RESUMEN MEDIOS 30-09-2026

PROVINCIA / CIUDAD	TEMA	PÁGINA
Nacionales	Roberto Fernández convoca a respaldar la Lista Celeste y Blanca en las elecciones de la UTA.	**1-3**
Provincia de Buenos Aires / AMBA	Nuevos cuadros tarifarios y aumentos del 3,7% en colectivos y subtes para octubre.	**3-5**
Provincia de Buenos Aires	Detalle de incrementos generales: alquileres, prepagas, peajes, agua, combustibles y telecomunicaciones.	**5-7**
Provincia de Buenos Aires / AMBA	Proceso de eliminación definitiva de los recorridos de las líneas de colectivo 136 y 163.	**7-8**
Capital Federal	Habilitación de carriles exclusivos en Av. Rivadavia para el futuro TramBus eléctrico T1.	**8-10**
Capital Federal	Modificación de fechas para la reapertura de accesos en la estación Rosas (Línea B) y cierres en Plaza Miserere (Línea A).	**10-11**
Mar del Plata	Conducción local de la UTA denuncia emboscada con armas e internas de cara a los comicios.	**11-13**
Provincia de Chubut / Comodoro Rivadavia	Convocatoria a audiencia pública para evaluar la readecuación tarifaria del boleto urbano y suburbano.	**13-15**
Provincia de Córdoba / Córdoba Ciudad	Actualización de costos del sistema de transporte urbano manteniendo congelada la tarifa masiva con SUBE.	**15-18**
Provincia de Salta / Salta Ciudad	Tres listas oficializadas disputan la conducción de la seccional local de la UTA.	**18-19**
Provincia de San Juan / San Juan Ciudad	Impugnaciones y polémica opositora en torno a los padrones de la urna de la mina Veladero.	**19-20**
Provincia de San Luis / San Luis Ciudad	Judicialización del proceso electoral de la UTA por denuncias de padrones irregulares y despidos.	**21-22**
Provincia de Santa Fe / Santa Fe	Balance logístico del servicio de transporte exclusivo para los Juegos Suramericanos.	**23-25**
Provincia de Santa Fe / Santa Fe	Reclamo de trabajadores de la empresa ERSA ante el Ministerio de Trabajo por aportes jubilatorios impagos.	**25-26**

Venado Tuerto	Talleres participativos y debates abiertos con vecinos para reestructurar los recorridos del TUP.	**26-27**
Provincia de Santiago del Estero / Ciudad	Servicio de transporte escolar rural para combatir la deserción de estudiantes en el monte santiagueño.	**27-29**
Provincia de Tierra del Fuego / Ushuaia	Denuncia de concejal opositor sobre crisis financiera y pedido de cierre de la empresa de transporte municipal UISE.	**29-31**

Nacionales

NACIONAL – Data Gremial – 29.09.2026

Roberto Fernández llamó a los afiliados de la UTA a renovar su compromiso con la Lista Celeste y Blanca: “Le puso freno a todas y cada una de las embestidas”

A una semana de los comicios, el secretario general de la UTA reivindicó la historia de la conducción que encabeza frente a los embates de gobiernos y patronales y advirtió por los desafíos que vienen: la “modernización” del transporte, la defensa de las fuentes de trabajo, la crisis de las obras sociales y la necesidad de un Estado presente.



El secretario general de la Unión Tranviarios Automotor (UTA), Roberto Fernández, salió a jugar fuerte en la previa de las elecciones nacionales del gremio y llamó a los afiliados a renovar su compromiso con la Lista Celeste y Blanca, el espacio que encabeza y que disputará la conducción del sindicato el 7 y 8 de octubre.

En un mensaje dirigido a los trabajadores, Fernández reivindicó la trayectoria de la conducción y sostuvo que la Celeste y Blanca fue la que enfrentó históricamente los intentos de avance sobre los derechos de los choferes.

“Vos sabés, no te lo contaron, que esta Celeste y Blanca es la que le puso freno a todas y cada una de las embestidas de los distintos gobiernos -patronales o no- que intentaron, y no pudieron, borrar nuestra valentía y someternos”, afirmó.

El planteo se produce en el tramo decisivo de una elección que tendrá cuatro listas oficializadas: la Celeste y Blanca, encabezada por Fernández; la Negra, de Maximiliano Escriba; la Marrón, de Alberto Patiño; y la Bordó, de Claudio Gómez. La nueva conducción asumirá el 2 de enero de 2027 por un período de cuatro años.

“No nos dejemos someter”

Fernández presentó la elección como una nueva instancia en la que los trabajadores deberán renovar un compromiso que, según sostuvo, atraviesa toda la historia de la organización.

“A lo largo de todos estos años luchamos y luchamos frente a cada uno de los empresarios que nos atacaron legítima e ilegítimamente pretendiendo someternos”, señaló.

Y agregó una advertencia hacia el interior de la propia organización: “No nos dejemos someter, porque ahora quieren ir por más, coqueteando con algunos de nuestras filas que ven en ellos la salvación”.

El secretario general de la UTA reivindicó así la identidad de la Celeste y Blanca y

planteó que la disputa no se limita a una elección de autoridades, sino que también involucra qué posición adoptará el gremio frente a los cambios que atraviesan al transporte.

