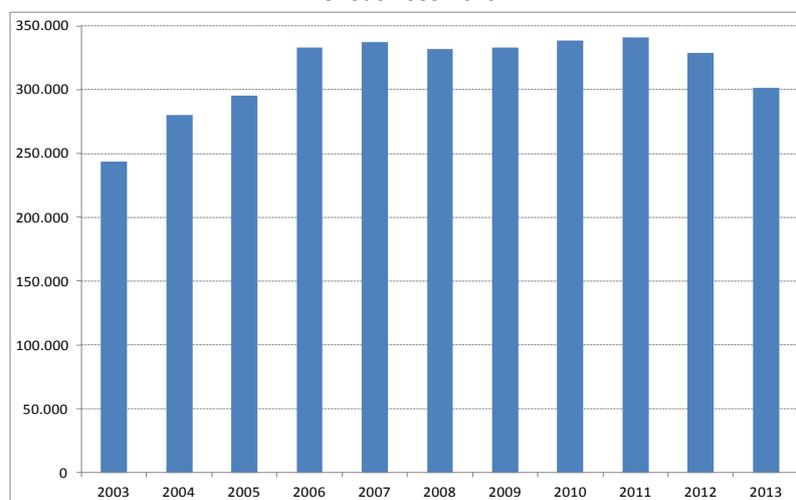
Año	Micros	Variación Interanual
2003	243.455	-
2004	280.339	15,2%
2005	295.523	5,4%
2006	333.255	12,8%
2007	337.298	1,2%
2008	331.574	-1,7%
2009	332.979	0,4%
2010	338.674	1,7%
2011	341.081	0,7%
2012	328.720	-3,6%
2013	301.128	-8,4%
<b>Var % 2003-2013</b>	<b>23,7%</b>	<b>-</b>

Fuente: Elaboración propia en base a datos provistos por la Terminal de Ómnibus de Rosario.

Los totales anuales muestran que la cantidad de micros que ingresaron y egresaron de la Terminal de Rosario crecieron entre los años 2003 y 2006 a una tasa apreciable. No obstante, de allí en más, ha habido una tendencia positiva pero muy leve, con algunas caídas, como por ejemplo en 2008. Entre los factores que pueden explicar este fenómeno se encuentra la saturación de servicios en las rutas del país, dado que si creciera la demanda de pasajes, esta situación se vería representada en un aumento en la ocupación promedio de cada micro y no en un número mayor de estos, los cuales a su vez no se incrementan como consecuencia de la misma saturación. Otro factor puede ser el crecimiento del parque automotor personal, hecho que puede haber limitado el crecimiento inicial en el número de micros que arriban y salen de la ciudad. Asimismo, desde el año 2012, la serie muestra una caída ininterrumpida que puede estar explicada por la caída en el nivel de actividad a escala nacional. Sin embargo, si se observa la variación punta a punta, se evidencia que en el 2013 hubo un incremento del 23,7% en la cantidad de micros que ingresaron y egresaron de Rosario, con respecto al año 2003.

### Ingresos y Egresos anuales de micros en la ciudad de Rosario.

Período 2003-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos provistos por la Terminal de Ómnibus de Rosario.

Los valores presentados corresponden en todos los casos a cantidad de micros que ingresan y egresan de la Terminal. Actualmente, no se dispone de los datos concretos de la cantidad de pasajeros puesto que las empresas no tienen obligación de informar este número a la Terminal. Sin embargo, se puede estimar cuantos son los pasajeros que entran y salen de la ciudad si se supone que viajan aproximadamente 40 personas por micro. De acuerdo a esto, se observa que el año 2011 fue el que presentó mayor movimiento de usuarios.

### Ingresos y Egresos anuales de usuarios en la ciudad de Rosario.

Período 2003-2013.

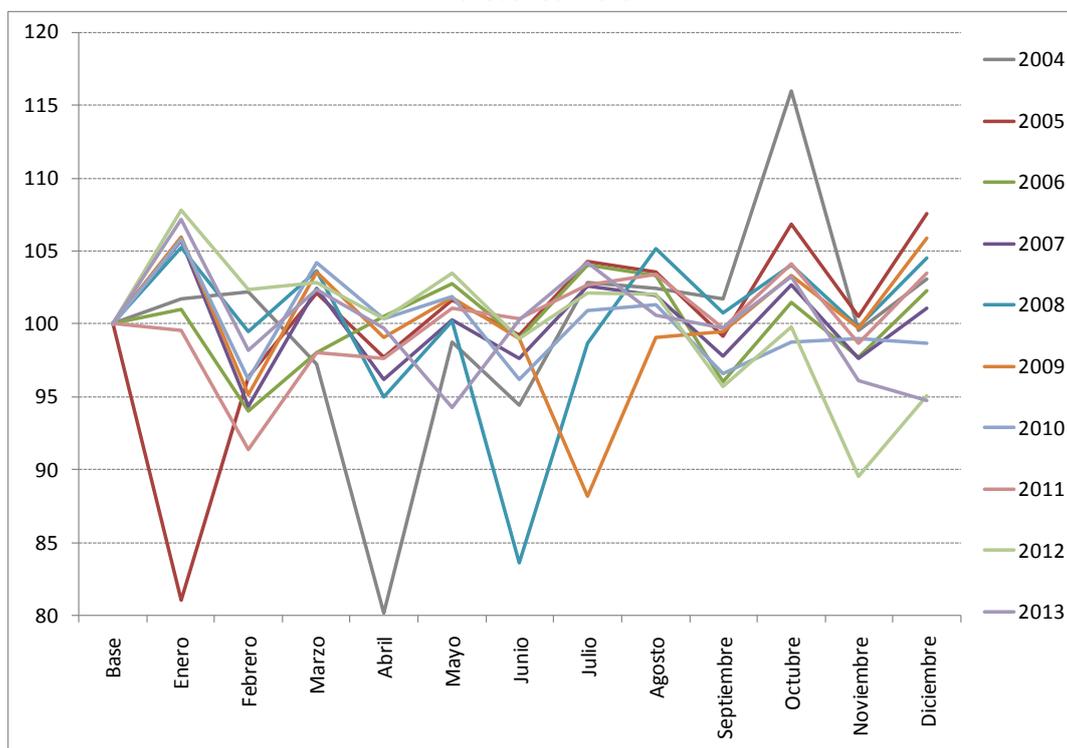
<b>Año</b>	<b>Usuarios</b>
<b>2003</b>	9.738.200
<b>2004</b>	11.213.560
<b>2005</b>	11.820.920
<b>2006</b>	13.330.200
<b>2007</b>	13.491.920
<b>2008</b>	13.262.960
<b>2009</b>	13.319.120
<b>2010</b>	13.546.960
<b>2011</b>	13.643.240
<b>2012</b>	13.148.800
<b>2013</b>	12.045.120

Fuente: Elaboración propia en base a datos provistos por la Terminal de Ómnibus de Rosario.

En el gráfico a continuación se expone un índice que muestra la evolución de la cantidad de micros que ingresaron y egresaron de la Terminal de Ómnibus de Rosario por mes. Este índice fue construido tomando como base el promedio de micros (ingreso/egreso) en el año. Se observa, de esta manera, que en general la tendencia es similar en todos los años considerados. Al observar más detenidamente los comportamientos de cada mes, se evidencia generalmente un crecimiento en enero, situación previsible dado que es estacionalmente el mes de más alta temporada de vacaciones de verano, pero en febrero se presenta una caída con respecto a la base (excepto para el 2005 donde sucede lo inverso). En el mes de marzo, el índice vuelve a repuntar pero no a los mismos niveles alcanzados en enero. En abril tiende a caer, siendo el 2004 el año que presenta la caída más brusca, mientras que para el mes de mayo se evidencia un gran incremento aproximándose a los valores de marzo (excepto en el 2007). Para todos los años el índice disminuye en los meses de junio, septiembre y noviembre. Con respecto a los meses de julio y agosto se destaca en general un crecimiento de la cantidad de micros en la Terminal, lo que puede deberse al hecho de que este período corresponde al de las vacaciones de invierno. Octubre también es un mes con altos valores para todos los años, llegando a ser incluso el que presenta el máximo de la serie en el año 2004. Por último, se observa como en diciembre vuelve a crecer la cantidad de micros, siendo las fiestas y el comienzo de las vacaciones de verano las posibles causas de esta situación.

### Evolución de los ingresos y egresos mensuales de micros en la ciudad de Rosario.

Período 2004-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos provistos por la Terminal de Ómnibus de Rosario.

En relación a los planteamientos esbozados en el PER+10, y teniendo en cuenta principalmente la línea estratégica Río + Calidad de Vida en términos de movilidad, e indirectamente Trabajo + Economías de Calidad en cuanto al turismo urbano, se puede concluir que la performance del sistema de transporte de media y larga distancia de la ciudad de Rosario presentó un crecimiento destacado en el período 2003-2013, con una variación punta a punta del 23,7% en la cantidad de micros ingresados y egresados, y un máximo en el año 2011. Esta situación puede reflejar los avances de Rosario en cuanto a sus características de accesibilidad, así como también con respecto a su carácter turístico. En estos términos, analizando la situación mes por mes y utilizando un índice que toma como base el promedio de micros en el año, se puede observar la existencia de una estacionalidad marcada, evidenciada en el hecho de que el índice se incrementa en aquellos meses que coinciden con vacaciones y días feriados.

#### **Aeropuerto Internacional de Rosario**

Esta sección contiene información acerca de los pasajeros embarcados, arribados y en tránsito del Aeropuerto Internacional de Rosario (AIR) para el período 2006-2013, dado que para los años anteriores las series son heterogéneas y su empalme carece de un nivel de confianza estadística suficiente.

### Movimiento Total de Pasajeros en el AIR.

Período 2006-2013.

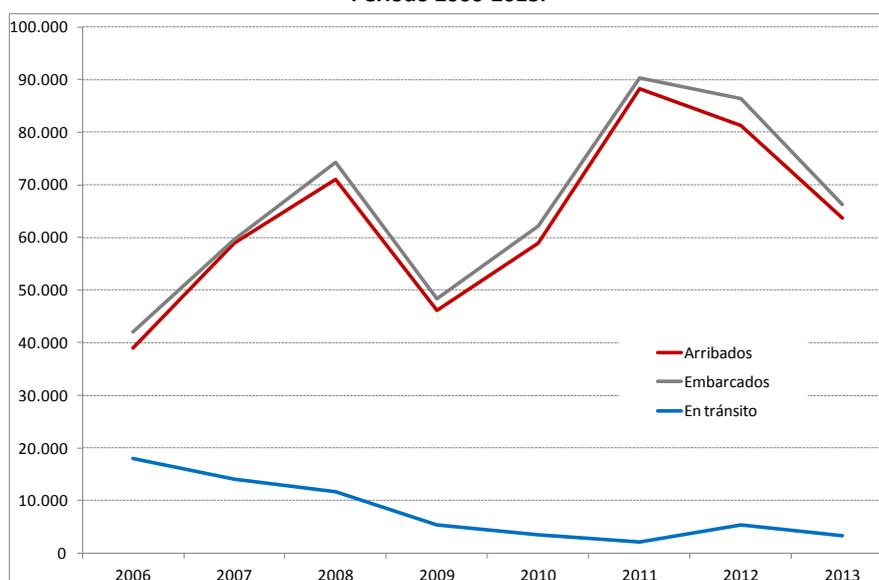
Año	MOVIMIENTO DE PASAJEROS							
	Total		Arribados		Embarcados		En tránsito	
	Total	Variación Interanual	Total	Variación Interanual	Total	Variación Interanual	Total	Variación Interanual
2006	99.012	-	38.972	-	41.969	-	18.071	-
2007	132.719	34,0%	59.001	51,4%	59.588	42,0%	14.130	-21,8%
2008	157.032	18,3%	70.977	20,3%	74.340	24,8%	11.715	-17,1%
2009	99.955	-36,3%	46.205	-34,9%	48.306	-35,0%	5.444	-53,5%
2010	124.781	24,8%	59.005	27,7%	62.213	28,8%	3.563	-34,6%
2011	180.687	44,8%	88.259	49,6%	90.276	45,1%	2.152	-39,6%
2012	172.955	-4,3%	81.217	-8,0%	86.375	-4,3%	5.363	149,2%
2013	133.279	-26,2%	63.770	-27,7%	66.229	-26,6%	3.280	52,4%
Var % 2006-2013	34,6%	-	63,6%	-	57,8%	-	-81,8%	-

Fuente: Elaboración propia en base a datos del AIR.

Cómo se puede observar en la tabla precedente, en el período 2006-2013 se evidenció una tendencia creciente en el número de pasajeros que se movilizan en el AIR, pasando de 99.012 pasajeros en el año 2006 a 133.279 en el año 2013, es decir incrementándose en un 34,6%. Haciendo un análisis más minucioso, se manifiesta que desde el 2006 al 2008 el movimiento total de pasajeros fue aumentando pero a una tasa decreciente. Esto se revirtió en el 2009, donde mostró la caída más importante, disminuyendo en un 36,3% con respecto al año anterior. A partir de allí, vuelve a incrementarse el total de personas en el AIR a una tasa creciente, logrando el máximo en el año 2011. Sin embargo, para los dos últimos años de la serie, vuelve a disminuir, siendo la última variación interanual de -26,2%. Este mismo comportamiento se exhibe para el movimiento de pasajeros arribados y de pasajeros embarcados. En cambio, con respecto al movimiento de pasajeros en tránsito, se muestra una tendencia decreciente, revirtiéndose recién para los años 2012 y 2013, pero nunca logrando alcanzar los niveles de los primeros años, ya que si se realiza la variación punta a punta (2013/2006) se puede ver que presentó una disminución del 81,8%.

### Movimiento de Pasajeros en el AIR.

Período 2006-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del AIR.

### Participación según tipo de pasajeros en el Movimiento Total de Pasajeros del AIR.

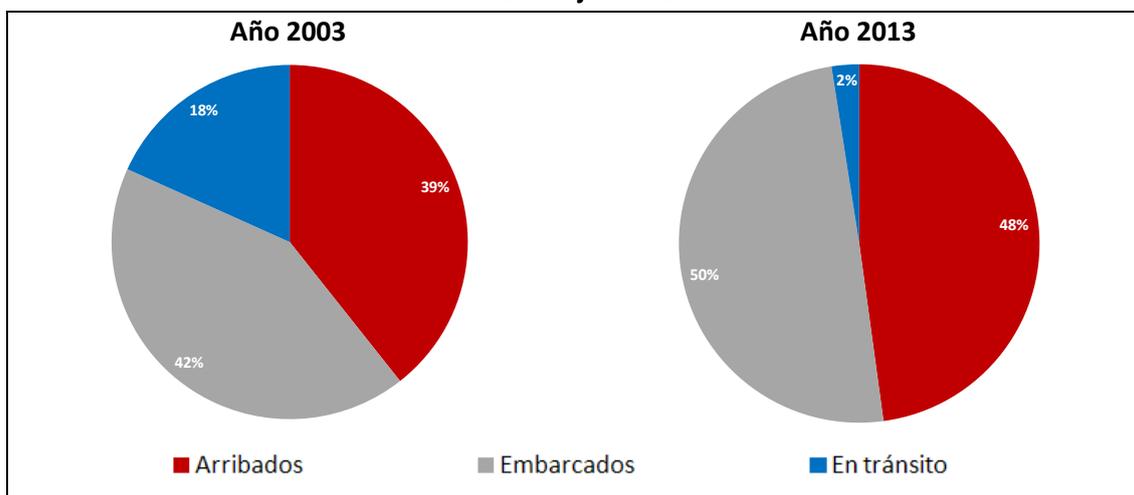
Período 2006-2013.

Año	PARTICIPACIÓN EN EL TOTAL		
	Arribados	Embarcados	En tránsito
2006	39%	42%	18%
2007	44%	45%	11%
2008	45%	47%	7%
2009	46%	48%	5%
2010	47%	50%	3%
2011	49%	50%	1%
2012	47%	50%	3%
2013	48%	50%	2%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del AIR.

Para todo el período en consideración, se observa que los pasajeros en tránsito son los que presentan una menor participación en el total del movimiento del AIR, disminuyéndose aún más esta a través de los años, ya que pasa de 18% en el 2006 a sólo un 2% en el 2013. En función de esto, es posible pensar que Rosario ha dejado de ser una localidad de escala o conexión para la mayoría de los vuelos. Los pasajeros embarcados son los de mayor participación en todos los años, llegando a representar el 50% del total, mientras que los pasajeros arribados, aumentan su participación en los últimos años. Esta situación puede también observarse en el siguiente gráfico.

### Comparación punta a punta de la participación según tipo de pasajeros en el Movimiento Total de Pasajeros del AIR.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del AIR.

Realizando un análisis más detallado, se puede dividir a los pasajeros embarcados y arribados según su vuelo sea internacional o de cabotaje. En el caso de los pasajeros embarcados, como muestra la tabla a continuación, si se compara la serie entre puntas, el movimiento total de personas que realizan vuelos de cabotaje aumentó un 126,6%. En cambio, aquellos pasajeros que tienen un destino internacional, sólo muestran un incremento del 7,6% punta a punta.

Ninguno presenta a lo largo de los años una tendencia plenamente creciente o decreciente, sino que ambos manifiestan oscilaciones (a veces positivas y a veces negativas).