El desafío que viene: tecnología, transporte y puestos de trabajo

Uno de los puntos que Fernández ubicó entre los principales desafíos es la denominada “modernización del transporte”.

El dirigente aclaró que la UTA celebra la renovación de unidades, la incorporación de tecnología y el uso de energías más limpias, pero marcó una diferencia cuando esos cambios pueden impactar sobre el empleo.

“Nuestras fuentes de trabajo no deben ser manipuladas por empresarios que pretendan, de la forma que fuese, reemplazarnos por una terminal a distancia”, sostuvo.

Para Fernández, la discusión no puede reducirse a una cuestión tecnológica. Defendió el carácter profesional de los choferes y reivindicó el conocimiento y la experiencia acumulados por los trabajadores del sector.

“Somos verdaderamente profesionales, porque tenemos destreza, porque conocemos y aprendimos de nuestros compañeros a querer el volante y por sobre todo porque somos personas humanas que saben el significado de transportar vidas”, afirmó.

La preocupación por el impacto laboral de los cambios en el sistema de transporte ya había sido planteada por la UTA en otros conflictos recientes. En septiembre, el gremio había advertido por el riesgo para unos 800 puestos de trabajo en el marco de una licitación en Moreno.

“Necesitamos un Estado presente”

Fernández también puso en discusión el papel del Estado.

En su mensaje cuestionó que las empresas acudan permanentemente al Estado en busca de subsidios, compensaciones y asistencia económica, pero al mismo tiempo reclamó una presencia estatal que permita sostener el trabajo y ordenar el funcionamiento del sistema.

“Necesitamos un Estado presente y todos lo sabemos”, afirmó.

En esa línea, planteó la necesidad de que existan empresarios dispuestos a invertir y generar empleo y cuestionó que el desarrollo del país quede concentrado únicamente en actividades vinculadas con el petróleo y la minería.

El planteo de Fernández busca ubicar a la organización sindical frente a un escenario que, según su lectura, combina crisis económica, transformación tecnológica y presión sobre las fuentes laborales.

La otra pelea: las obras sociales sindicales

El secretario general de la UTA también dedicó una parte importante de su mensaje a la situación de las obras sociales sindicales, uno de los frentes que viene planteando públicamente en las últimas semanas.

Fernández cuestionó el deterioro financiero del sistema y advirtió que los trabajadores y sus familias necesitan mantener una atención sanitaria adecuada.

“Las familias, nuestras familias, se merecen tener la atención sanitaria adecuada porque su salud no puede esperar”, sostuvo.

El dirigente recordó que la UTA ya llevó sus reclamos ante las autoridades sanitarias y planteó la necesidad de que el Estado intervenga frente a los desequilibrios del sistema.

Días atrás, Fernández había enviado una nota al secretario de Salud, Mario Lugones, en la que advirtió que las obras sociales sindicales atraviesan un “estado económico sumamente crítico que compromete su existencia” y reclamó una respuesta estatal.

Una elección atravesada por los desafíos que vienen

El mensaje de Fernández funciona también como una reivindicación de la identidad política y gremial de la Celeste y Blanca de cara a una elección con cuatro listas.

“Nuestra pertenencia está en la Lista la Celeste y Blanca, que flamea como nuestra bandera en nuestro corazón”, sostuvo el dirigente, quien llamó a sus afiliados a sostener ese espacio frente a lo que definió como una nueva etapa de dificultades.

“Sabemos que pretenderán romperla, criticarla, traicionarla, pero ella siempre va a estar”, afirmó.

La definición electoral de la UTA se producirá el 7 y 8 de octubre, cuando los afiliados deberán elegir entre las cuatro listas oficializadas por la Junta Electoral.

Fernández cerró su mensaje apelando nuevamente a la unidad interna y a la continuidad del espacio que conduce: “Juntos renovando nuestro compromiso podremos y, con la fuerza de la unión, soportaremos el mayor de los vientos y siempre de pie, nunca de rodillas”.

Y dejó una última definición de campaña: “Nosotros no engañamos, nosotros somos y seremos siempre La Celeste y Blanca”.

Provincia de Buenos Aires

BUENOS AIRES – Informe Norte – 29.09.2026

Octubre llega con aumentos en el transporte público del AMBA: cuánto costará cada boleto

A partir de este jueves 1° de octubre, movilizarse por el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) será más caro.

Las tarifas de los colectivos porteños y bonaerenses, junto con la red de subtes, sufrirán un ajuste automático que marcará una nueva presión sobre el presupuesto diario de los pasajeros.

El incremento unificado será del 3,7%.

Este porcentaje surge de la aplicación de las fórmulas de actualización vigentes en ambas jurisdicciones, que combinan la inflación registrada por el INDEC en agosto (1,7%) con un recargo adicional de dos puntos porcentuales.

A continuación, el detalle de cómo quedarán los cuadros tarifarios para quienes cuenten con su tarjeta SUBE registrada.

Colectivos: brecha tarifaria entre Provincia y Ciudad

La actualización de octubre mantiene en evidencia la diferencia de costos entre cruzar la General Paz o moverse de forma interna. Las líneas de jurisdicción provincial serán las más costosas, con un esquema que arrancará por encima de los mil doscientos pesos:

- 0 a 3 kilómetros: $1.206,39
- 3 a 6 kilómetros: $1.357,18
- 6 a 12 kilómetros: $1.507,98
- 12 a 27 kilómetros: $1.809,58

Por su parte, en la Ciudad de Buenos Aires, el pasaje mínimo bordeará los mil pesos. El gobierno porteño ya adelantó que este esquema continuará con actualizaciones mensuales atadas al IPC más los dos puntos de recargo:

- 0 a 3 kilómetros: $920,48
- 3 a 6 kilómetros: $1.022,81
- 6 a 12 kilómetros: $1.101,59
- 12 a 27 kilómetros: $1.180,44

El subte le gana a la inflación

La red de subterráneos no se queda atrás y también aplicará la suba del 3,7%. Con este ajuste, el pasaje general romperá una nueva barrera y pasará de $1.753 a $1.817.

El dato saliente es que, con este nuevo incremento, el subte acumula una suba del 50,66% en lo que va del año, ubicándose más de 17 puntos por encima de la inflación acumulada en el mismo período (33,5%).

Para los usuarios con beneficios, el cuadro tarifario quedará conformado de la siguiente manera:

- Tarifa Social y Premetro: $635,95
- Tarifa Estudiantil: $254,38

Pese al aumento, se mantendrán vigentes los pases gratuitos para jubilados, pensionados, personas con discapacidad, pacientes trasplantados o en lista de espera, y el boleto estudiantil.

Además, la concesionaria mantendrá el sistema de descuentos progresivos para pasajeros frecuentes:

- De 21 a 30 viajes: 20% de descuento.
- De 31 a 40 viajes: 30% de descuento.
- Desde 41 viajes en adelante: 40% de descuento.

Trenes: a la espera de definiciones

El gran interrogante para el arranque del mes es qué sucederá con los trenes metropolitanos. A diferencia de los colectivos y el subte, el Gobierno nacional aún no oficializó un nuevo cuadro tarifario.

El último ajuste en los ferrocarriles se aplicó el 1° de septiembre —una suba del 14,29% que llevó el boleto mínimo a $480—. Como la Resolución 27/2026 solo contemplaba incrementos escalonados hasta septiembre, los usuarios deberán esperar a las próximas publicaciones en el Boletín Oficial para saber si el tren también se sumará a la ola de aumentos de octubre.

BUENOS AIRES – Popular – 29.09.2026

Aumentos de octubre: cuánto subirán el transporte, alquileres, prepagas y servicios

El décimo mes del año llega con nuevas subas que impactarán en el bolsillo. Colectivos, subte, peajes, alquileres, prepagas, agua, internet y otros servicios tendrán incrementos desde este jueves 1 de octubre.

Octubre comenzará con una nueva tanda de aumentos en servicios y gastos habituales de los hogares. Transporte público, alquileres, prepagas, peajes y distintas prestaciones tendrán actualizaciones que se sumarán a la inflación mensual.

Entre los incrementos ya definidos aparece el de los alquileres que todavía se encuentran alcanzados por la antigua ley, mientras que también habrá modificaciones en las tarifas de colectivos, subte y peajes en la Ciudad de Buenos Aires.

La lista podría ampliarse durante los próximos días, ya que todavía resta conocer los valores definitivos de algunos servicios públicos y el impacto que tendrá la actualización de los impuestos sobre los combustibles.

Alquileres

Los contratos que continúan bajo el esquema de la derogada ley de alquileres tendrán en octubre una actualización del 36,41%, de acuerdo con el Índice de Contratos de Locación (ICL).

Será una de las últimas actualizaciones bajo ese mecanismo, debido a que durante este mes se cumplen tres años desde el final del régimen.

Para los contratos que fueron pactados con actualizaciones libres, el incremento depende de la periodicidad establecida entre las partes. Según el mecanismo utilizado,

los ajustes de octubre serán del 6,72% para los trimestrales, 9,83% para los cuatrimestrales, 17,04% para los semestrales y 31,67% para los anuales.

Colectivos y subte

El transporte público volverá a aumentar desde el jueves 1 de octubre. En los colectivos que circulan por la Provincia de Buenos Aires, la suba será cercana al 3,6%, mientras que en las líneas bajo jurisdicción porteña llegará al 3,7%.

En CABA, el boleto con SUBE registrada tendrá los siguientes valores: $920,48 para viajes de hasta 3 kilómetros; $1.022,81 para recorridos de 3 a 6 kilómetros; $1.101,59 para trayectos de 6 a 12 kilómetros y $1.180,44 para viajes de 12 a 27 kilómetros.

En las líneas bonaerenses, el boleto mínimo será de $1.206,39, mientras que el tramo de 3 a 6 kilómetros costará $1.357,18. Para recorridos de 6 a 12 kilómetros llegará a

$1.507,98.

El subte porteño también tendrá un incremento del 3,7%. El pasaje con SUBE registrada pasará a costar $1.817, mientras que la tarifa sin nominalizar será de $2.541,10. El premetro, en tanto, tendrá un valor de $635,95.

Peajes

Los peajes de las autopistas porteñas aumentarán 3,7% durante octubre.

Para vehículos livianos de dos ejes, en las autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno, las tarifas serán de $4.787,85 en hora no pico y $6.785,16 en hora pico.

En la Illia, Retiro II, Sarmiento y Salguero, el valor será de $1.994,73 fuera de hora pico y $2.820,85 durante la hora pico.