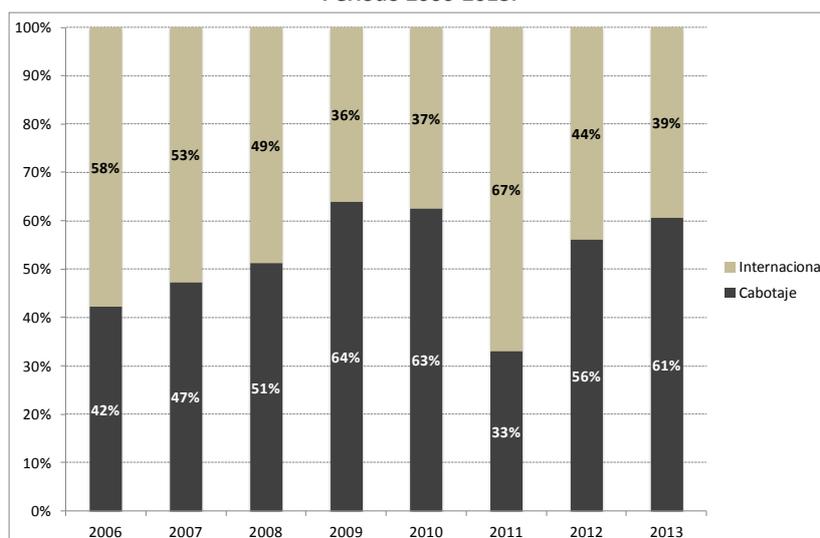
**Movimiento de pasajeros embarcados según tipo de vuelo.**  
 Período 2006-2013.

Año	PASAJEROS EMBARCADOS			
	Cabotaje	Variación Interanual	Internacional	Variación Interanual
2006	17.711	-	24.258	-
2007	28.205	59,3%	31.383	29,4%
2008	38.087	35,0%	36.123	15,1%
2009	30.859	-19,0%	17.447	-51,7%
2010	38.896	26,0%	23.317	33,6%
2011	29.782	-23,4%	60.494	159,4%
2012	48.437	62,6%	37.938	-37,3%
2013	40.132	-17,1%	26.097	-31,2%
<b>Var % 2006-2013</b>	126,6%	-	7,6%	-

Fuente: Elaboración propia en base a datos del AIR.

En el gráfico siguiente, se muestra la composición de los pasajeros embarcados según el vuelo sea de cabotaje o internacional, y cómo ha ido cambiando la proporción de ellos a través de los años. Tal como se observa al inicio del período considerado, más de la mitad de los pasajeros realizan vuelos al exterior desde el AIR, pero esto comienza a revertirse en el año 2008. A partir de allí (con excepción del 2011) se invierte la participación de los pasajeros embarcados, siendo los que realizan vuelos de cabotaje los de mayor participación (61% para el año 2013).

**Participación según tipo de vuelo en el Movimiento de Pasajeros Embarcados del AIR.**  
 Período 2006-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del AIR.

Con respecto a los pasajeros arribados, se observa en la tabla a continuación que tanto las personas que llegaron de vuelos de cabotaje como internacional presentaron el mismo

comportamiento que los pasajeros embarcados con esos mismos destinos. Es decir, tuvieron igual variabilidad en el transcurso del período, ya que los dos tipos de vuelo exhibieron variaciones interanuales negativas en los mismos años que mostraron los pasajeros embarcados.

Si se analizan las variaciones punta a punta (2006-2013), se destaca un claro incremento en el caso de los pasajeros que proceden de vuelos de cabotaje (143,4%). En cuanto a las personas arribadas a Rosario provenientes del exterior, también se registra un aumento, pero mucho más leve en este caso ya que la variación punta a punta fue de un 11,6%.

### Movimiento de pasajeros arribados según tipo de vuelo.

Período 2006-2013.

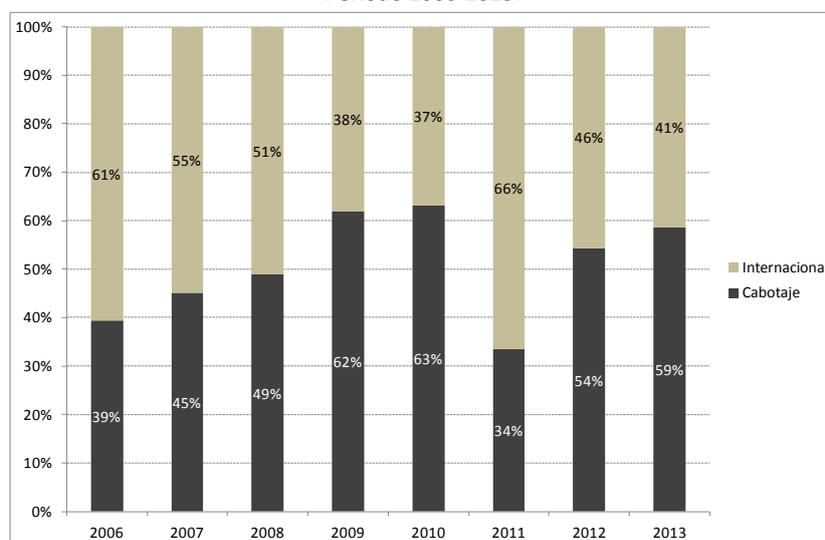
Año	PASAJEROS ARRIBADOS			
	Cabotaje	Variación Interanual	Internacional	Variación Interanual
2006	15.342	-	23.630	-
2007	26.627	73,6%	32.374	37,0%
2008	34.708	30,3%	36.269	12,0%
2009	28.600	-17,6%	17.605	-51,5%
2010	37.296	30,4%	21.709	23,3%
2011	29.629	-20,6%	58.630	170,1%
2012	44.141	49,0%	37.076	-36,8%
2013	37.350	-15,4%	26.373	-28,9%
<b>Var % 2006-2013</b>	143,4%	-	11,6%	-

Fuente: Elaboración propia en base a datos del AIR.

Si se estudia la composición de los vuelos según procedan del interior o exterior del país, se observa similar comportamiento al caso de los pasajeros embarcados, debido a que al principio de la serie los vuelos de cabotaje son los que tienen menor proporción pero a medida que se avanza en el tiempo comienzan a aumentar superando a los vuelos con origen internacional (excepto nuevamente para el año 2011).

### Participación según tipo de vuelo en el Movimiento de Pasajeros Arribados al AIR.

Período 2006-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del AIR.

En base a los planteamientos del PER+10, y en relación principalmente a las líneas estratégicas Río + Calidad de Vida en términos de movilidad, y Trabajo + Economías de Calidad con respecto al turismo urbano, se puede concluir que se realizaron avances con respecto a la accesibilidad y las características de la ciudad como centro de destino. En estos términos, se destaca el crecimiento total del movimiento de pasajeros en el AIR entre los años 2006-2013 (34,6%), así como el incremento tanto en los pasajeros arribados como embarcados, evidenciando todos comportamientos similares a lo largo del período. Sin embargo, el mayor crecimiento interanual se presentó en el 2011, siendo a su vez este año el que mostró el mayor valor en términos absolutos para las tres variables, y que coincide además con el mayor volumen de micros ingresados y egresados de la ciudad presentado en el apartado anterior.. Por otro lado, la participación de los pasajeros embarcados y arribados llega a explicar casi el total de pasajeros hacia el final del período analizado, hecho que se constata también por la disminución de los pasajeros en tránsito. Con respecto al tipo de vuelo realizado, se observa un incremento en la participación de los vuelos de cabotaje, ya sea para el caso de los pasajeros arribados como embarcados, con excepción del año 2011, en el cual los vuelos internacionales superaron a los internos, alcanzando una participación de alrededor del 67% del total. Esta situación evidencia una mejora en la accesibilidad aérea de la ciudad, la cual sumada a los avances de infraestructura efectuados en el AIR, permitieron que Rosario continúe su camino para consolidarse como ciudad turística nacional.

#### **Estadísticas de Permisos de Edificación en Rosario**

En la ciudad de Rosario a lo largo del período 2003-2013, se puede observar que tanto el número de permisos para la construcción como la superficie cubierta autorizada presentaron variaciones dispares. Sin embargo, si se comparan las puntas de la serie (2003-2013), se puede determinar que la cantidad de permisos mostró un incremento del 8% y que la superficie total cubierta también aumentó pero de manera mucho más pronunciada, evidenciando un salto del 77,5%. Debido a esto, el tamaño promedio por permiso creció, pasando de 194 m<sup>2</sup> en 2003 a 319 en 2013.

Analizando más en detalle, se evidencia que ambas variables mostraron una caída en el año 2004, pero que esta fue más pronunciada en el caso del número de permisos. Sin embargo, ya para el año siguiente experimentaron el crecimiento interanual más grande de la década, dado que la variación fue de 47,8% en la cantidad de permisos y de 57,8% en la superficie autorizada. Este incremento continuó pero con tendencia decreciente, hasta el año 2008 y 2007 respectivamente, donde se alcanzaron los valores más altos. A partir de allí, las dos variables comenzaron a decaer presentando variaciones negativas, con excepción de los años 2011 y 2013.

**Evolución del Total de los Permisos de Edificación y del Total y Promedio por permiso de la Superficie Cubierta Autorizada en Rosario (en m<sup>2</sup>) en la ciudad de Rosario.**

Período 2003-2013.

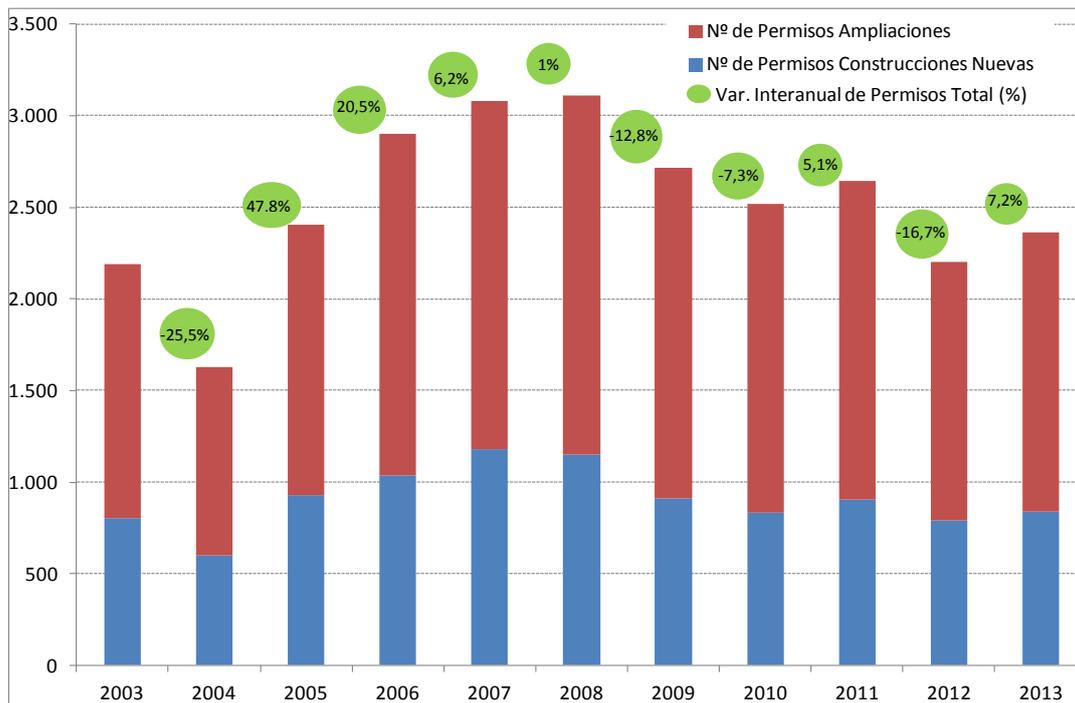
Año	Nº de Permisos		Superficie Cubierta (en m2)			
	Total	Variación Interanual	Total	Variación Interanual	Promedio por permiso	Variación Interanual
<b>2003</b>	2.187	-	424.404	-	194	-
<b>2004</b>	1.629	-25,5%	368.822	-13,1%	226	16,7%
<b>2005</b>	2.407	47,8%	582.139	57,8%	242	6,8%
<b>2006</b>	2.901	20,5%	880.239	51,2%	303	25,5%
<b>2007</b>	3.081	6,2%	1.133.183	28,7%	368	21,2%
<b>2008</b>	3.113	1,0%	1.078.769	-4,8%	347	-5,8%
<b>2009</b>	2.713	-12,8%	859.825	-20,3%	317	-8,5%
<b>2010</b>	2.516	-7,3%	634.282	-26,2%	252	-20,5%
<b>2011</b>	2.645	5,1%	752.124	18,6%	284	12,8%
<b>2012</b>	2.203	-16,7%	668.787	-11,1%	304	6,8%
<b>2013</b>	2.362	7,2%	753.256	12,6%	319	5,0%
<b>Var % 2003-2013</b>	8,0%	-	77,5%	-	64,3%	-

Fuente: Elaboración propia en base a datos del IPEC.

En los gráficos a continuación se expone la evolución del total de permisos de edificación y de superficie cubierta autorizada en la ciudad de Rosario, de acuerdo a si corresponden a construcciones nuevas o ampliaciones. Para todos los años de la serie, la mayoría de los permisos que se solicitaron fueron para ampliaciones y no para construcciones nuevas. Esto es relevante porque no sucede lo mismo con la superficie cubierta autorizada en esos años, ya que la misma se destinó en casi su totalidad a nuevas construcciones. Por ende, se puede concluir que a pesar de que la mayor parte de los permisos fue designada para ampliaciones, estos no abarcaban mucha superficie cubierta, y que entonces, fueron los pocos permisos destinados a nuevas edificaciones los que comprendieron la mayoría de los m<sup>2</sup> construidos.

### Evolución de los Permisos de Edificación en la ciudad de Rosario.

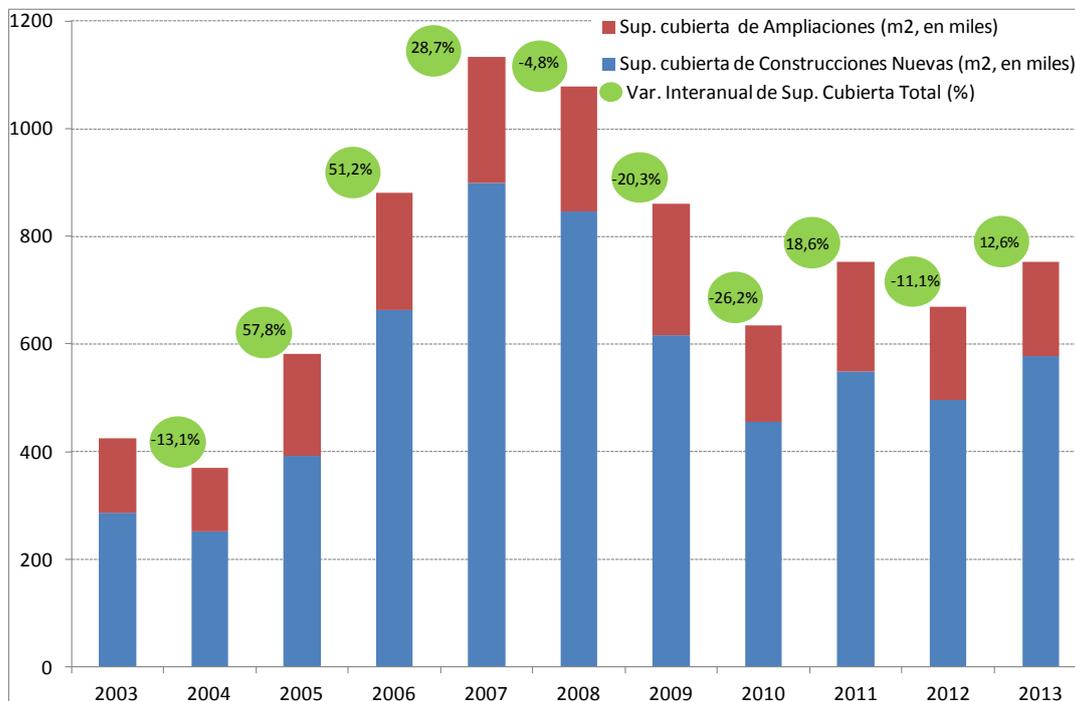
Período 2003-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del IPEC.

### Evolución de la Superficie Cubierta Autorizada en la ciudad de Rosario (en m<sup>2</sup>).

Período 2003-2013.