En Alberti, los nuevos valores serán de $1.516,26 y $1.914,97, respectivamente.

Prepagas

Las cuotas de las empresas de medicina prepaga también tendrán aumentos en octubre. Según la compañía, el plan y la región, las subas comunicadas se ubicarán entre el 1,9% y el 4,9%.

Los incrementos también alcanzarán a los copagos y fueron justificados por las empresas a partir de la evolución de los costos del sistema de salud, entre ellos insumos, honorarios profesionales, alquileres y servicios tercerizados.

Agua y servicios públicos

Los usuarios del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) recibirán en octubre facturas de agua y cloacas con una suba del 2,7%.

Se mantendrá el descuento del 15% para los usuarios residenciales del zonal bajo y continuarán los beneficios de la Tarifa Social destinados a hogares considerados vulnerables.

Las tarifas de electricidad y gas natural también tendrán actualizaciones, aunque los valores definitivos dependen de las disposiciones que publique el Gobierno.

Combustibles

Los precios de la nafta y el gasoil también tendrán presión alcista durante octubre debido a la actualización parcial de los impuestos a los combustibles líquidos y al dióxido de carbono.

A esto podría sumarse el impacto de la evolución internacional del precio del petróleo y de los mercados energéticos.

Las petroleras ya habían aplicado incrementos durante los últimos días de septiembre, aunque los valores pueden volver a modificarse durante octubre.

Internet, cable y telefonía

Las empresas de internet, televisión por cable y telefonía también comenzaron a comunicar nuevos ajustes para sus clientes.

Los aumentos previstos rondarán el 2,5%, aunque el porcentaje final dependerá del servicio contratado y de cada operadora.

Trenes

Por el momento, los trenes metropolitanos no tienen confirmado un nuevo aumento para octubre. El último incremento comenzó a regir en septiembre y llevó el boleto mínimo con SUBE registrada a $480.

BUENOS AIRES – Minuto Uno – 29.09.2026

Luis Caputo avaló la Resolución 55/2026 y dos líneas de colectivos dejan de recorrer Buenos Aires

La Secretaría de Transporte habilitó el proceso para dar de baja los recorridos de las líneas de colectivos 136 y 163. Qué opciones tendrán los pasajeros.



La Secretaría de Transporte de la Nación, dependiente del Ministerio de Economía que conduce Luis Caputo, proyecta la eliminación definitiva de las líneas 136 y 163 de colectivos en el Área Metropolitana de Buenos Aires. El proceso se ampara en la reciente resolución 55/2026, diseñada para agilizar los trámites administrativos sobre la modificación de las trazas del autotransporte público.

Por qué buscan cerrar las líneas 136 y 163

La baja de ambos recorridos fue solicitada formalmente por la operadora Sargento Cabral SAT (empresa satélite del Grupo Metropol), argumentando "una caída sostenida del orden del 30% en la cantidad de pasajeros", lo cual habría alterado su ecuación económico-financiera. Según la compañía, ambas líneas se vieron seriamente afectadas por la superposición de oferta con el Ferrocarril Sarmiento y por una migración de usuarios hacia otras alternativas de transporte.

De acuerdo a los informes técnicos, las autoridades señalaron diversas irregularidades y deficiencias previas en la prestación de los servicios por parte de la empresa:

Patrocinado

- Ambas líneas presentaban una operación de baja intensidad, circulando con un parque móvil por debajo del mínimo exigido por ley.
- En la línea 136 se constataron desvíos no autorizados y derivación de coches hacia otros recorridos del mismo grupo empresario.
- En la línea 163, las autoridades advirtieron una operatoria recurrente por fuera de los parámetros autorizados, prestando servicios con origen o destino en José C. Paz, localidad que no integra sus cabeceras oficiales.

Qué alternativas tendrán los usuarios

Pese a los incumplimientos empresariales, Transporte decidió avanzar con el cese de ambas líneas por entender que no se generarán grandes vacíos territoriales, dada la importante superposición de recorridos en gran parte de las trazas actuales.

Línea 136: los tramos afectados (que unían Primera Junta con Parque San Martín, Marcos Paz, Villars, Plomer y Navarro) quedarían subsanados con las líneas 322, 153, 392, 336, 182 y 96, además de la cobertura estructural del tren Sarmiento. El informe oficial también evalúa prolongar el recorrido de la nacional 153 para reforzar la conectividad estratégica del eje oeste (tramo Liniers–Marcos Paz).

Línea 163: el trayecto (que conectaba Primera Junta con San Miguel) podrá ser absorbido funcionalmente por las líneas provinciales 303, 461 y 462 (todas pertenecientes al mismo grupo operador), además de las nacionales 96 y 153, y el ferrocarril.

Con esta reestructuración administrativa, sumarían nueve las líneas de colectivos eliminadas en el AMBA desde diciembre de 2023, en el marco de la fusión, absorción y modificación de trazas impulsada por las nuevas autoridades.

Comunicado de la Secretaría de Transporte

La Secretaría de Transporte está llevando adelante un proceso de reorganización de las líneas de colectivos de jurisdicción nacional del AMBA, con el objetivo de adecuar los servicios a la demanda actual de pasajeros, mejorar la eficiencia operativa y optimizar los recursos destinados al sistema de transporte público.

En este marco, se encuentran en evaluación tres propuestas: la reorganización de los servicios de la Línea 143 y la solicitud presentada por la empresa para dejar sin efecto las autorizaciones de las Líneas 136 y 163.

Para cada caso se analizaron los recorridos, las frecuencias, la demanda de pasajeros, la cobertura territorial y las alternativas de transporte disponibles, con especial atención a los sectores que podrían verse afectados por las modificaciones.

El objetivo es avanzar hacia una red de transporte más eficiente y adecuada a las necesidades actuales de movilidad, procurando mantener la conectividad de los usuarios y mejorar la utilización de los recursos disponibles.

CAPITAL FEEDRAL – El Destape – 29.09.2026

Afecta a 13 líneas de colectivo: el cambio clave que habilitaron hoy sobre la avenida Rivadavia

El recorrido abarcará 10 cuadras y funcionará las 24 horas para 13 líneas de transporte. La obra formará parte del futuro corredor eléctrico entre Nueva Pompeya y

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires habilitó, desde este martes 29 de septiembre, dos carriles exclusivos sobre la avenida Rivadavia. Según informaron, será a lo largo de 10 cuadras como parte de las obras para el futuro TramBus T1 que unirá Nueva Pompeya con Aeroparque mediante vehículos eléctricos.

El corredor funcionará las 24 horas entre Yatay/Muñiz e Hidalgo/Ángel Giménez. Los carriles serán utilizados por las líneas 2, 8, 15, 26, 55, 65, 85, 86, 88, 103, 119, 132 y 145. Por el corredor operará, además, la primera línea del Sistema Trambus hacia fines de 2026.

La T1 se incorporará a fines de 2026, con unidades de piso bajo, rampas en todas las puertas, espacios para personas con movilidad reducida y cochecitos, WiFi gratuito, validadoras multipago y cartelería audiovisual con información en tiempo real. Dicha línea tendrá 22 kilómetros de extensión y transportará a 60.000 pasajeros diarios.

El sistema prevé reducir de una hora y 40 minutos a una hora el viaje entre Pompeya y Aeroparque, con una mejora de hasta el 30% en la velocidad promedio gracias a semáforos que extenderán la luz verde al detectar el paso de las unidades.

Las reglas de circulación y el estacionamiento

La pintura roja sobre el asfalto indicará las reglas de circulación: una línea continua reservará el carril al transporte público, mientras que una línea punteada permitirá compartirlo con otros vehículos. Los automovilistas podrán girar a la derecha, pero deberán incorporarse al carril exclusivo en la esquina anterior al cruce.

Por su parte, los giros estarán habilitados inicialmente en Campichuelo y Acoyte y más adelante también en el pasaje Balcarce. Quienes tengan cocheras sobre ese tramo de Rivadavia podrán usar el carril para entrar o salir de ellas, aunque deberán ingresar en la esquina previa y retirarse en la siguiente; el Gobierno de la Ciudad anticipó que próximamente deberán registrar sus vehículos. La medida también contempla operaciones de carga y descarga entre las 21 y las 7, una franja de menor circulación de colectivos.

Los cambios comenzaron antes de la habilitación de los carriles. Avenida La Plata, entre Chaco y Quito hasta Rivadavia, pasó a tener sentido único hacia el norte; mientras que José Mármol y Pringles quedaron con circulación exclusiva hacia el sur. Hipólito Yrigoyen, entre Muñiz y José Mármol, recuperó el doble sentido y Quito, entre avenida La Plata y Muñiz, quedó orientada únicamente hacia Muñiz.

Por esa modificación, la línea 2 circula ahora por Quito, Quintino Bocayuva y Rivadavia antes de retomar su trayecto habitual. También se modificó la normativa de estacionamiento: sobre avenida La Plata está prohibido detenerse en ambas manos durante las 24 horas, mientras que en Quito se permite estacionar del lado par y se prohíbe del impar, donde está instalada la ciclovía.

Qué cambios habrá en la segunda etapa

La próxima etapa, prevista para octubre, modificará el sentido de circulación de Honorio Pueyrredón y Acoyte. La primera arteria invertirá su circulación entre el Cid Campeador y Neuquén: entre Gaona y Neuquén, el tránsito pasará a dirigirse hacia el sur, en sentido contrario al actual. El parque lineal contará con dos paradores laterales, ubicados entre Gaona y Franklin, y entre Méndez de Andes y Aranguren.

En el tramo comprendido entre el Cid Campeador y Juan B. Justo, la avenida mantendrá ambos sentidos de circulación y tendrá paradores centrales. Acoyte dejará de ser doble mano entre Neuquén y Díaz Vélez y quedará con un solo sentido hacia el norte, con paradores ya construidos sobre la derecha.

El ministro de Movilidad e Infraestructura porteño, Pablo Bereciartua, comparó la magnitud de las obras con los corredores ya existentes. "En 14 años, desde que empezamos con el primer Metrobús, se hicieron 66 kilómetros. Ahora estamos haciendo, en un año, 22 kilómetros. Estamos haciendo en un año un tercio de lo que se hizo en 14 años", manifestó.