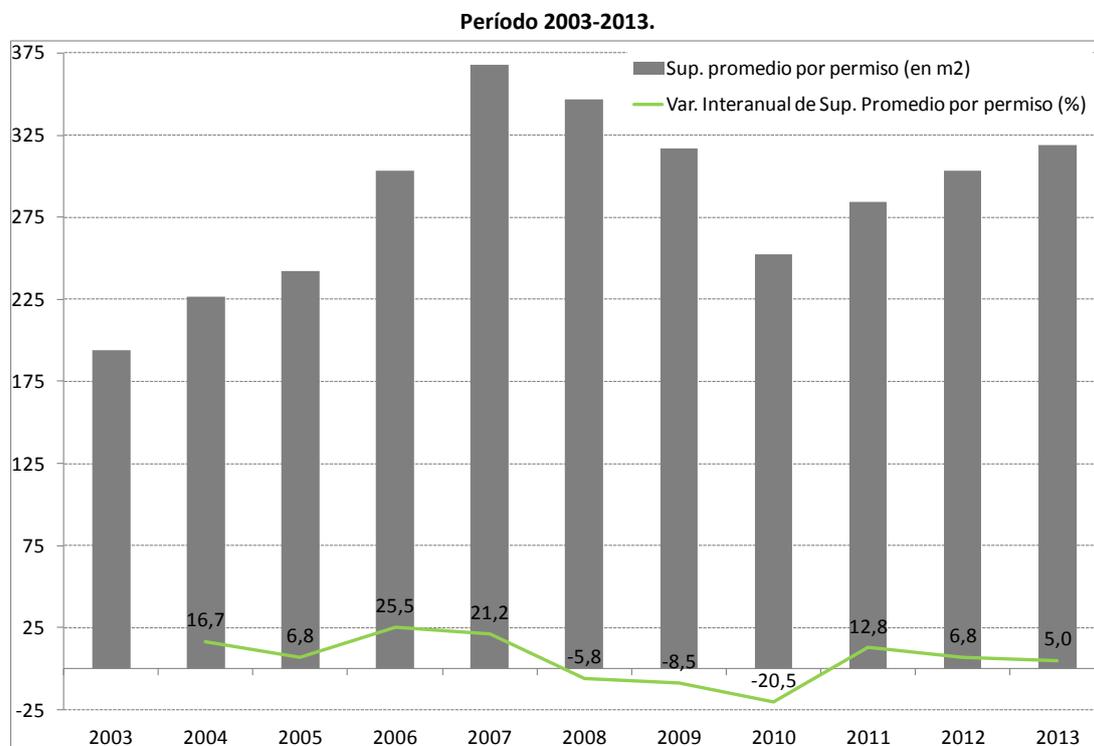


Fuente: Elaboración propia en base a datos del IPEC.

Otra forma de analizar la construcción en la ciudad, es tomando el tamaño promedio en m<sup>2</sup> de los permisos. En el gráfico a continuación, donde se exhibe la evolución de estos a lo largo del período, es posible observar que la mayor cantidad de superficie cubierta en promedio por

permiso se registra en el año 2007 llegando a ser de 368 m<sup>2</sup>. A partir de allí, comienza a disminuir, presentando variaciones interanuales negativas hasta el año 2010, donde se vuelve a revertir la tendencia.

### Evolución del Tamaño Promedio de los permisos en la ciudad de Rosario (en m<sup>2</sup>).

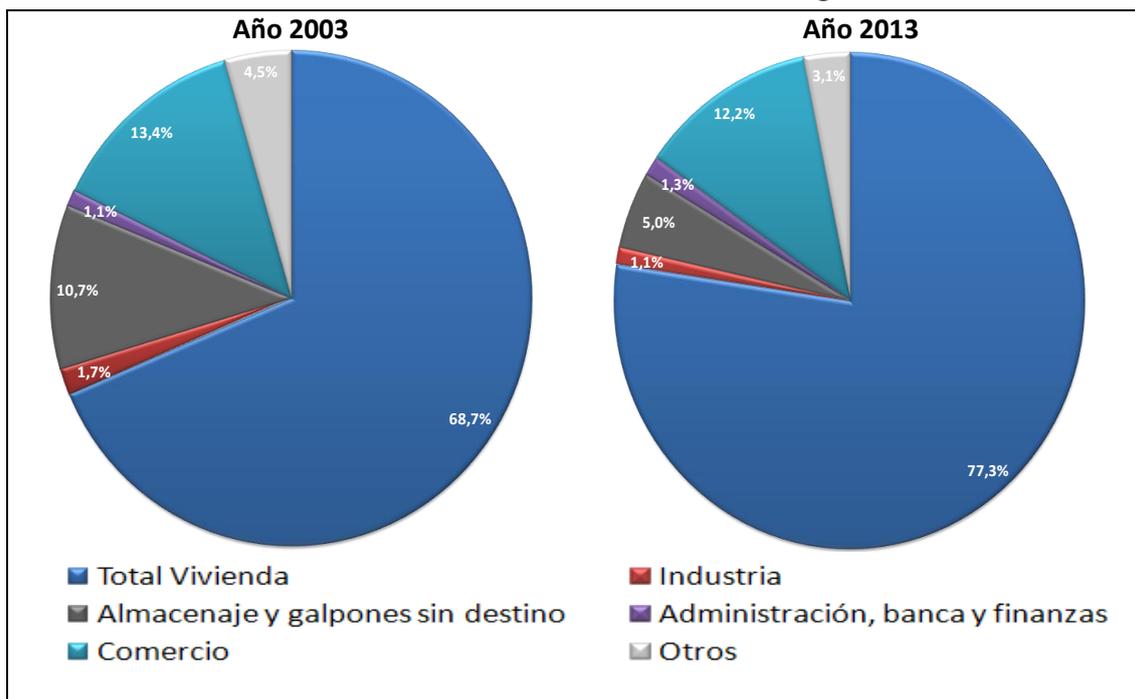


Fuente: Elaboración propia en base a datos del IPEC.

También se puede realizar una comparación entre los años punta del período estudiado, analizando el rubro de destino de las obras autorizadas, ya sea partiendo de la cantidad de permisos o de la superficie cubierta en m<sup>2</sup>, trabajando en ambos casos con la participación de cada rubro con respecto al total. Sólo se especifican los permisos y superficies utilizados para la construcción de vivienda, de industrias, comercios y los relacionados con la administración, banca y finanzas y con el almacenaje y galpones sin destino. Por otro lado, se determina el rubro Otros, para abarcar a aquellos destinos con menor proporción en el total, los cuales incluyen educación, salud, transporte, hotelería y alojamiento, cultura y espectáculos, recreación y deportes, arquitectura funeraria y gastronomía.

Tal como lo muestra el gráfico siguiente, en ambos años se puede observar la existencia de una composición similar, ya que la mayoría de los permisos fueron destinados sobre todo a la construcción de viviendas, aumentando aún más la participación de esta en el último año al llegar a representar el 77,3% del total. El segundo lugar lo ocupa el rubro Comercio, con casi la misma participación en los dos años, mientras que el tercero sigue siendo el número de permisos destinados a la edificación de almacenajes y galpones sin destino, a pesar de que su participación disminuyó a la mitad, llegando a ser de sólo el 5%. El rubro Otros, se mantuvo en el cuarto lugar aunque para el 2013 la proporción fue menor (3,1%).

### Destino de las obras autorizadas en la ciudad de Rosario, según N° de Permisos.



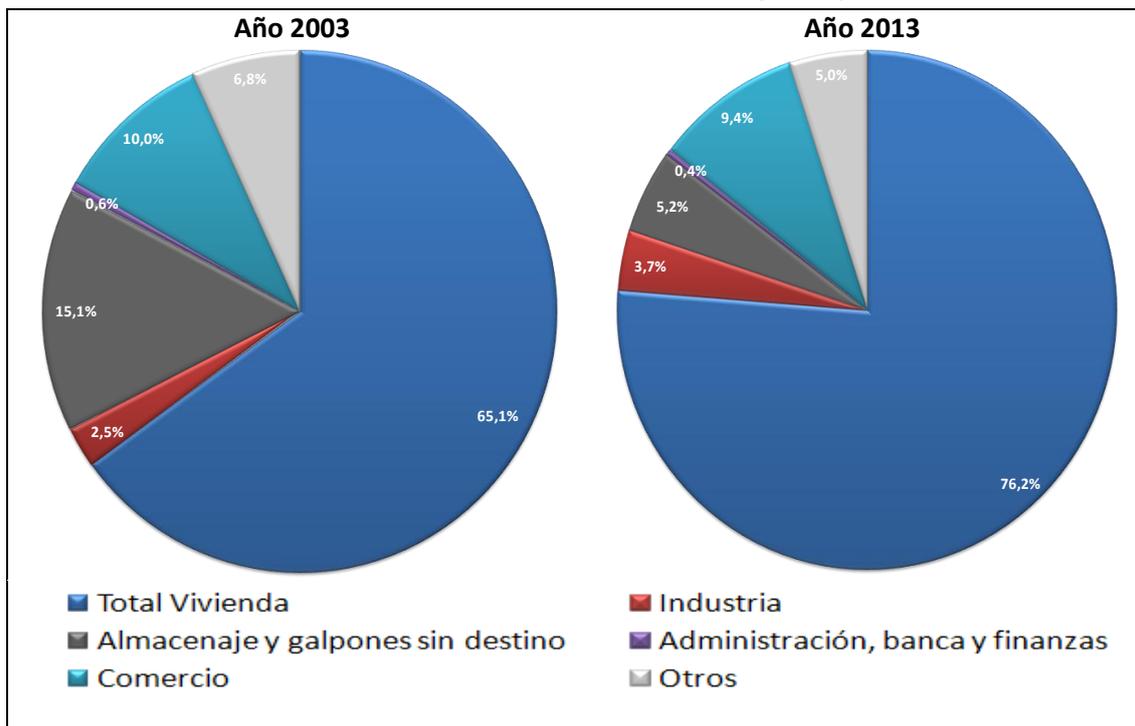
Fuente: Elaboración propia en base a datos del IPEC.

Por último, se puede apreciar que los permisos destinados a la construcción de industrias y aquellos relacionados con la administración, banca y finanzas, son los que explican la menor participación, siendo para el 2003 de 1,1% y de 1,7%, respectivamente.

Realizando el mismo análisis pero de acuerdo a la superficie cubierta en m<sup>2</sup>, tal como se encuentra graficado a continuación, se puede observar que al igual que en el caso de los números de permisos, la superficie cubierta destinada a la construcción de viviendas es la que representa la mayor proporción en los dos años estudiados, siendo la más alta para el año 2013 (76,2%). Con respecto al segundo rubro en participación, se presentan diferencias con el estudio anterior solamente en el año 2003, ya que es ocupado por Almacenaje y Galpones Sin Destino con el 15,1% y no por los m<sup>2</sup> destinados al comercio, el cual representa ahora el tercer lugar con el 10%. El rubro Otros sigue siendo el cuarto en importancia, a pesar de que también disminuye su participación para el último año. Igualmente, estas proporciones son mayores que en el análisis anterior, por ende se puede concluir que una menor cantidad de permisos abarcaron más m<sup>2</sup>.

Finalmente, es interesante mencionar que en cuanto a la superficie cubierta destinada a las industrias, en ambos años supera a los permisos destinados a este rubro, mientras que lo opuesto sucede con la categoría Administración, Banca y Finanzas, ya que en términos de permisos, esta representa una proporción más alta del total que la que muestra según la superficie cubierta.

### Destino de las obras autorizadas en la ciudad de Rosario, según Superficie Cubierta en m<sup>2</sup>.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del IPEC.

Realizando un análisis pormenorizado de los destinos de las obras según la superficie cubierta autorizada, en la tabla siguiente se puede observar de manera más profunda el rubro viviendas. La misma se divide en construcción total de viviendas para uso residencial o uso no residencial, y cada una de acuerdo a si los m<sup>2</sup> fueron destinados a construcciones nuevas o a ampliaciones. En este sentido, es posible apreciar que la superficie cubierta destinada a vivienda es en su mayoría la realizada con el objetivo de uso residencial, representando alrededor del 95% del total en promedio de todos los años.

Dentro de cada subrubro en particular predominan los m<sup>2</sup> destinados a construcciones nuevas, pero siendo mayor la proporción en el caso de viviendas de uso residencial. Asimismo, es interesante destacar que la variación punta a punta de las construcciones nuevas para viviendas no residenciales mostró un incremento de 155%, mientras que las mismas pero para uso residencial también aumentaron pero en menor medida (127%). Lo mismo sucede para las ampliaciones de viviendas, ya que ambos usos presentaron una variación positiva desde el 2003-2013, pero exhibiéndose también un incremento mayor en el rubro no residencial.

### Evolución de la Superficie cubierta destinada a Viviendas en la ciudad de Rosario según tipo de uso.

En miles, m<sup>2</sup>. Período 2003-2013.

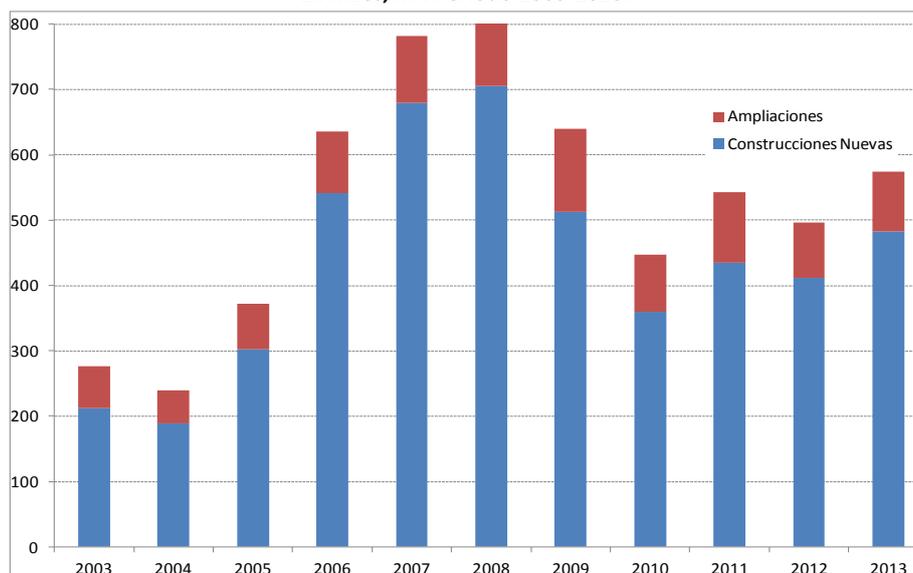
Año	Total Vivienda			Vivienda uso residencial			Vivienda uso no residencial		
	Total General	Construcciones Nuevas	Ampliaciones	Total	Construcciones Nuevas	Ampliaciones	Total	Construcciones Nuevas	Ampliaciones
2003	276	212	64	266	207	60	10	5	4
2004	240	189	50	229	183	46	10	6	4
2005	372	302	70	353	294	59	19	9	11
2006	635	542	93	613	529	84	22	13	9
2007	781	679	102	752	662	90	29	17	12
2008	812	706	106	786	689	97	26	17	9
2009	641	512	128	556	453	103	84	59	25
2010	447	360	87	430	351	79	17	9	8
2011	543	435	108	518	418	100	25	16	9
2012	496	411	85	473	396	78	23	15	7
2013	574	482	92	553	469	84	21	14	8
<b>Var % 2003-2013</b>	108%	127%	43%	107%	127%	41%	122%	155%	81%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del IPEC.

En el gráfico a continuación, se expone la evolución de la superficie cubierta destinada al total de las viviendas, sin especificar su uso pero sí dividido entre construcciones nuevas y ampliaciones. Para todos los años se evidencia que existe una mayor cantidad de m<sup>2</sup> designados a construcciones nuevas que a ampliaciones, representando en promedio el 82,1% y el 17,9% del total, respectivamente. Ambas variables mostraron un incremento entre puntas positivo, pero mayor en el caso de las nuevas edificaciones (127%). En términos del total de m<sup>2</sup> edificados, se produjo un crecimiento entre puntas de un 108%, siendo el año con mayor superficie cubierta construida en viviendas el 2008, llegando a un total de 812.000 m<sup>2</sup>.

### Evolución de la Superficie cubierta destinada a Viviendas en la ciudad de Rosario.

En miles, m<sup>2</sup>. Período 2003-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del IPEC.

Por último, en la tabla siguiente, se expone en detalle la evolución de cuatro rubros a los que se destinan las construcciones en la ciudad: Industria, Almacenaje y Galpones Sin Destino, Administración, Banca y Finanzas, y Comercio. El primero de ellos presenta la variación punta a

punta más alta (162,8%), luego le sigue el rubro Comercio (67,7%) y por último los m<sup>2</sup> destinados a la administración, banca y finanzas (20,1%). El único destino que evidenció punta a punta una variación negativa fue Almacenaje y Galpones Sin Destino, manifestando una reducción del 38,5%.

### Destino de las obras autorizadas en la ciudad de Rosario según Superficie cubierta (en m<sup>2</sup>).

Período 2003-2013.

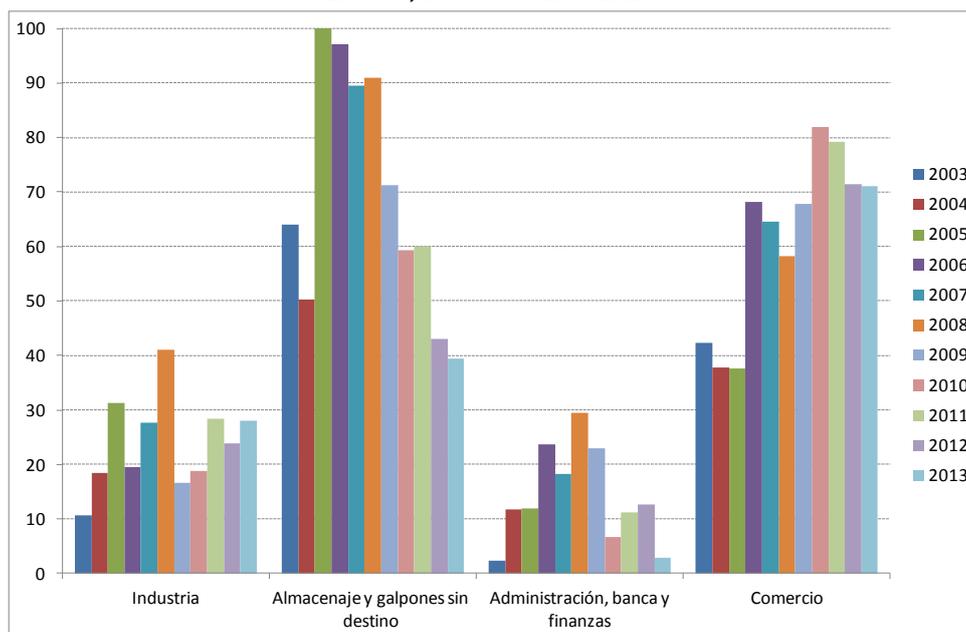
Año	Industria	Almacenaje y galpones sin destino	Administración, banca y finanzas	Comercio
2003	10.683	64.062	2.378	42.348
2004	18.412	50.354	11.682	37.860
2005	31.248	101.768	11.914	37.655
2006	19.487	97.073	23.662	68.137
2007	27.736	89.503	18.167	64.565
2008	41.104	90.955	29.431	58.198
2009	16.553	71.281	22.901	67.871
2010	18.849	59.232	6.648	81.859
2011	28.469	60.117	11.158	79.257
2012	23.844	43.034	12.687	71.495
2013	28.076	39.391	2.856	71.026
<b>Var % 2003-2013</b>	162,8%	-38,5%	20,1%	67,7%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del IPEC.