El recorrido y las combinaciones

La T1 atravesará Nueva Pompeya, Parque Patricios, Parque Chacabuco, Boedo, Almagro, Caballito, Villa Crespo y Palermo. Permitirá combinar con las líneas A, B, D,

E y H del subte, además de cuatro líneas ferroviarias metropolitanas, y tendrá un boleto integrado con el subte.

El proyecto incluye 71 paradores, nueve de ellos representativos de cada zona, con cargadores para vehículos eléctricos y estacionamientos para bicicletas. Una tercera etapa establecerá sentidos únicos en Zañartú, entre avenida La Plata y Senillosa; Gibson, entre avenida La Plata y Castro; y Butteler, entre Zelarrayán y la plazoleta Enrique Santos Discépolo.

La segunda línea proyectada, la T2, partiría también de Nueva Pompeya y recorrería Flores, Villa Santa Rita, Villa del Parque, Agronomía, Parque Chas, Villa Pueyrredón, Villa Urquiza y Belgrano hasta Aeroparque. Aunque, hasta el momento, la obra no tiene fecha definida.

CAPITAL FEDERAL – Clarín – 29.09.2026

Cuándo reabrirán al final las bocas de subte de Monroe y Triunvirato en la línea B: cambia la fecha original

- Son las que quedaron inhabilitadas en la estación Rosas desde el 6 de agosto.
- Habían anunciado obras por dos meses, pero ahora dicen que reabrirán en noviembre.



Hoy arrancan trabajos en la línea A que bloquearán dos bocas en Plaza Miserere.

El 6 de agosto pasado los usuarios de la línea B del subte encontraron las bocas de Triunvirato y Monroe, en la estación Juan Manuel de Rosas, cerradas por obras. En ese momento se avisó que quedarían inhabilitadas por 60 días. Ahora, Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE), empresa propietaria de la red y responsable de la obra, confirmó que la reapertura ocurrirá “a principios de noviembre”. Además, anunció que desde este miércoles permanecerán cerradas dos bocas de la línea A.

El cierre de las dos bocas de la estación Rosas -una de las cabeceras de la B- tiene como particularidad que la bajada alternativa se encuentra a unos cien metros, ya que ambos ingresos al subte están separados por las vías del ferrocarril Mitre. Los usuarios deben utilizar la otra bajada durante el tiempo que se prolongue el cierre, mientras se realizan “mejoras en el acceso y en el vestíbulo: pintura, herrería del pórtico, paredes y cielorrasos, instalación de iluminación led y renovación del piso de boletería”, explicaron las fuentes de SBASE.

Guardas de la estación respondieron, ante la consulta del público, que al parecer había algunas demoras en los trabajos previstos, aunque no explicaron la causa. “Principios de noviembre”, confirmaron ahora desde SBASE sobre la reapertura y agregaron que una vez habilitados los accesos de Triunvirato y Monroe se procederá a cerrar los que están ubicados sobre la Avenida Franklin Roosevelt, para realizar tareas similares sobre ese sector de la estación del barrio de Villa Urquiza.

“Esto se hace como parte del Plan de Conservación y Reparaciones menores en estaciones. Se realizan trabajos clave para la conservación de la infraestructura, como conservación y reparaciones de estructura, cerramientos, revestimientos, impermeabilización, tratamiento de filtraciones y adecuación de drenajes, adecuación de instalaciones eléctricas, iluminación y ventilación e instalación de jardines verticales”, explicaron.

Desde este miércoles cerrarán también dos accesos de la línea A en Plaza Miserere, ubicados en avenida Pueyrredón y Bartolomé Mitre. “Esto se suma al Plan de Renovación Integral de Estaciones, en el marco del cual hasta el momento se pusieron en valor 20 estaciones de subte: Piedras, Congreso, Castro Barros, Lima, Loria, Acoyte y Río de Janeiro (línea A); Uruguay, Pueyrredón, Pasteur-AMIA, Carlos Gardel y Malabia (línea B); San Martín (línea C); Facultad de Medicina, Agüero, Bulnes, Scalabrini Ortiz, Plaza Italia y Palermo (línea D); y Jujuy (línea E). Además, se renovaron paradores del Premetro”, añadieron.

Las dos bocas del subte de la línea A que cierran desde este miércoles.Las dos bocas del subte de la línea A que cierran desde este miércoles.

Actualmente se encuentran cerradas: Medrano de la línea B, Lavalle de la línea C, Tribunales de la línea D y General Urquiza y Entre Ríos de la línea E. Las obras seguirán en otras estaciones como Alberti, Pasco y Saénz Peña (línea A); Ángel Gallardo y Dorrego (línea B); e Independencia (línea C).

MAR DEL PLATA

MAR DEL PLATA – 0223– 29.09.2026

La conducción de la UTA denunció amenazas con arma de fuego contra sus trabajadores

Desde el gremio aseguraron que tres trabajadores fueron interceptados y amenazados durante un hecho que atribuyen a integrantes de otra lista.

La conducción de la Unión Tranviarios Automotor (UTA) de Mar del Plata denunció que tres trabajadores fueron víctimas de una "emboscada con armas" este martes. Según la seccional, se reclamó la intervención de las autoridades y la inmediata adopción de medidas para garantizar la integridad física de los trabajadores amenazados de muerte.



Las víctimas pertenecen a la Lista Negra que competirá en las próximas elecciones y que responde al secretario general de la UTA local Maximiliano Escriba. Según la denuncia, los atacantes habrían sido integrantes de otra lista.