Finalmente, en el gráfico a continuación se expone esta misma evolución, evidenciándose que el máximo de m<sup>2</sup> construidos en industrias y en lo relativo a finanzas se produjo en el año 2008. La misma situación para almacenajes y galpones se alcanzó unos años antes (en el 2005 con 31.248 m<sup>2</sup>), mientras que la superficie autorizada para la construcción de comercios logró su record años más tarde (2010).

### Destino de las obras autorizadas en la ciudad de Rosario según Superficie cubierta.

En miles, m<sup>2</sup>. Período 2003-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del IPEC.

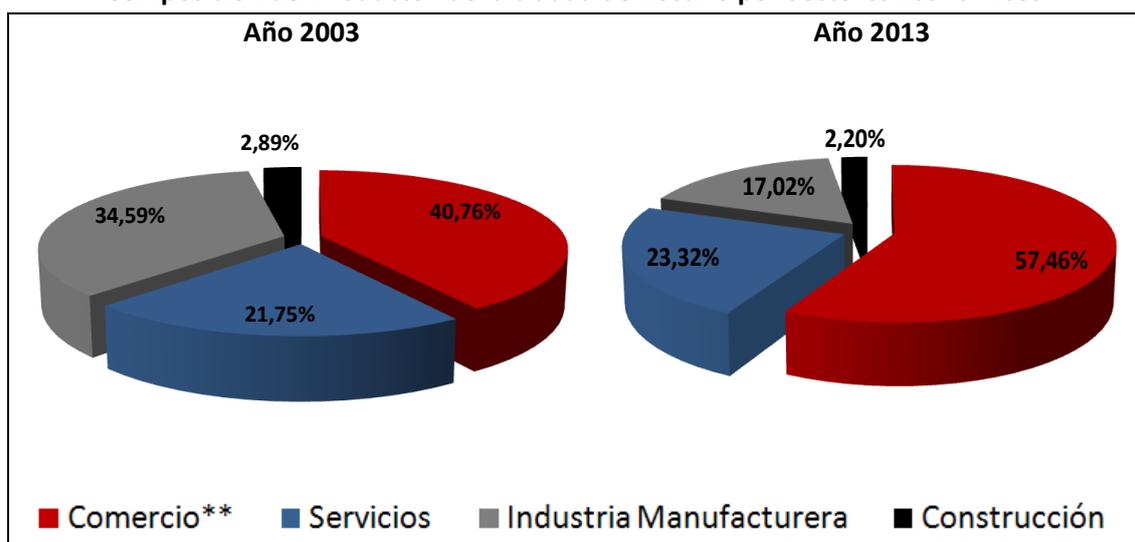
A modo de conclusión, y relacionando el estudio de construcciones realizado con los planteamientos del PER+10, sobre todo aquellos bajo el eje estratégico Territorio y Medio Ambiente, es posible destacar el crecimiento que se evidenció entre los años 2003-2013 en términos especialmente de la superficie cubierta edificada, a pesar de que el pico máximo se observó a mitad del período. En este sentido, al ser este incremento mayor que el experimentado por el número de permisos autorizados, se registró un aumento en el tamaño promedio por permiso. Tanto en términos de permisos como de m<sup>2</sup> construidos, es el rubro Vivienda el que ocupó el primer lugar de participación de acuerdo al destino de la obra. Si se toma en consideración la línea estratégica Trabajo + Economías de Calidad, podría concluirse que estos crecimientos en la construcción pueden explicar incrementos de los niveles de empleo y actividad económica en el sector.

## Producción, empleo y competitividad

### Actividad económica de Rosario por sectores

A la hora de analizar la situación económica de la ciudad es fundamental el estudio de la estructura productiva de la misma. En los gráficos a continuación se observa la composición del producto o valor agregado de la ciudad de Rosario para los años 2003 y 2013. Cabe aclarar que para realizar esta comparación se han estimado los datos del 2013 a partir de la información brindada por el Censo Nacional Económico (CNE) del 2004/2005 y por la base imponible de recaudación del tributo DRel del año 2013. Si bien esta comparación es imperfecta, al no disponer de un CNE más actualizado, es una opción válida para efectuar el análisis.

**Composición del Producto\* de la ciudad de Rosario por Sectores Económicos.**



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de la Secretaría de Hacienda de la Municipalidad de Rosario.

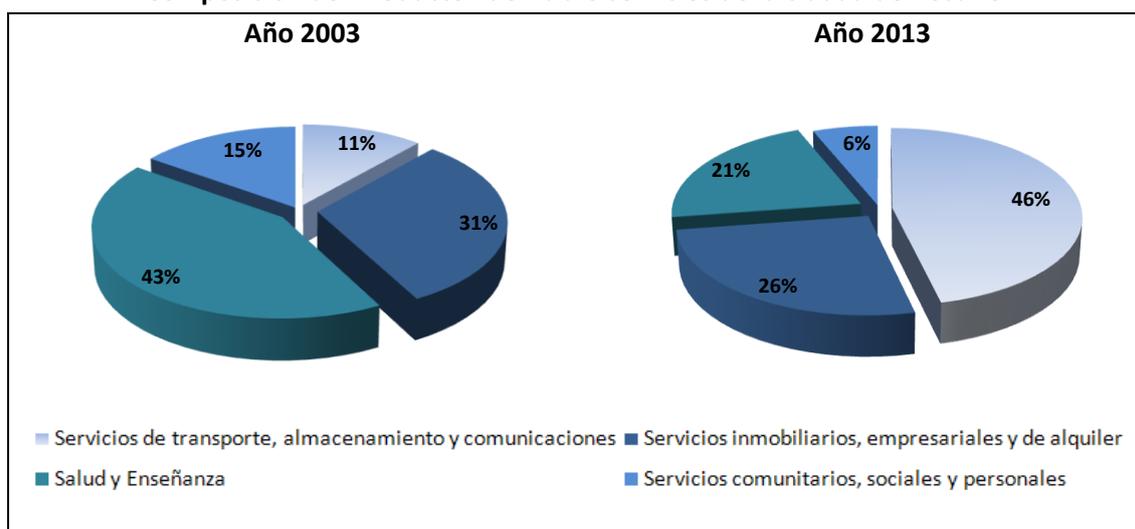
\* Producto derivado de la multiplicación de los ingresos brutos declarados por actividad y los coeficientes de valor agregado obtenidos del Censo Nacional Económico 2004/2005.

\*\*Incluye: Comercio, reparación de vehículos, efectos personales y enseres domésticos.

De la comparación de ambos períodos resulta notorio el cambio en la composición del producto en Rosario. Se evidencia un considerable incremento de la participación del Comercio en detrimento de la Industria, la cual pasó de explicar el 34,59% del producto de la ciudad en 2003 a un 17,02% en 2013. Por su parte, el rubro Servicios ha mostrado un aumento en la participación del 1,57% en 2013 respecto a 2003, mientras que la participación del rubro Construcción, a pesar de ser muy pequeña en ambos años, experimentó una caída del 24%.

Por su parte, de la exploración en la composición del rubro Servicio para ambos años se obtienen los gráficos dispuestos a continuación.

**Composición del Producto\* del rubro servicios de la ciudad de Rosario.**



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de la Secretaría de Hacienda de la Municipalidad de Rosario.

\* Producto derivado de la multiplicación de los ingresos brutos declarados por actividad y los coeficientes de valor agregado obtenidos del Censo Nacional Económico 2004/2005.

También aquí se evidencia un cambio en la participación de los subrubros, siendo el más notorio el que puede observarse en las actividades de Transporte, almacenamiento y comunicaciones, ya que para el año 2003 explicaba el 11% del total y hacia el año 2013 alcanzó el 46%. Otro cambio considerable es el evidenciado por la categoría Salud y Enseñanza que se redujo casi a la mitad llegando al 21%. Por su parte la categoría Servicios inmobiliarios, empresariales y de alquiler, mostró una disminución pasando de explicar el 31% del total del rubro en 2003, a ser el 26% en 2013. Por último, el 6% del rubro Servicios es explicado por los Servicios comunitarios, sociales y personales<sup>1</sup> (año 2013), habiendo disminuido su participación en más de un 50% con respecto al año 2003.

En cuanto a los objetivos propuestos por la línea estratégica Trabajo + Economías de Calidad planteada en el PER+10, y especialmente en base al proyecto Plataforma Productiva Metropolitana, se puede observar que al comparar la composición del producto de la ciudad de Rosario en el año 2003 y el 2013, se presentan algunos cambios con respecto a la participación de los diferentes sectores económicos. En este sentido, el rubro Comercio se mantiene en el 2013 en primer lugar de importancia, pero representando una mayor

<sup>1</sup> Incluye servicios de organizaciones empresariales, profesionales y empleados; servicios de esparcimiento, culturales y deportivos; servicios de sindicatos; servicios de radio, televisión, agencias de noticias, etc.

proporción del producto, alcanzando casi el 60% del total. Con respecto al segundo lugar, en el 2003 era ocupado por la categoría Industria, mientras que en el año 2013 es el sector Servicios el que allí se posiciona. Sin embargo, esta situación no sería consecuencia principalmente del incremento experimentado por la participación de este sector, sino más bien por el aumento de la categoría Comercio y la gran disminución en la proporción que representa el sector Industrial. Por último el rubro Construcción, si bien es el de menor participación relativa en ambos años, evidenció una caída destacable. Dada esta situación y en términos de los objetivos de esta línea estratégica, podría observarse un incremento en el dinamismo y desarrollo del sector Comercio, mientras que el rubro Industria evidenció un comportamiento inverso.

Asimismo, profundizando en el rubro Servicios, se pueden encontrar cambios radicales en la composición del mismo. Por un lado, los servicios de transporte, almacenamiento y comunicaciones, pasaron de representar la menor proporción del valor agregado a ser los más importantes en el producto total del sector, mientras que los servicios de salud y enseñanza reflejaron el comportamiento opuesto, moviéndose del primer al tercer puesto de importancia. Por otro lado, y siguiendo la línea estratégica Creación + Innovación, la participación de los servicios comunitarios, sociales y personales, evidenciaron una caída del 60%, situación que no implica necesariamente el incumplimiento de los objetivos planteados, pero establece una alerta en términos del desarrollo de nuevos entornos institucionales favorables a la creatividad, innovación y el desarrollo personal.

### **Análisis del nivel de actividad de Rosario**

Al no estar disponible un indicador mensual, trimestral o anual que permita realizar un seguimiento del nivel de actividad económica de la ciudad de Rosario, el análisis se lleva adelante por un camino indirecto. Se parte de la afirmación de que la recaudación del Impuesto al Valor Agregado (IVA) tiende a moverse sincrónicamente con el ciclo de la actividad económica (PBI), expresado por la literatura existente, la cual plantea una marcada prociclicidad en la recaudación tributaria. Asimismo, se observa que la recaudación por IVA tiende a comportarse anticipadamente al nivel de actividad nacional y con tasas de cambio de magnitud superior. En función de esto, se procederá a comparar la evolución de la recaudación del Derecho de Registro e Inspección (DReI) con la evolución de la recaudación del IVA (indicador indirecto del nivel de actividad) en el período comprendido entre enero de 2003 a diciembre del año 2013<sup>2</sup>.

A la hora de realizar el estudio propuesto es necesario plantear algunas características adicionales acerca de la mecánica de funcionamiento, diferente entre ambos tributos. El DReI está estructurado como un impuesto a las ventas, y representa alrededor del 20% de los recursos totales del municipio y 30% de lo directamente recaudado por el mismo. Este impuesto grava los ingresos brutos (o ingresos por ventas) de todos los contribuyentes en la

---

<sup>2</sup> A los fines de facilitar las comparaciones gráficas, se trabajará con variables estandarizadas, restando a cada valor la media ( $\mu$ ) de la serie y dividiendo por el desvío estándar ( $\sigma$ ). Esto permite ubicar las series en una misma escala, sin importar los valores absolutos de cada una, dando mayor pertinencia al análisis gráfico.

jurisdicción de Rosario, los cuales se agrupan en tres tipos: (1) aquellos en régimen simplificado (pagan un valor fijo mensual y representan aproximadamente el 10% del total recaudado en concepto de este tributo); (2) los que declaran mensualmente su facturación y tienen actividades exclusivamente en Rosario (aproximadamente un 35% de la facturación total); y (3) los que declaran mensualmente su facturación y tienen actividades no sólo en Rosario sino también en otras localidades, con lo cual entran en el llamado convenio multilateral<sup>3</sup> de repartición de bases tributarias entre jurisdicciones.

Por lo tanto, mientras que el IVA grava el valor agregado que se genera en las distintas etapas de producción a nivel nacional, el DRel se aplica sobre los ingresos brutos (o ingresos por ventas) de todos los contribuyentes en la jurisdicción de Rosario, en definitiva, lo que se conoce como valor bruto de producción. Más allá de estas diferencias, como se verá en lo sucesivo, ambos conceptos parecen moverse en el mismo sentido.

En el gráfico a continuación se presentan las series estandarizadas de tendencia-ciclo a valores constantes del DRel y del IVA, para el período enero 2003-diciembre 2013. En este caso, el análisis se realiza mensualmente, lo que permite un estudio más detallado. Como se puede observar, ambas series muestran un comportamiento muy similar aunque con algunos matices. Por un lado, durante la crisis financiera de 2008 el DRel parece responder más tardíamente a los cambios comparado con la serie IVA, pero desde 2011 las dos variables vuelven a mostrar movimientos similares. El DRel exhibe un comportamiento más volátil que el IVA hacia el final de la serie, hecho que puede observarse en la etapa recesiva de 2008, cuando tuvo una caída de mayor magnitud.

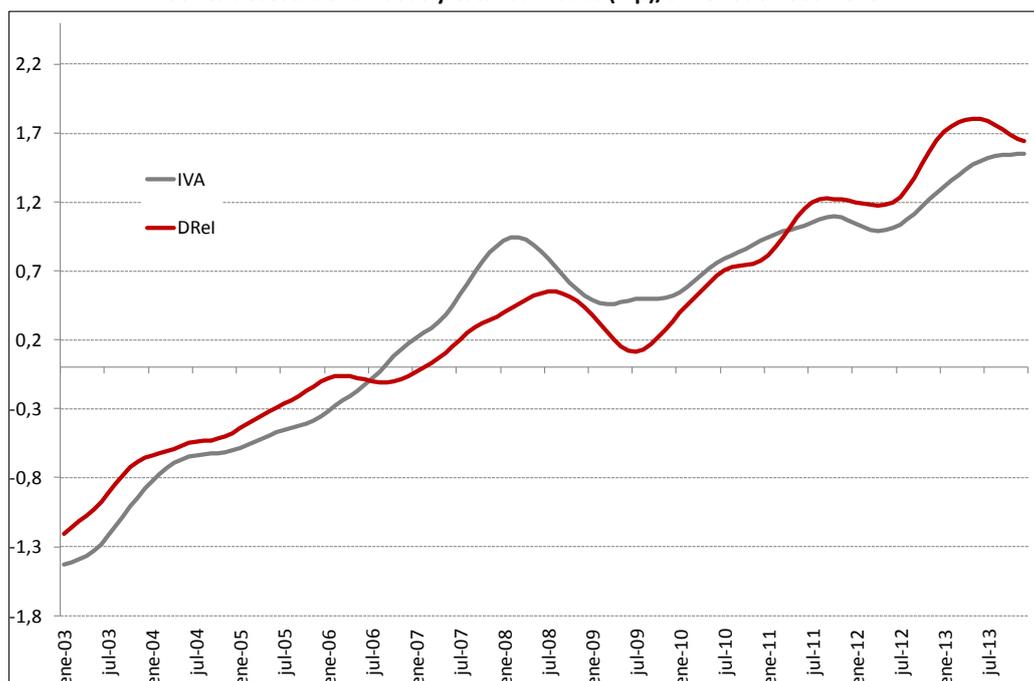
Haciendo un estudio individual de cada variable, se puede apreciar que la tendencia en la recaudación de IVA muestra desde el comienzo de la serie hasta mediados del 2004 un crecimiento pronunciado. A partir de allí, se exhibe un estancamiento que se mantiene hasta principios de 2005, donde luego se recupera y vuelve a crecer. Por otro lado, el DRel presenta una tendencia parecida a la del IVA, ya que empieza el período creciendo, exhibe un estancamiento en el año 2004, y vuelve a crecer en el año siguiente. Por ende, en este caso puede notarse que las series se comportan de manera muy pareja, ya que ambas inician tanto sus procesos de estancamiento como de recuperación en momentos similares.

---

<sup>3</sup> Los contribuyentes del convenio multilateral son aquellos cuyas actividades se ejercen en una, varias o todas sus etapas, en dos o más jurisdicciones, pero cuyos ingresos brutos, por provenir de un proceso único, económicamente inseparable, deben atribuirse conjuntamente a todas ellas. En este sentido, los contribuyentes se manejan a través de un mecanismo preestablecido para declarar la base imponible correspondiente a cada lugar. Este mecanismo fija, como regla general, que la base imponible del contribuyente a declarar en una localidad es igual al 50% de los gastos efectivamente realizados en esa jurisdicción más el 50% de los ingresos brutos generados en esa jurisdicción.

### Tendencia-ciclo en la recaudación de IVA y tendencia-ciclo en la recaudación de DRel.

Series desestacionalizadas y estandarizadas  $(x-\mu)/\sigma$ . Período 2003-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Secretaría de Hacienda de la Municipalidad de Rosario.

Para el período enero-octubre 2006, se observa que mientras la serie de IVA conserva su ritmo de crecimiento, la serie DRel muestra un leve estancamiento. Ésta última vuelve a crecer en octubre de 2006 y mantiene este comportamiento hasta julio de 2008, sin embargo, en septiembre de ese mismo año vuelve a mostrar una rápida caída que se prolonga hasta julio de 2009. A partir de allí (agosto de 2009), retoma su senda ascendente, con tasas de variación positivas de manera continua, hasta su próximo estancamiento que se produce a fines de 2011.

En el caso de la serie de IVA, los efectos de la crisis financiera comienzan a notarse unos meses antes que en el caso de DRel, ya que desde marzo de 2008 se frena el crecimiento de la serie (sólo 0,09% respecto a febrero) y comienza a decrecer el mes siguiente mostrando incluso variaciones mensuales negativas. Si bien esta caída finaliza en marzo de 2009, vale aclarar, que durante todo ese año la serie de IVA se muestra prácticamente estancada (las tasas de crecimiento entre un mes y otro no superan el 1% en ningún caso). Recién en febrero de 2010 la serie vuelve a crecer mensualmente por encima de 1%.

Durante el año 2011, la serie de IVA presenta un estancamiento, en tanto la de DRel evidencia un fuerte crecimiento durante los primeros siete meses del año para luego detenerse, llegando a evidenciar incluso tasas de variación negativas. Ambas series continúan hasta mayo de 2012 con esta última tendencia, en ningún caso superando el 1% en valor absoluto. A partir de entonces se comienzan a observar variaciones positivas que se intensifican hacia fines de 2012 pero luego vuelven a ser menores al 1%.

A lo largo del 2013, la serie de IVA se muestra nuevamente estancada, con variaciones positivas pero que en ningún caso superan el 1% de crecimiento intermensual. Por su parte, el DRel también se estanca en 2013, pero con una intensidad mayor en los últimos siete meses

del año al presentar variaciones mensuales negativas (que en valor absoluto no superan el 1%).

Si bien es necesario ser sumamente cautelosos con el tipo de conclusiones que puedan desprenderse del análisis realizado, en vistas de que el presente trabajo no busca ser más que un examen gráfico de la evolución de las variables, puede decirse que las series de tendencia de IVA y DRel se han movido en la última década de manera muy similar. De esta manera, y tal como se plantea en la literatura sobre el tema, los recursos tributarios nacionales y subnacionales tienden a ser sumamente procíclicos. En este sentido, el análisis llevado adelante podría encuadrarse bajo la línea estratégica Trabajo + Economías de Calidad planteada en el PER+10, en términos del comportamiento de la actividad económica de la ciudad de Rosario. Sin embargo, y dado que, como concluimos, los recursos tributarios de la misma dependen principalmente de la coyuntura macroeconómica nacional, no es posible realizar una evaluación acerca de los objetivos particulares planteados en el Plan.

### Indicadores de actividad y empleo

El objetivo de esta sección es poder realizar un análisis de las características y la evolución de las principales variables de empleo del Aglomerado Gran Rosario en el período que se extiende desde el año 2003 al año 2013.

#### **Evolución de las tasas promedio anuales de actividad y empleo para el Aglomerado Gran Rosario.**

Período 2003-2013.

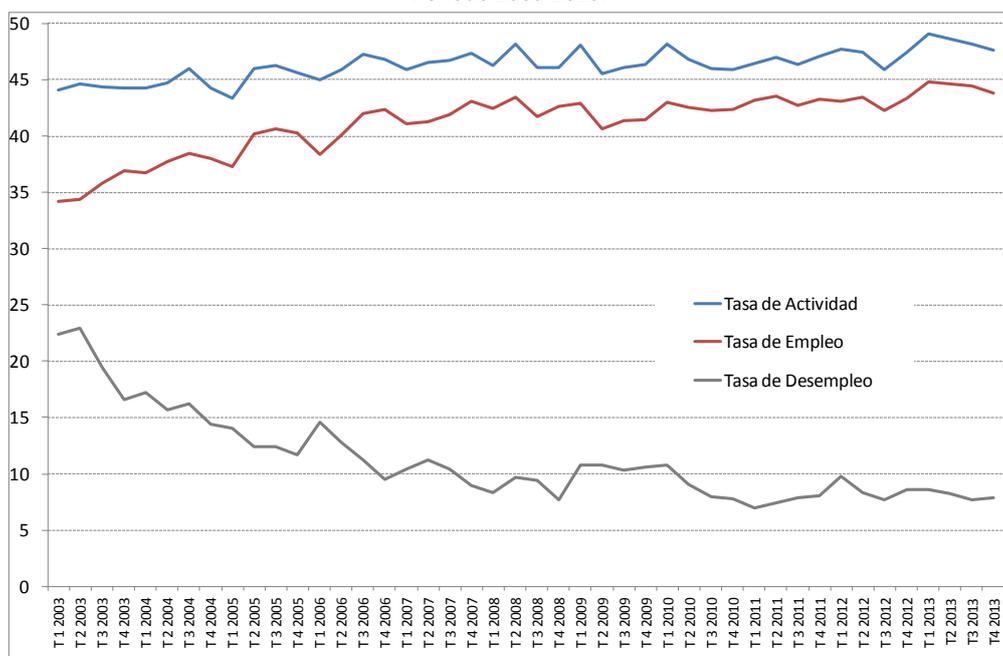
Año	Tasa promedio anual de Actividad	Tasa promedio anual de Empleo	Tasa promedio anual de Desocupación	Tasa promedio anual de Subocupación Demandante	Tasa promedio anual de Subocupación No Demandante
2003	44,4	35,3	20,3	9,3	5,3
2004	44,8	37,7	15,9	7,7	3,0
2005	45,3	39,6	12,6	7,3	1,8
2006	46,3	40,7	12,0	6,6	1,7
2007	46,6	41,9	10,3	5,3	1,5
2008	46,7	42,6	8,8	5,7	1,8
2009	46,5	41,6	10,6	6,0	3,1
2010	46,7	42,5	8,9	6,8	2,9
2011	46,7	43,2	7,6	5,1	2,3
2012	47,1	43,0	8,6	4,8	3,1
2013	48,4	44,4	8,1	4,9	2,5

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Encuesta Permanente de Hogares (EPH).

Si se observa la tabla precedente, es posible apreciar como la tasa de actividad, estimada como la Población Económicamente Activa (PEA) sobre la Población Total (PT), experimentó un ascenso constante pero poco pronunciado a lo largo del período en consideración, situación similar a la observada en la tasa de empleo, cuyo aumento fue, sin embargo, más marcado, representando alrededor de un 10% de variación total punta a punta. En términos de la tasa de desocupación, la misma disminuyó notablemente, siendo este descenso compatible con los cambios ocurridos en las otras dos variables ya mencionadas. Es importante destacar cómo la

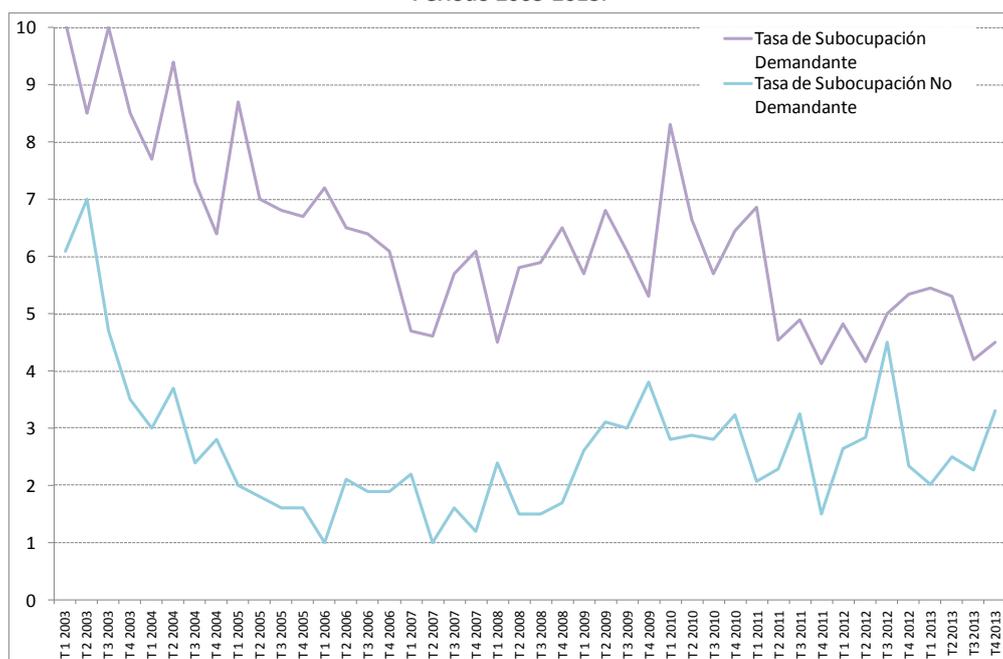
crisis que atravesó el país en el año 2009 repercutió sobre la actividad y el empleo en el Gran Rosario, ya que estas tasas se contrajeron y la del desempleo tuvo el incremento más alto de la década con respecto al año anterior. Esta situación, también puede observarse en el gráfico a continuación.

**Evolución de las tasas de actividad, empleo y desempleo por trimestres para el Aglomerado Gran Rosario.**  
**Período 2003-2013.**



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la EPH.

**Evolución de las tasas de subocupación demandante y no demandante por trimestres para el Aglomerado Gran Rosario.**  
**Período 2003-2013.**



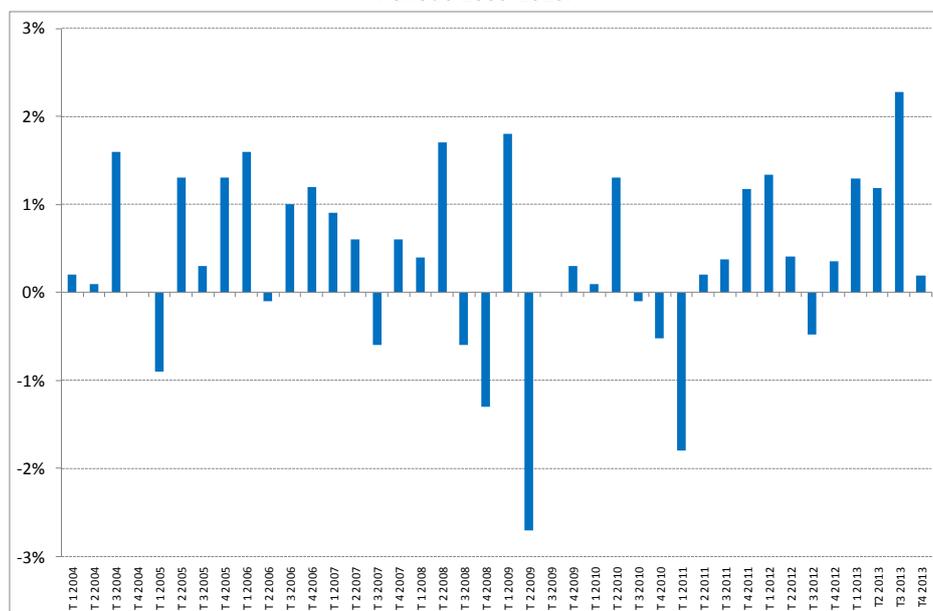
Fuente: Elaboración propia en base a datos de la EPH.

Por otro lado, y tal como lo muestra la tabla anterior, tanto la tasa de desocupación demandante como la de desocupación no demandante se contrajeron punta a punta a la mitad, pero siempre la primera con valores más altos. Sin embargo, si se observa el gráfico precedente, donde se exhiben las series pero desagregadas por trimestres, se evidencia que presentan gran variabilidad a lo largo de los años.

Realizando ahora un análisis pormenorizado de cada variable en cuanto a su performance año a año, puede apreciarse en algunos casos una gran variabilidad en el período considerado. En este sentido, la tasa de actividad reflejó tanto variaciones interanuales positivas como negativas leves en todos los casos, permitiendo apreciar nuevamente la característica de estabilidad antes mencionada. Las mayores caídas se produjeron entre los años 2008-2009, coincidentes con la crisis a nivel mundial, y 2010-2011, probablemente como consecuencia del freno experimentado a nivel país por la situación macroeconómica imperante; hacia finales del año 2013 la tasa continuó presentando variaciones interanuales positivas.

### **Evolución de las variaciones interanuales de la Tasa de Actividad por trimestres para el Aglomerado Gran Rosario.**

Período 2003-2013.

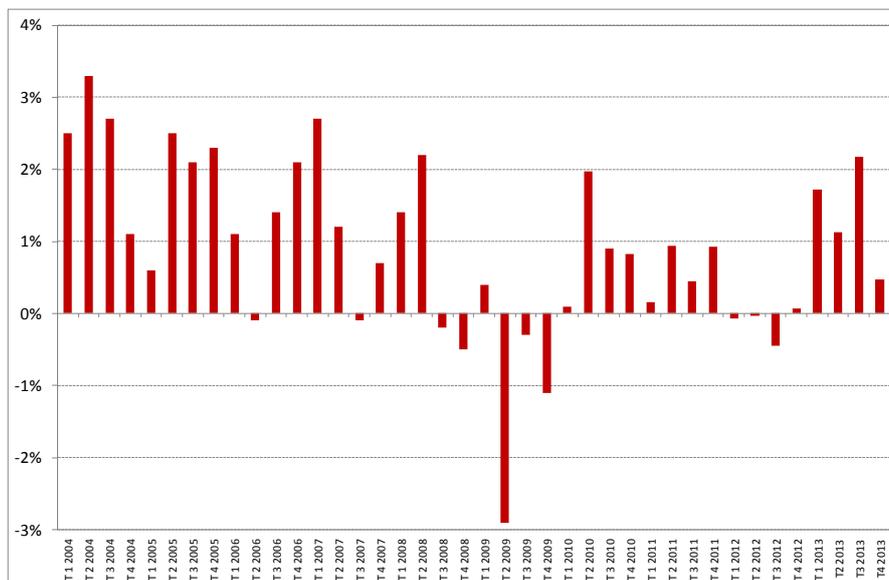


Fuente: Elaboración propia en base a datos de la EPH.

Con respecto a la tasa de empleo, la misma mostró un carácter positivo durante la mayor parte de la serie, pudiéndose relacionar esta situación con la tendencia mencionada en el apartado anterior. A su vez, también es posible apreciar como las variaciones interanuales negativas se experimentaron nuevamente en el período 2008-2009 y 2011-2012, aunque fueron menos pronunciadas que las experimentadas por la tasa de actividad.

### Evolución de las variaciones interanuales de la tasa de empleo por trimestres para el Aglomerado Gran Rosario.

Período 2003-2013.

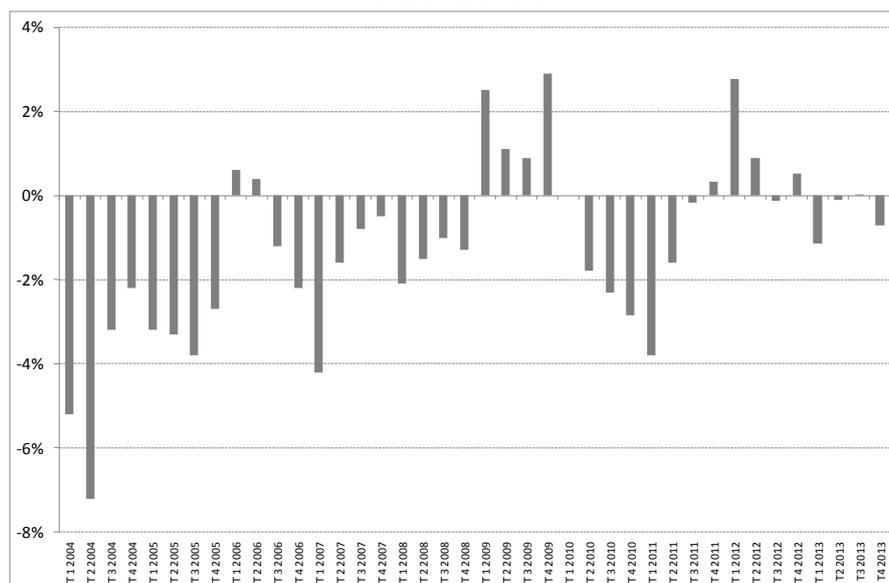


Fuente: Elaboración propia en base a datos de la EPH.