Según el relato de los trabajadores afectados, uno de ellos habría extraído un arma de fuego y apuntado mientras los amenazaba de muerte. También señalaron que otro habría exhibido “un elemento punzante” y que el suceso no correspondía con "una discusión o un enfrentamiento circunstancial", sino con "acción previamente dirigida contra los trabajadores".

Las acusaciones corresponden al testimonio de los propios trabajadores afectados del gremio y serán investigadas por las autoridades correspondientes. La denuncia se produce en medio de la fuerte interna sindical que atraviesa a la UTA local y que enfrenta a distintos sectores.

A través de un comunicado, desde la organización repudiaron lo ocurrido y reclamaron que se adopten medidas para esclarecer el suceso y garantizar la seguridad de los trabajadores. Desde la Lista Negra también vincularon el hecho con otros hechos de violencia que se registraron anteriormente dentro del ámbito sindical: “No tenemos miedo. No nos van a callar”.

El comunicado en el que la conducción del gremio realizó la denuncia pública cerró con un mensaje hacia el interior de la organización: “Los trabajadores de Mar del Plata ya dijimos basta”.

MAR DEL PLATA – La Capital MDP – 28.09.2026

Interna en la UTA: denuncian amenazas de muerte y una “emboscada con armas”

La conducción del gremio de choferes de colectivos aseguró que tres integrantes de la Lista Negra fueron interceptados, increpados y apuntados con una pistola.

La conducción local de la Unión Tranviarios Automotor (UTA) denunció que tres trabajadores fueron “interceptados, increpados y amenazados de muerte con un arma de fuego” este martes.

Las presuntas víctimas pertenecen a la Lista Negra que participará en los próximos comicios para elegir autoridades en el gremio y responden al secretario general de UTA en Mar del Plata, Maximiliano Escriba.

“Los graves hechos que sufrieron tres compañeros integrantes de la Lista Negra del transporte de pasajeros de UTA Mar del Plata nos hacen volver a las páginas más oscuras de nuestra historia sindical”, aseguró la UTA en un comunicado.

Y resaltó: “Denunciamos públicamente que tres compañeros fueron interceptados, increpados y amenazados de muerte con un arma de fuego”.

De acuerdo al testimonio de los damnificados, los autores de este ataque habrían sido Sergio Portales, candidato a secretario general por la Lista Celeste y Blanca, acompañado por el delegado de la empresa Batán, Juan Garat, y por Leandro Lagana, quien además habría exhibido un elemento punzante”, cuestionó la UTA en un comunicado, y destacó que no se trató de “una discusión”, sino de una “emboscada con armas”.

“Portales, según denuncian los compañeros, sacó un arma de fuego y les apuntó amenazándolos de muerte, replicando el mismo accionar mafioso que ya vivimos en julio de 2020, donde la forma de resolver las diferencias también fue a punta de pistola”, planteó la representación local del gremio de los choferes de colectivos.

La UTA consideró que el sector opositor “siempre se maneja igual”. Es decir, “con aprietes, con armas y con miedo”.

“No es un hecho aislado, es un modus operandi. Es la mafia sindical que responde a Roberto Fernández, que pretende volver a instalarse en Mar del Plata a base de balas y amenazas. No tenemos miedo. No nos van a callar”, advirtió.

A partir de los hechos mencionados, la UTA exigió a las autoridades correspondientes “que tomen cartas en el asunto y garanticen la integridad física de todos los trabajadores”.

Elecciones

Esta situación se da en la antesala de los comicios que se celebrarán el 7 y 8 de octubre para definir la nueva conducción seccional y nacional de la UTA.

A nivel local, Oscar Caro es el candidato a secretario general de la UTA por la Lista Negra, impulsada por Escriba. Por la Lista Celeste y Blanca, hará lo propio Sergio Portales, que responde a la conducción nacional de Roberto Fernández.

En tanto, cuatro espacios se disputarán la representación nacional del gremio. Fernández irá por un nuevo mandato al frente de la UTA nacional. El marplatense Escriba (Lista Negra), actual líder de la seccional local, buscará destronarlo.

Además, competirán Alberto Patiño (Lista Marrón) y Claudio Gómez (Lista Bordó).

Provincia de Chubut

COMODORO RIVADAVIA

COMODORO RIVADAVIA – El Patagónico – 29.09.2026

Fijaron fecha para la audiencia pública por el aumento del

colectivo: A cuánto aumentaría el pasaje

El Concejo Deliberante aprobó la convocatoria donde el proyecto enviado por el Municipio contempla elevar la tarifa del boleto urbano y el suburbano.



Desde el ENCOSEP destacaron que el servicio moviliza a más de 14 mil usuarios diarios y demanda una inversión municipal que supera los 3.700 millones de pesos mensuales.

El Ente Control de Servicios Públicos (ENCOSEP) confirmó que el Concejo Deliberante de Comodoro Rivadavia aprobó el procedimiento y la convocatoria a audiencia pública para debatir el proyecto de ordenanza remitido por el Ejecutivo Municipal, el cual propone una readecuación tarifaria en el servicio de transporte público de pasajeros.