Siguiendo la línea de análisis, y si se toma en este caso la evolución de las variaciones interanuales de la tasa de desempleo para el Aglomerado Gran Rosario, es posible observar, como era de esperarse, que las variaciones fueron mayormente negativas, más pronunciadas en los primeros años de la serie (hasta 2006), y bruscamente positivas en algunos años, como el período 2008-2009 y de 2011 en adelante. En estos casos, la explicación podría buscarse nuevamente en la crisis internacional para el primer caso, y en la crisis macroeconómica argentina para el segundo.

### Evolución de las variaciones interanuales de la tasa de desempleo por trimestres para el Aglomerado Gran Rosario.

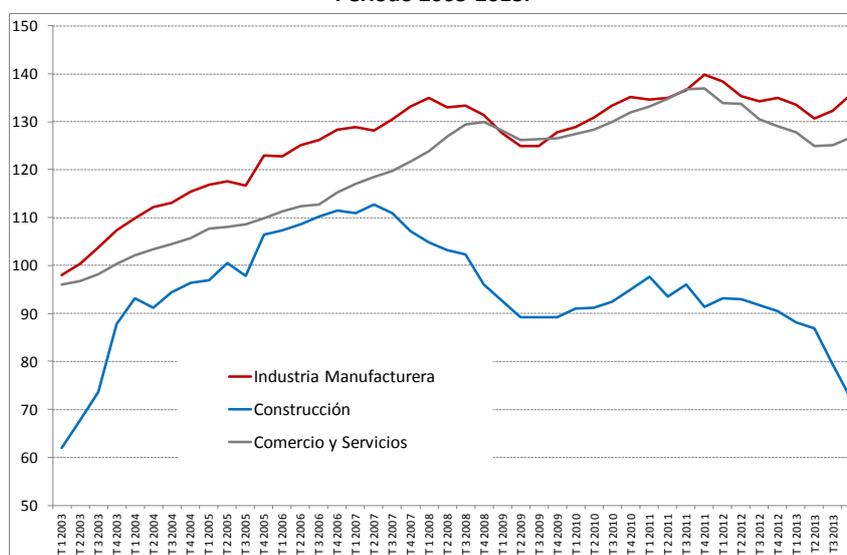
Período 2003-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la EPH.

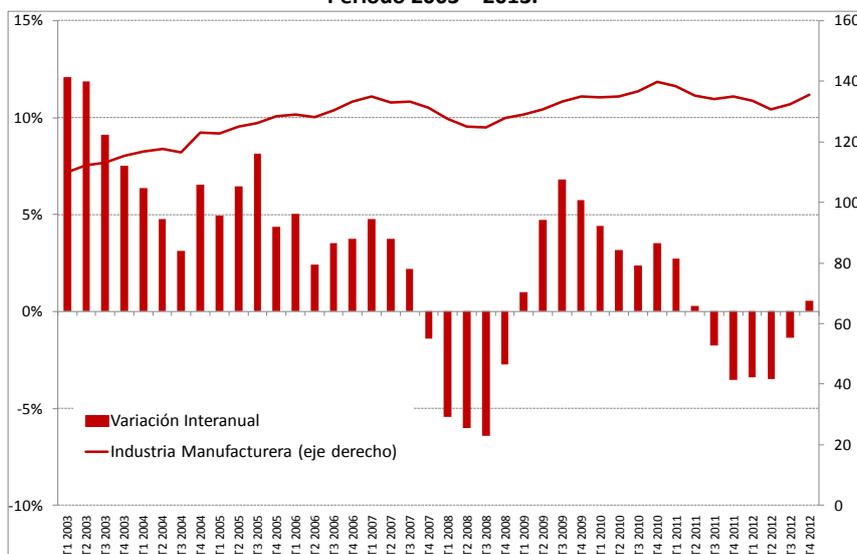
Si se toma ahora la Encuesta de Indicadores Laborales (EIL) elaborada por el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, la cual brinda información del empleo registrado, podremos observar por un lado, como fue la variación del índice de empleo por sector de actividad durante el período en consideración. En este sentido, la industria manufacturera experimentó un crecimiento pronunciado y relativamente constante durante la primera parte de la serie, para contraerse de manera leve en los años 2008-2009, durante el período de crisis internacional. Asimismo, es posible observar que luego retoma su camino, mostrando signos de reversión de la tendencia, para mantenerse más o menos constante, y experimentando una leve contracción en los años 2012-2013.

### Evolución de los Índices de Empleo por sector de actividad por trimestres para el Aglomerado Gran Rosario. Período 2003-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Encuesta de Indicadores Laborales (EIL).

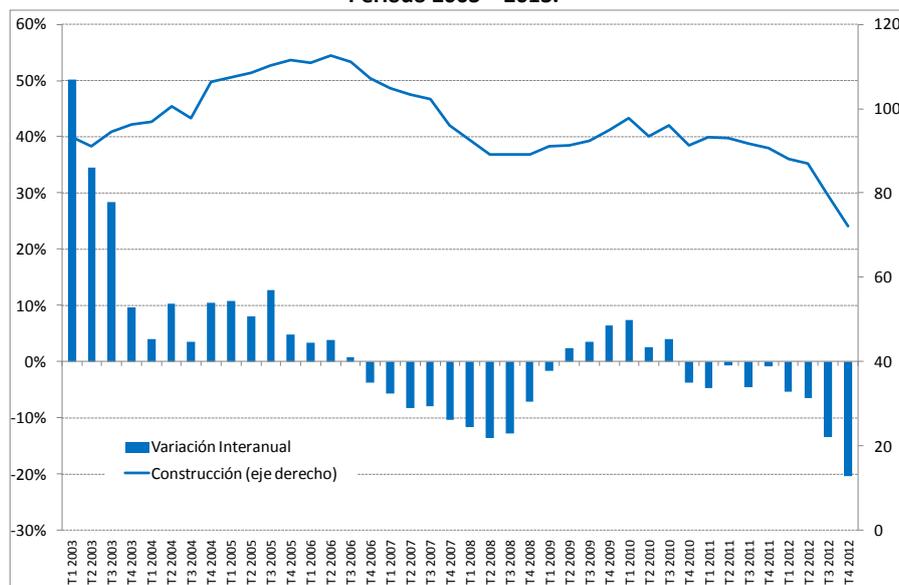
### Evolución del Índice de Empleo en la Industria Manufacturera por trimestres para el Aglomerado Gran Rosario. Período 2003 – 2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la EIL.

### Evolución del Índice de Empleo en la Construcción por trimestres para el Aglomerado Gran Rosario.

Período 2003 – 2013.

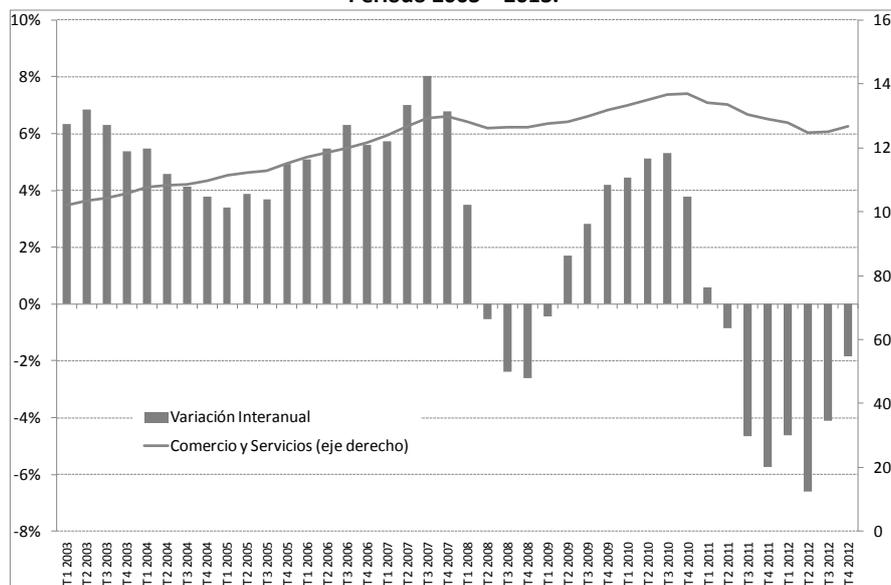


Fuente: Elaboración propia en base a datos de la EIL.

En términos del sector construcciones, es posible apreciar como el mismo sigue de cierta forma la tendencia del sector manufacturero industrial pero de manera mucho más marcada. Los primeros años experimenta el crecimiento más brusco, y en el 2007 muestra los índices de empleo en el sector más alto de la década. A partir de allí, comienza a decaer, volviendo recién a repuntar un poco luego de la crisis del 2009. Igualmente, no logra salir de esta situación y cae nuevamente para los últimos dos años de la serie. Es notable destacar que para los últimos trimestres de la serie, mientras que la industria manufacturera y el comercio exhiben una tendencia creciente, la construcción se encuentra en caída, siendo la primera vez en toda la década que muestra un comportamiento tan desvinculado con respecto al resto de los sectores.

Por último, si se considera el sector de Comercio y Servicios, es posible observar cómo fue el que mostró el más pobre desempeño durante el período considerado. El mismo experimentó en los inicios un crecimiento pronunciado, aunque no tanto en relación a los otros dos sectores, pero más estable. Sin embargo, y a pesar de que luego de la caída experimentada en 2008-2009 vuelve a crecer, parece no recuperarse a los niveles anteriores, volviendo a descender para el final del período.

### Evolución del Índice de Empleo en Comercios y Servicios por trimestres para el Aglomerado Gran Rosario. Período 2003 – 2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la EIL.

Otra forma de analizar el empleo en función de los distintos sectores económicos es partiendo de la Encuesta Permanente de Hogares (EPH) para determinar la participación de cada uno de estos en el empleo total y su evolución a lo largo del período en consideración. La EPH releva datos de empleo independientemente de que se trate de empleo registrado o no registrado. En este sentido, puede observarse cómo el sector servicios<sup>4</sup>, en todos los años, es el que más empleo genera en el Aglomerado Gran Rosario, representando siempre entre el 43% y el 47% del total. La segunda actividad en importancia en cuanto a personal ocupado es el comercio (ya sea al por mayor o al por menor) y la tercera es la industria manufacturera. Este comportamiento se mantiene a lo largo de toda la década, sólo variando ambos con respecto al total entre el 18% y el 22%, y entre el 14% y 18%, respectivamente.

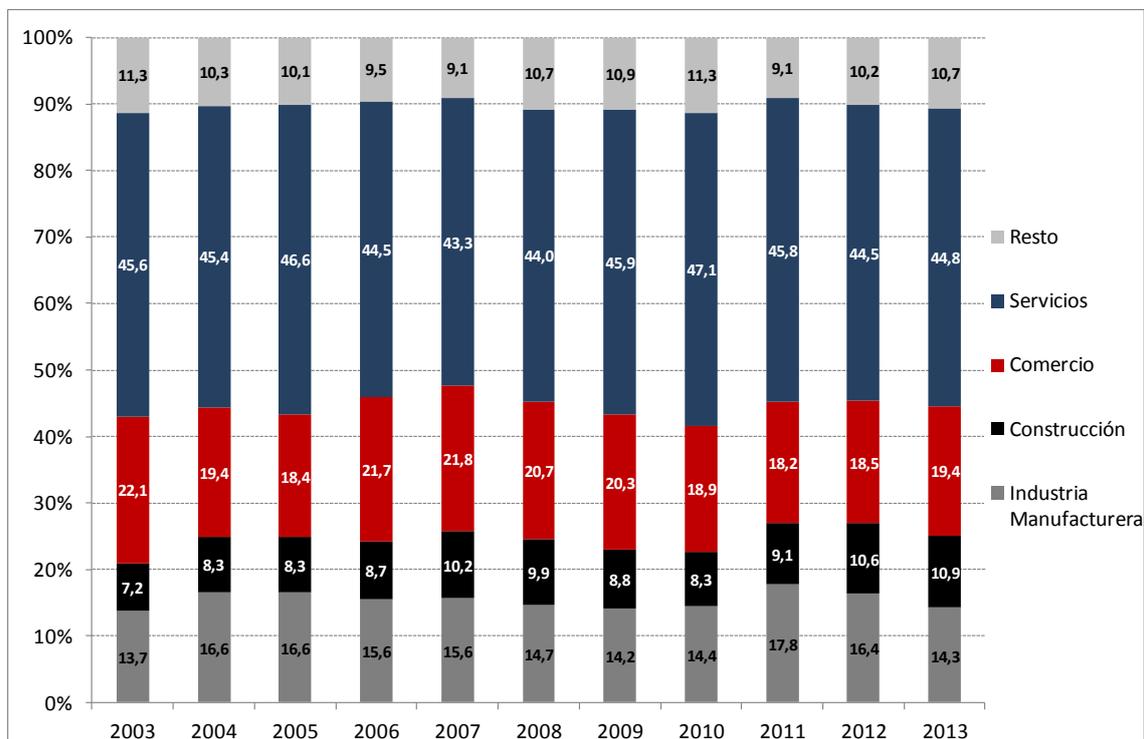
Con respecto a la construcción, se observa que en los primeros 4 años de la serie, genera menos empleo en comparación a la categoría Resto de los sectores<sup>5</sup>, pero esta situación se revierte en el año 2007, 2012 y 2013, donde la construcción supera a este último.

<sup>4</sup> El sector servicios abarca a las siguientes ramas: transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida; información y comunicación; actividades financieras y de seguros; actividades inmobiliarias; actividades profesionales, científicas y técnicas; actividades administrativas y servicios de apoyo; administración pública y defensa, planes de seguro social obligatorio; enseñanza; salud humana y servicios sociales; artes, entretenimiento y recreación; y otras actividades de servicios.

<sup>5</sup> El resto de los servicios incluye: agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca; explotación de minas y canteras; suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; suministro de agua, alcantarillado, gestión de desechos y actividades de saneamiento; actividades de los hogares, actividades de organizaciones y organismos extra territoriales; y actividades no especificadas claramente.

**Promedio anual de la participación del empleo por cada sector económico para el  
 Aglomerado Gran Rosario.**

**Período 2003-2013.**



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la EPH.

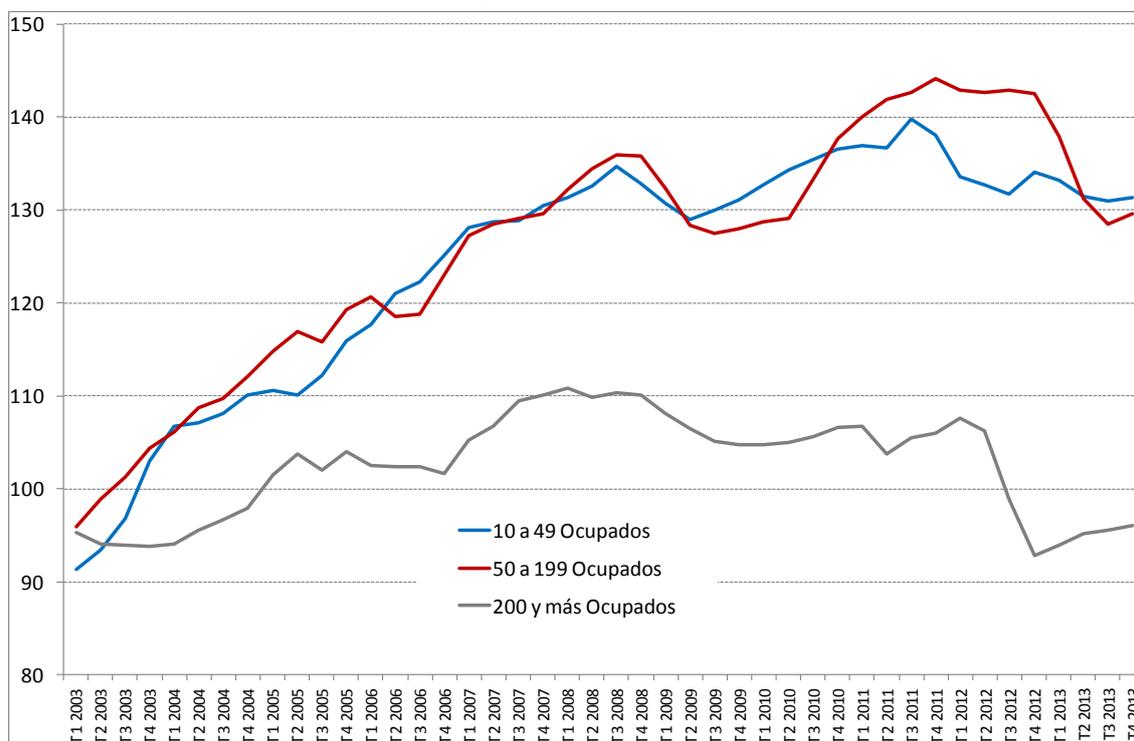
Por último, si se toma en consideración el índice de empleo pero por tamaño de empresa, puede observarse cómo aquellas incluidas en la categoría de pequeñas y medianas (10-49 y 50-199 ocupados), presentaron una tendencia similar a lo largo de la década, con un crecimiento marcado desde el inicio hasta el período 2008-2009, volviendo a elevarse desde comienzos de 2010 hasta principios de 2012. A partir de allí las mismas experimentaron caídas pronunciadas, principalmente en el caso de las empresas de 50-199 ocupados, en donde fueron aún más importantes.

Por su parte, las empresas con 200-más ocupados, mostraron una tendencia relativamente constante en comparación con las otras dos categorías, marcándose especialmente una fuerte caída para el año 2012, y volviendo en consecuencia a los niveles de comienzos del período considerado.

Es interesante destacar el crecimiento del empleo en las empresas más chicas, ya que al inicio del período su índice era el que evidenciaba el menor valor y hacia el final terminan con el mayor, mostrando un incremento punta a punta del 36%.

### Evolución de los Índices de Empleo por tamaño de las empresas por trimestres para el Aglomerado Gran Rosario.

Período 2003 – 2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la EIL.

Este análisis de empleo puede enmarcarse en los proyectos Empleo y Formación, y Fomento de PyMEs, que se encuentran dentro de la línea estratégica Trabajo + Economías de Calidad del PER+10. En este sentido, se puede concluir que tanto la tasa de empleo como la de actividad presentaron un incremento, aunque no muy pronunciado, a lo largo del período estudiado, hecho que se corresponde también con la disminución que experimentó la tasa de desocupación. Al observar que estas variaciones estuvieron influenciadas por las situaciones macroeconómicas nacionales e internacionales, no es posible relacionarlas de manera directa con las políticas concretas de promoción de empleo llevadas adelante por el municipio y planteadas en el Plan, sin embargo tampoco es posible descartar todo tipo de conexión. Por otro lado, a lo largo del período, podría evidenciarse una mejora en la articulación entre la oferta y la demanda de trabajo, ya que las tasas de subocupación demandante y no demandante disminuyeron punta a punta, presentando comportamientos similares a lo largo de la serie, y cumpliendo así con los objetivos de la línea, incorporando una mayor cantidad de desempleados al mercado.

En términos de los índices de empleo por tamaño de empresa, puede observarse que las categorías de 10-49 y 50-199 ocupados se incrementaron a lo largo de la década, especialmente en el caso de las primeras. En este sentido, y tal como se plantea en el PER+10, podría establecerse una relación con el cumplimiento del objetivo de desarrollar y reconvertir micro emprendimientos en empresas pequeñas, además de contribuir a la generación y consolidación de nuevos emprendimientos productivos.

Por otro lado, es posible concluir que los sectores que contribuyeron en mayor medida a la generación de empleo, no coinciden de manera directa con aquellos que lo hicieron en términos de valor agregado, los cuales fueron analizados anteriormente. Mientras que en este último caso, es el sector comercio el de mayor participación en el producto total, no es el que más contribuye con respecto a los niveles absolutos empleo, ocupando el primer puesto en este caso el sector servicios.

## Posicionamiento Nacional e Internacional

### Estadísticas del Turismo en la ciudad de Rosario

Rosario no ha sido históricamente una ciudad que pueda ser calificada como turística, sin embargo, en los últimos años, se ha producido un crecimiento en la cantidad de visitantes que llegan a la ciudad desde otras localidades de la Argentina pero también desde otros países. El proceso incluye tanto a individuos que viajan por placer como a aquellos que lo hacen para participar de congresos o convenciones.

A continuación se consignan las definiciones y conceptos utilizados en la elaboración de los indicadores presentados en esta sección.

- Establecimientos Hoteleros: son aquellos categorizados como hoteles 1, 2, 3, 4 y 5 estrellas y apart-hoteles.
- Establecimientos Para-hoteleros: incluyen hoteles sindicales, albergues, cabañas, bungalows, hospedajes, bed & breakfast, hosterías, residenciales, etc.
- Plazas Ocupadas: se refiere al total de noches que cada viajero permanece en una habitación o unidad.
- Tasa de Ocupación de Plazas (TOP): proporción de las plazas disponibles que se encuentran ocupadas.
- Estadía Promedio: promedio ponderado de las permanencias observadas en los establecimientos pertenecientes a la muestra.

Si tomamos primeramente en consideración la evolución de las plazas disponibles y ocupadas en la ciudad, se observa que en el primer caso se experimentó un incremento del 24,2% punta a punta, mientras que en el segundo, se evidenció una leve disminución. En términos de la TOP, la misma se mantuvo en promedio alrededor del 30%, aunque reflejó una disminución punta a punta del 20,1%, principalmente como consecuencia del aumento en la oferta de hospedajes.

### Evolución total de las plazas disponibles y ocupadas (en cantidad), y de la Tasa de Ocupación de Plazas (en %) en la ciudad de Rosario.

Período 2006-2013.

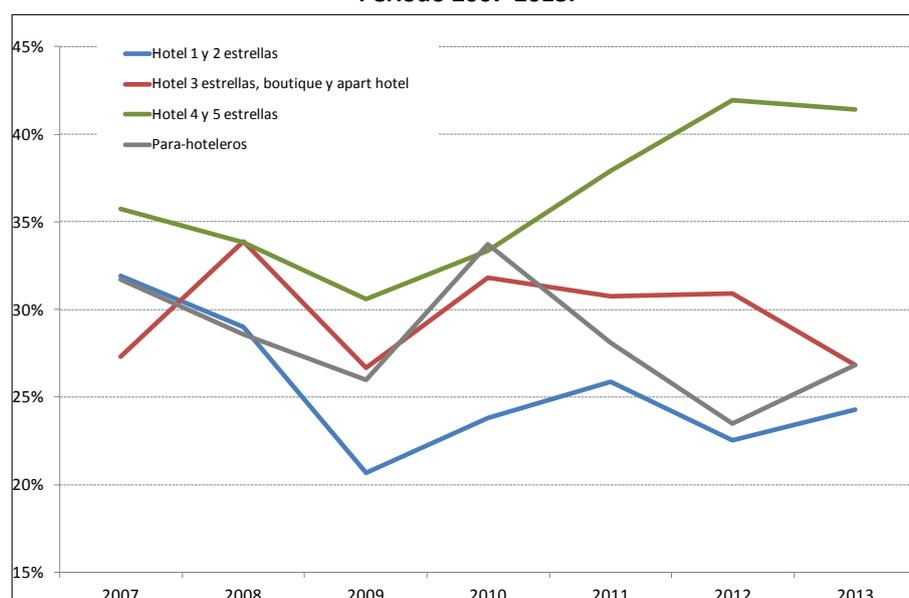
Año	Plazas disponibles	Plazas ocupadas	TOP
2006	2.030.220	798.502	39,3%
2007	2.140.882	681.206	31,8%
2008	2.145.317	689.867	32,2%
2009	2.173.022	571.690	26,3%
2010	2.368.480	721.468	30,5%
2011	2.449.104	785.277	32,1%
2012	2.501.550	813.953	32,5%
2013	2.521.804	792.591	31,4%
<b>Var % 2006-2013</b>	24,2%	-0,7%	-20,1%

Fuente: Elaboración propia en base a la Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH) del INDEC.

En el gráfico a continuación se observa la evolución de la TOP en el período 2007-2013 pero para las distintas categorías de alojamiento. En términos de los establecimientos de 4 y 5 estrellas, los mismos mostraron el mayor incremento en la TOP, superando el 40% para los años 2012 y 2013. Por su parte, los establecimientos hoteleros de 1 y 2 estrellas son los que evidencian el comportamiento que más se asemeja a los Para-hoteleros, hecho que indicaría que podrían ser considerados por la demanda como sustitutos próximos. Sin embargo, estos últimos exhiben una TOP considerablemente más alta para la mayoría de los períodos. En general, las cuatro categorías experimentan una caída pronunciada entre los años 2008 y 2009, situación que se puede explicar por la crisis económica mundial que afectó al país.

### Evolución de la Tasa de Ocupación de Plazas por categorías (en %) en la ciudad de Rosario.

Período 2007-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a la EOH del INDEC.

### Proporción de las plazas disponibles que se encuentran ocupadas en la ciudad de Rosario.

Período 2007-2013.

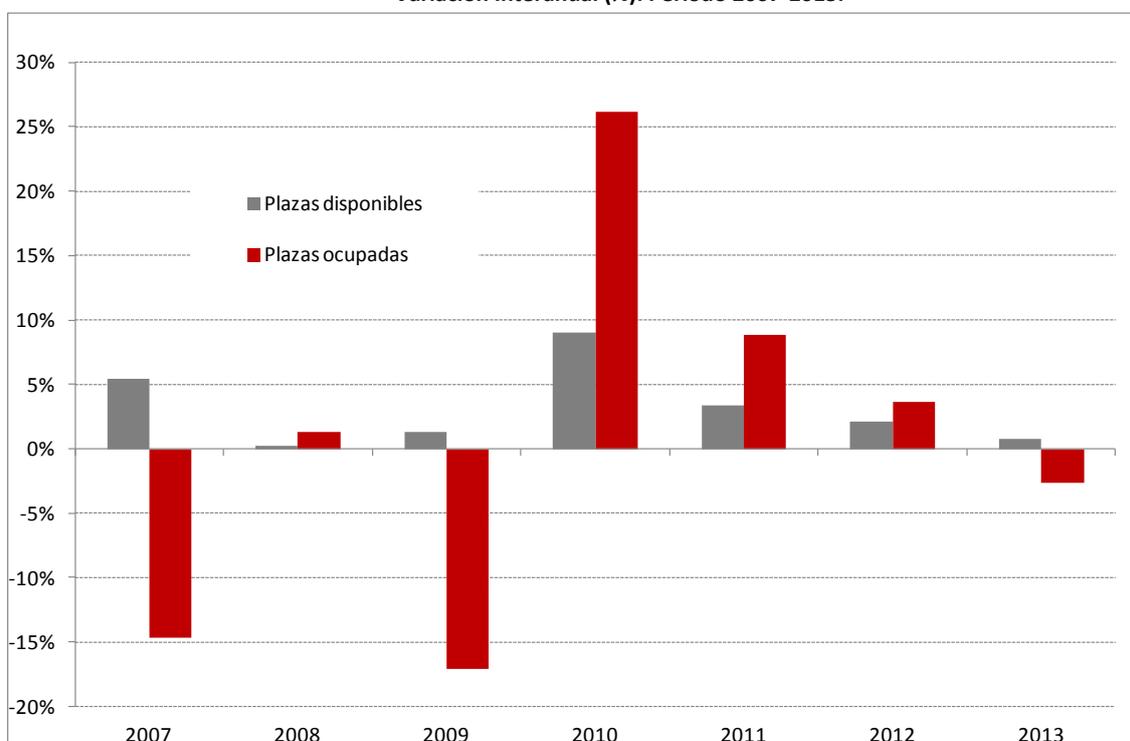
Año	Tasa de Ocupación de Plazas (TOP)			
	Hotel 1 y 2 estrellas	Hotel 3 estrellas, boutique y apart hotel	Hotel 4 y 5 estrellas	Para-hoteleros
2007	31,9%	27,3%	35,7%	31,7%
2008	29,0%	33,9%	33,8%	28,6%
2009	20,7%	26,7%	30,6%	26,0%
2010	23,8%	31,8%	33,3%	33,7%
2011	25,9%	30,7%	37,9%	28,1%
2012	22,5%	30,9%	41,9%	23,5%
2013	24,3%	26,8%	41,4%	26,8%

Fuente: Elaboración propia en base a la EOH del INDEC.

Por otro lado, al analizar la variación interanual de las plazas disponibles (indicador de oferta) y de las plazas ocupadas (indicador de demanda), se observa que éstas últimas presentan un comportamiento mucho más volátil, llegando a registrar una caída del 17% en 2009 y un crecimiento superior al 25% en 2010. En cambio, las plazas disponibles muestran un comportamiento más estable –ligado a las inelasticidades propias de la oferta- con un crecimiento promedio para todo el período del 3,2%.

### Evolución de las plazas disponibles y ocupadas en la ciudad de Rosario.

Variación Interanual (%). Período 2007-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a la EOH del INDEC.

Como se observa en la tabla a continuación, los establecimientos hoteleros son los que reciben a aproximadamente el 95% de los visitantes de la ciudad, por lo tanto, es lógico analizar desagradadamente lo que ocurre con la demanda dentro de sus diferentes categorías.

### Composición de las plazas según tipo de establecimiento.

Período 2007-2013.

Año	Plazas disponibles		Plazas ocupadas	
	Hoteleros	Para-hoteleros	Hoteleros	Para-hoteleros
2007	95%	5%	95%	5%
2008	95%	5%	95%	5%
2009	93%	7%	93%	7%
2010	94%	6%	94%	6%
2011	94%	6%	95%	5%
2012	94%	6%	96%	4%
2013	95%	5%	96%	4%

Fuente: Elaboración propia en base a la EOH del INDEC.

### Establecimientos Hoteleros. Composición según tipo.

Período 2007-2013.

Año	Hoteleros					
	Plazas disponibles			Plazas ocupadas		
	Hotel 1 y 2 estrellas	Hotel 3 estrellas, boutique y apart hotel	Hotel 4 y 5 estrellas	Hotel 1 y 2 estrellas	Hotel 3 estrellas, boutique y apart hotel	Hotel 4 y 5 estrellas
2007	30%	33%	37%	30%	28%	42%
2008	30%	32%	37%	27%	34%	39%
2009	30%	32%	37%	24%	33%	43%
2010	27%	33%	40%	21%	35%	44%
2011	25%	37%	39%	20%	35%	45%
2012	25%	37%	38%	17%	35%	49%
2013	26%	36%	38%	20%	31%	49%

Fuente: Elaboración propia en base a la EOH del INDEC.

En la tabla anterior, que muestra las características en términos de plazas disponibles y ocupadas para las distintas categorías de hoteles, se puede destacar que los hoteles de 4 y 5 estrellas son la principal elección de quienes pernoctan en la ciudad, llegando a representar, hacia el final de la serie, casi la mitad de los mismos. Le siguen en importancia los hoteles de 3 estrellas, boutique y aparts, los cuales abarcan en casi todos los años, un tercio de la demanda.

Con respecto al tipo de turistas que visitan la ciudad de Rosario, se puede observar en la tabla a continuación, que la gran mayoría de los viajeros son residentes, es decir provienen de otras ciudades del país y no del exterior. El año en el que mayor proporción de turistas extranjeros arribaron a la ciudad fue el 2008, representando el 9,5% del total de los visitantes.

### Composición de los viajeros.

Período 2008-2013.

Año	Viajeros	
	Residentes	No residentes
2008	90,5%	9,5%
2009	91,0%	9,0%
2010	92,1%	7,9%
2011	94,4%	5,6%
2012	91,6%	8,4%
2013	91,1%	8,9%

Fuente: Elaboración propia en base a la EOH del INDEC.

Por último, como se exhibe en la tabla a continuación, se puede concluir que la cantidad de viajeros, presenta tasas de variación punta a punta positivas. Si se realiza un análisis más detallado, se observa que los residentes presentan casi la misma variabilidad que el total. En este sentido, en el año 2009 disminuye el número de residentes que visitan la ciudad en alrededor del 13%. A partir de allí, se exhiben variaciones interanuales positivas pero a tasa decreciente, mientras que ya para el último año de la serie, se presenta una caída. No sucede lo mismo con los no residentes, ya que a partir del año 2012 muestran un claro incremento.

### Variación interanual (en %) de la cantidad de viajeros, según tipo.

Período 2009-2013.

Año	Viajeros		
	Total	Residentes	No residentes
2009	-13,9%	-13,3%	-19,1%
2010	19,1%	20,6%	4,4%
2011	10,2%	13,0%	-22,1%
2012	-0,3%	-3,3%	50,2%
2013	-0,6%	-1,2%	6,1%
<b>Var % 2009-2013</b>	12,1%	12,9%	4,9%

Fuente: Elaboración propia en base a la EOH del INDEC.

Finalmente, si se analiza la duración de la estadía promedio de los turistas que visitan la ciudad, es posible observar que los no residentes permanecen, en todos los años, una mayor cantidad de tiempo que los residentes. Al comparar las dos situaciones punta a punta, se evidencia un crecimiento leve en la duración promedio de la estadía en ambos casos.

### Duración de estadía promedio de los turistas, según tipo.

En días. Período 2008-2013.

Año	Duración de estadía promedio de los turistas (en días)	
	Residentes	No residentes
2008	1,5	1,7
2009	1,5	1,8
2010	1,6	1,8
2011	1,5	1,9
2012	1,6	1,8
2013	1,6	1,8

Fuente: Elaboración propia en base a la EOH del INDEC.

De acuerdo a los planteamientos del PER+10, y en términos de la línea estratégica Trabajo + Economía de Calidad, el estudio realizado se vincula particularmente con el proyecto Rosario Primera en Turismo Urbano enmarcado dentro de los objetivos de esta línea de acción. En este sentido, se puede destacar que a lo largo del período considerado la ocupación de plazas hoteleras se mantuvo alrededor del 30% con respecto a la disponibilidad total. Es importante señalar que esta situación no fue consecuencia de una caída en el turismo en la ciudad de Rosario, ya que aunque el mismo disminuyó hasta el año 2009, experimentó un crecimiento los años posteriores, presentando su pico en el 2012. Por lo tanto, la estabilidad experimentada por la proporción de plazas ocupadas se debió a un incremento en la cantidad de alojamientos disponibles. En este sentido, se puede observar cómo se estaría cumpliendo uno de los objetivos del Plan, el cual hace referencia a la consolidación de la oferta de turismo en la ciudad.

En cuanto a las características específicas de la disponibilidad de alojamientos, se evidenció que los establecimientos hoteleros son los que satisfacen el 95% de la demanda, siendo dentro de ellos los hoteles 4 y 5 estrellas los que terminaron albergando, en los últimos años de la serie, a casi la mitad de los turistas que llegaron a la ciudad. También se puede destacar que los mismos provinieron en su mayoría del interior del país, representando los no residentes menos del 10% del total, en todos los años. Sin embargo, son estos últimos los que presentaron en promedio un mayor tiempo de estadía, a pesar de que no existe una gran diferencia con respecto a los residentes. Con relación a este tema, el PER+10 plantea como uno de sus objetivos la extensión en la estadía de los visitantes, cuyo cumplimiento podría de cierta manera constatarse a partir del leve aumento experimentado en el tiempo de permanencia de ambos tipos de turistas.

**ANEXO ESTADÍSTICO**

**Transporte Urbano de Pasajeros (TUP)**
**Evolución del Transporte Urbano de Pasajeros. Desagregación por tipo de pasaje cancelado.**
**Pasajeros en miles. Período 2003-2013.**

Año	Total de Pasajeros	Total Pasajeros que pagan	Tarjeta magnética				Tarjeta sin contacto				Pago con monedas	Total Pasajeros que NO Pagan	Franquicias (al 100%)			
			Pasaje pleno	Con descuento	Boleto frecuente	Estudiantes	Pasaje pleno	Estudiantes	Trasbordo	Trasbordo estudiantiles			Pasaje Plus	Recuperero Pasaje Plus	Boleto Ocasional	Mayores 69 Años
2003	136.074	119.252	92.511	10.493	-	9.124	-	-	-	-	-	7.124	16.822	12.539	4.150	133
2004	149.098	132.170	98.205	13.056	-	9.747	-	-	-	-	-	11.161	16.928	12.253	4.565	110
2005	159.855	143.067	107.148	10.446	-	9.983	-	-	-	-	-	15.490	16.788	11.835	4.877	76
2006	162.528	146.123	67.654	29.948	-	9.814	-	-	-	-	-	38.707	16.404	11.412	4.916	77
2007	157.945	142.628	58.198	39.361	-	8.844	-	-	-	-	-	36.224	15.317	10.596	4.650	71
2008	152.229	137.665	61.442	41.192	-	8.118	-	-	-	-	-	26.914	14.563	9.945	4.549	69
2009	141.873	128.600	60.109	41.949	-	6.458	-	-	-	-	-	20.084	13.272	8.844	4.361	67
2010	143.450	130.775	56.716	38.789	-	7.192	-	-	-	-	-	20.743	12.675	8.100	4.515	60
2011	141.987	129.885	54.136	39.258	-	6.519	2	-	-	-	-	20.349	12.102	7.399	4.650	53
2012	132.122	120.911	31.677	17.991	-	2.898	2.815	-	-	-	-	8.683	11.211	4.336	3.042	29
2013	138.675	126.972	-	-	-	6.109	658	17	2.396	2.120	5.569	11.703**	0*	0*	0*	0*
Var % 2003-2013	1,91%	6,47%	-65,76%	71,45%	-	-68,24%	-	-	-	-	-	-21,82%	-30,43%	-65,42%	-26,68%	-78,05%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del ETR.

\* Nota: Respecto a la categoría "pasajeros que no pagan", el ETR estimó un total de 3.803.701 para el acumulado Septiembre-Diciembre 2012 y para el año 2013 un total de 11.703.305 pasajeros correspondientes a esta categoría.

\*\* Datos estimados por el ETR.


**Terminal de Ómnibus de Rosario**
**Evolución de los ingresos y egresos mensuales de micros en la ciudad de Rosario.**
**Período 2004-2013.**

Mes/Año	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Enero	23.761	19.945	28.035	29.709	29.082	29.402	29.865	28.286	29.537	26.881
Febrero	23.881	23.722	26.113	26.517	27.476	26.394	27.151	25.966	28.043	24.619
Marzo	22.706	25.159	27.224	28.777	28.648	28.727	29.417	27.869	28.163	25.668
Abril	18.723	24.052	27.921	27.044	26.245	27.491	28.336	27.745	27.495	25.020
Mayo	23.061	25.031	28.540	28.172	27.681	28.247	28.760	28.735	28.346	23.643
Junio	22.055	24.435	27.479	27.439	23.100	27.455	27.147	28.529	27.110	25.159
Julio	24.032	25.690	28.887	28.826	27.257	24.456	28.488	29.191	27.967	26.138
Agosto	23.928	25.503	28.677	28.652	29.053	27.486	28.606	29.379	27.948	25.227
Septiembre	23.760	24.419	26.669	27.476	27.842	27.607	27.251	28.348	26.215	25.006
Octubre	27.098	26.312	28.178	28.854	28.748	28.676	27.869	29.593	27.334	25.897
Noviembre	23.258	24.760	27.132	27.438	27.569	27.667	27.936	28.040	24.521	24.101
Diciembre	24.076	26.495	28.400	28.394	28.873	29.371	27.848	29.400	26.041	23.769

Fuente: Elaboración propia en base a datos provistos por la Terminal de Ómnibus de Rosario.

**Evolución de los ingresos y egresos mensuales de micros en la ciudad de Rosario.**
**Índice Base=promedio de micros en el año. Período 2004-2013.**

Mes/Año	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Base (promedio)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Enero	101,71	80,99	100,95	105,70	105,25	105,96	105,82	99,52	107,83	107,12
Febrero	102,22	96,33	94,03	94,34	99,44	95,12	96,20	91,35	102,37	98,11
Marzo	97,19	102,16	98,03	102,38	103,68	103,53	104,23	98,05	102,81	102,29
Abril	80,14	97,67	100,54	96,21	94,98	99,07	100,40	97,61	100,37	99,71
Mayo	98,71	101,64	102,77	100,23	100,18	101,80	101,90	101,10	103,48	94,22
Junio	94,41	99,22	98,95	97,62	83,60	98,94	96,19	100,37	98,97	100,26
Julio	102,87	104,32	104,02	102,55	98,65	88,14	100,94	102,70	102,09	104,16
Agosto	102,42	103,56	103,26	101,93	105,15	99,05	101,36	103,36	102,02	100,53
Septiembre	101,71	99,16	96,03	97,75	100,76	99,49	96,56	99,73	95,70	99,65
Octubre	115,99	106,84	101,46	102,65	104,04	103,34	98,75	104,11	99,78	103,20
Noviembre	99,56	100,54	97,70	97,62	99,78	99,71	98,98	98,65	89,51	96,04
Diciembre	103,06	107,59	102,26	101,02	104,49	105,85	98,67	103,44	95,06	94,72

Fuente: Elaboración propia en base a datos provistos por la Terminal de Ómnibus de Rosario.


**Estadísticas del Aeropuerto Internacional de Rosario**
**Evolución de la proporción de Pasajeros Embarcados según tipo de vuelo.**
**Período 2006-2013.**

Año	PARTICIPACIÓN EN EL TOTAL DE PASAJEROS EMBARCADOS	
	Cabotaje	Internacional
2006	42%	58%
2007	47%	53%
2008	51%	49%
2009	64%	36%
2010	63%	37%
2011	33%	67%
2012	56%	44%
2013	61%	39%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del AIR.

**Evolución de la proporción de Pasajeros Arribados según tipo de vuelo.**

Período 2006-2013.

Año	PARTICIPACIÓN EN EL TOTAL DE PASAJEROS ARRIBADOS	
	Cabotaje	Internacional
2006	39%	61%
2007	45%	55%
2008	49%	51%
2009	62%	38%
2010	63%	37%
2011	34%	66%
2012	54%	46%
2013	59%	41%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del AIR.


**Estadísticas de Permisos de Edificación en Rosario**
**Evolución del Total de los Permisos de Edificación y de la Superficie Cubierta Autorizada (en m<sup>2</sup>) en Rosario.**

Período 2003-2013.

Año	Número de Permisos				Superficie Cubierta			
	Construcciones Nuevas	Variación Interanual	Ampliaciones	Variación Interanual	Construcciones Nuevas	Variación Interanual	Ampliaciones	Variación Interanual
2003	803	-	1.384	-	286.251	-	138.153	-
2004	601	-25,2%	1.028	-25,7%	251.193	-12,2%	117.629	-14,9%
2005	930	54,7%	1.477	43,7%	391.134	55,7%	191.005	62,4%
2006	1.038	11,6%	1.863	26,1%	662.473	69,4%	217.766	14,0%
2007	1.180	13,7%	1.901	2,0%	898.787	35,7%	234.396	7,6%
2008	1.148	-2,7%	1.965	3,4%	846.939	-5,8%	231.830	-1,1%
2009	908	-20,9%	1.805	-8,1%	616.198	-27,2%	243.627	5,1%
2010	835	-8,0%	1.681	-6,9%	454.203	-26,3%	180.079	-26,1%
2011	903	8,1%	1.742	3,6%	549.440	21,0%	202.684	12,6%
2012	790	-12,5%	1.413	-18,9%	495.073	-9,9%	173.714	-14,3%
2013	841	6,5%	1.521	7,6%	578.091	16,8%	175.165	0,8%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del IPEC.

**Evolución de los Permisos de Edificación según destino de las obras en Rosario.**

Período 2003-2013.

Año	Destino de las obras según Número de Permisos											
	Vivienda		Industria		Almacenaje y galpones sin destino		Administración, banca y finanzas		Comercio		Otros	
	Total	Participación en el total	Total	Participación en el total	Total	Participación en el total	Total	Participación en el total	Total	Participación en el total	Total	Participación en el total
2003	1.502	68,7%	38	1,7%	233	10,7%	24	1,1%	292	13,4%	98	4,5%
2004	1.111	68,2%	35	2,1%	173	10,6%	48	2,9%	183	11,2%	79	4,8%
2005	1.655	68,8%	32	1,3%	292	12,1%	36	1,5%	286	11,9%	106	4,4%
2006	1.984	68,4%	21	0,7%	348	12,0%	52	1,8%	376	13,0%	120	4,1%
2007	2.235	72,5%	29	0,9%	359	11,7%	40	1,3%	319	10,4%	99	3,2%
2008	2.248	72,2%	36	1,2%	327	10,5%	48	1,5%	350	11,2%	104	3,3%
2009	1.926	71,0%	34	1,3%	247	9,1%	43	1,6%	364	13,4%	99	3,6%
2010	1.861	74,0%	37	1,5%	146	5,8%	36	1,4%	342	13,6%	94	3,7%
2011	1.990	75,2%	33	1,2%	150	5,7%	39	1,5%	341	12,9%	92	3,5%
2012	1.668	75,7%	27	1,2%	148	6,7%	31	1,4%	266	12,1%	63	2,9%
2013	1.827	77,3%	26	1,1%	119	5,0%	30	1,3%	287	12,2%	73	3,1%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del IPEC.

### Evolución de la Superficie Cubierta Autorizada según destino de las obras en Rosario.

Período 2003-2013.

Año	Destino de las obras según Superficie Cubierta											
	Vivienda		Industria		Almacenaje y galpones sin destino		Administración, banca y finanzas		Comercio		Otros	
	Total	Participación en el total	Total	Participación en el total	Total	Participación en el total	Total	Participación en el total	Total	Participación en el total	Total	Participación en el total
2003	276.097	65,1%	10.683	2,5%	64.062	15,1%	2.378	0,6%	42.348	10,0%	28.836	6,8%
2004	239.807	65,0%	18.412	5,0%	50.354	13,7%	11.682	3,2%	37.860	10,3%	10.707	2,9%
2005	372.256	63,9%	31.248	5,4%	101.768	17,5%	11.914	2,0%	37.655	6,5%	27.298	4,7%
2006	635.219	72,2%	19.487	2,2%	97.073	11,0%	23.662	2,7%	68.137	7,7%	36.661	4,2%
2007	781.481	69,0%	27.736	2,4%	89.503	7,9%	18.167	1,6%	64.565	5,7%	151.731	13,4%
2008	812.101	75,3%	41.104	3,8%	90.955	8,4%	29.431	2,7%	58.198	5,4%	46.980	4,4%
2009	640.536	74,5%	16.553	1,9%	71.281	8,3%	22.901	2,7%	67.871	7,9%	40.683	4,7%
2010	447.296	70,5%	18.849	3,0%	59.232	9,3%	6.648	1,0%	81.859	12,9%	20.398	3,2%
2011	542.767	72,2%	28.469	3,8%	60.117	8,0%	11.158	1,5%	79.257	10,5%	30.356	4,0%
2012	496.383	74,2%	23.844	3,6%	43.034	6,4%	12.687	1,9%	71.495	10,7%	21.344	3,2%
2013	574.088	76,2%	28.076	3,7%	39.391	5,2%	2.856	0,4%	71.026	9,4%	37.819	5,0%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del IPEC.

### Destino de las obras autorizadas en Rosario según Superficie cubierta (en m<sup>2</sup>).

Período 2003-2013.

Año	Educación	Salud	Transporte	Hotelería y alojamiento	Cultura, espectáculos	Recreación, deportes	Arquitectura funeraria	Gastronomía	Otros destinos
2003	5.324	5.558	567	1.311	141	6.756	1.677	1.744	5.758
2004	3.590	1.155	0	664	1.241	1.272	44	1.713	1.028
2005	6.556	1.194	0	6.113	320	6.360	300	4.127	2.328
2006	7.409	3.929	147	15.681	156	3.279	210	3.113	2.737
2007	5.240	5.611	0	15.714	64	121.834	0	662	2.606
2008	5.670	6.494	67	17.669	4.079	8.016	0	1.616	3.369
2009	18.218	3.122	0	7.279	726	7.595	317	2.958	468
2010	6.007	8.833	0	1.654	0	1.598	0	1.931	375
2011	3.537	12.548	0	10.717	814	1.177	0	1.147	416
2012	2.651	1.757	0	11.767	0	2.013	0	2.088	1.068
2013	2.536	15.101	0	14.643	0	3.721	0	1.080	738
Var % 2003-2013	-52,4%	171,7%	-100,0%	1016,9%	-100,0%	-44,9%	-100,0%	-38,1%	-87,2%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del IPEC.



### Actividad económica de Rosario por sectores

#### Composición del Producto de la ciudad de Rosario por Sectores Económicos.

Sector	2003		2013	
	VA	Participación en el total	VA	Participación en el total
Comercio	1.400.601,00	41%	23.047.899.839,00	57%
Servicios	747.488,00	22%	9.354.193.755,39	23%
Industria	1.188.546,00	35%	6.826.105.231,46	17%
Construcción	99.344,27	3%	882.335.695,06	2%
Total	3.435.979,27	100%	40.110.534.520,91	100%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de la Secretaría de Hacienda de la Municipalidad de Rosario.


**Estadísticas del Turismo en la ciudad de Rosario**
**Evolución de las plazas disponibles y ocupadas según categorías de establecimientos hoteleros en la ciudad de Rosario.**
**Período 2006-2013**

Año	Plazas disponibles						Plazas ocupadas					
	Total	Hoteleros	Hotel 1 y 2 estrellas	Hotel 3 estrellas, boutique y apart hotel	Hotel 4 y 5 estrellas	Para-hoteleros	Total	Hoteleros	Hotel 1 y 2 estrellas	Hotel 3 estrellas, boutique y apart hotel	Hotel 4 y 5 estrellas	Para-hoteleros
2006	2.030.220	-	-	-	-	-	798.502	-	-	-	-	-
2007	2.140.882	2.024.508	603.862	663.387	757.259	116.374	681.206	644.328	192.698	180.968	270.662	36.878
2008	2.145.317	2.035.491	619.564	655.138	760.789	109.826	689.867	658.464	179.524	221.802	257.138	31.403
2009	2.173.022	2.016.167	605.637	655.090	755.440	156.855	571.690	530.950	125.306	174.755	230.889	40.740
2010	2.368.480	2.234.603	601.534	735.451	897.618	133.877	721.468	676.308	143.272	233.730	299.306	45.160
2011	2.449.104	2.299.574	565.498	843.204	890.872	149.530	785.277	743.248	146.299	259.272	337.677	42.029
2012	2.501.550	2.355.122	578.657	870.311	906.154	146.428	813.953	779.559	130.370	269.154	380.035	34.394
2013	2.521.804	2.393.301	617.156	872.405	903.740	128.503	792.591	758.139	149.804	234.059	374.276	34.452
<b>Total general</b>	<b>18.330.379</b>	<b>15.358.766</b>	<b>4.191.908</b>	<b>5.294.986</b>	<b>5.871.872</b>	<b>941.393</b>	<b>5.854.554</b>	<b>4.790.996</b>	<b>1.067.273</b>	<b>1.573.740</b>	<b>2.149.983</b>	<b>265.056</b>

Fuente: Elaboración propia en base a la EOH del INDEC.

**Evolución de la cantidad de viajeros en la ciudad de Rosario.**
**Período 2008-2013.**

Año	Viajeros		
	Total	Residentes	No residentes
2008	446.298	403.680	42.618
2009	384.434	349.969	34.465
2010	458.037	422.054	35.982
2011	504.920	476.874	28.046
2012	503.442	461.314	42.128
2013	500.397	455.702	44.695

Fuente: Elaboración propia en base a la EOH del INDEC.


**Empleo**
**Promedio anual de la participación del empleo por cada sector económico para el Aglomerado Gran Rosario.**
**Período 2003-2013.**

Año	Industria	Construcción	Comercio	Servicios	Resto
2003	13,72%	7,23%	22,09%	45,63%	11,33%
2004	16,64%	8,25%	19,44%	45,40%	10,26%
2005	16,58%	8,28%	18,43%	46,63%	10,08%
2006	15,57%	8,69%	21,72%	44,49%	9,53%
2007	15,64%	10,16%	21,80%	43,27%	9,13%
2008	14,66%	9,88%	20,75%	43,98%	10,75%
2009	14,19%	8,78%	20,32%	45,86%	10,86%
2010	14,41%	8,31%	18,88%	47,09%	11,31%
2011	17,84%	9,14%	18,19%	45,77%	9,07%
2012	16,37%	10,57%	18,46%	44,46%	10,15%
2013	14,27%	10,86%	19,43%	44,75%	10,69%

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la EPH.