El presidente del organismo, Cristian Serdeiro, detalló que la audiencia se llevará a cabo el próximo martes 13 de octubre a las 19:00 horas. La instancia, enmarcada en las normativas de participación ciudadana, permitirá a los vecinos e instituciones exponer sus posturas respecto a la integralidad del sistema.

«Aquellos que quieran exponer u ofrecer elementos que ameriten para la integralidad del transporte público pueden inscribirse a través del correo electrónico de Mesa de Entrada del Concejo Deliberante o de manera presencial entre las 8 y las 15 horas, donde además tendrán acceso al proyecto de ordenanza», precisó Serdeiro.

En relación con los valores solicitados en el proyecto, el titular del ENCOSEP indicó que el Ejecutivo propone fijar el boleto urbano en 2.400 pesos y el suburbano en 2.517 pesos. No obstante, aclaró que la decisión final recae en el cuerpo legislativo: «Será facultad del Concejo Deliberante determinar cómo se lleva adelante la aprobación, si fuera el caso, pudiendo establecer un esquema escalonado o de una sola vez. Si bien las audiencias no son vinculantes, son fundamentales para tomar el pulso social y reflejar la sensibilidad de los vecinos».

Asimismo, se informó que en el sitio web del ENCOSEP se encuentran disponibles los datos e indicadores del sistema correspondientes a junio de 2026. Según esos registros, el servicio —sin contar el recorrido a Diadema— registra más de 14.000 usuarios diarios, recorre unos 640.000 kilómetros al mes y comercializa más de 1.300.000 boletos mensuales. El costo operativo global ronda los 3.700 millones de pesos por mes, monto sustentado en gran medida por la masa de subsidios del Municipio.

Los reclamos por el servicio mermaron, pero se concentran en el estado de las garitas y aplicaciones

Respecto al nivel de satisfacción de los usuarios con el funcionamiento de la nueva concesión, Serdeiro remarcó que las quejas generales han tenido un importante descenso a medida que la comunidad se fue adaptando al nuevo esquema operativo.

«Hay que reconocer que los reclamos han cesado y mermado mucho. Quedan ajustar cuestiones puntuales, como frecuencias o unidades de inicio en algunos barrios en horarios pico de salida laboral», explicó el funcionario.

Sin embargo, el titular del ente regulador señaló que el foco principal de las demandas actuales está puesto en la infraestructura complementaria: «Hoy tenemos un nivel de reclamo centrado en las garitas. Más con el clima que nos viene azotando, se exterioriza la necesidad de una atención integral: el sistema no es solo la unidad o la frecuencia, sino también la posibilidad de guarecerse frente a las inclemencias del tiempo».

Finalmente, mencionó la necesidad de seguir ajustando la sincronización entre las aplicaciones móviles para que la comunidad pueda programar con precisión sus traslados, valorando las gestiones semanales que se realizan junto a la Secretaría de Servicios Públicos y la empresa concesionaria para dar respuesta a los requerimientos del sector.

Provincia de Córdoba

CORDOBA CIUDAD

CORDOBA – Perfil – 29.09.2026

Córdoba: sube el costo del transporte urbano, pero el boleto se mantiene en $2.150

La Municipalidad de Córdoba fijó en $5.406,13 el costo por kilómetro del sistema de transporte urbano y llevó la tarifa plena a $2.558,50. Sin embargo, la tarifa masiva que abonan los usuarios de SUBE se mantiene en $2.150.

Córdoba hoy aumenta el boleto de transporte urbano, pero no se trasladará a usuarios. El municipio actualizó desde este lunes los parámetros económicos del sistema de transporte, aunque el incremento no se traslada al boleto que paga la mayoría de los usuarios.

La resolución establece un nuevo costo por kilómetro de $5.406,13 y una tarifa plena de $2.558,50, mientras que mantiene en $2.150 la tarifa masiva para quienes utilizan tarjetas SUBE.

La medida surge de una modificación de la Resolución Serie “B” N° 186, del 30 de junio de 2026. El nuevo instrumento fija el costo del kilómetro en $5.406,13 y establece distintos valores para el cuadro tarifario. Entre ellos, la tarifa masiva plena queda en $2.558,50.

Pero ese último valor no es el que abonará el usuario habitual de SUBE. El artículo 2 de la resolución mantiene expresamente en $2.150 la tarifa masiva para los pasajeros que utilizan tarjetas SUBE nominalizadas y no nominalizadas.

Desde la Municipalidad remarcaron que, para el usuario, “no hay aumento en el costo del boleto”. La explicación oficial es que la administración municipal reconoce a las empresas los nuevos valores establecidos para el sistema, pero absorbe con

recursos propios la diferencia respecto del importe que efectivamente paga el pasajero.



La Municipalidad sostiene que esa diferencia responde a una decisión política: no trasladar el incremento al pasajero y utilizar recursos municipales para cubrir el mayor costo del sistema.

La Provincia, según la explicación oficial, deberá continuar realizando sus aportes correspondientes a los boletos de jurisdicción provincial, entre ellos el Boleto Educativo Gratuito (BEG), el Boleto Adulto Mayor (BAM) y el Boleto Obrero.

Aumenta el costo del sistema

El cambio más significativo se encuentra en el valor utilizado para determinar los costos del transporte y los mecanismos de compensación a las empresas prestatarias.

El costo por kilómetro pasa de $5.109 a $5.406,13, de acuerdo con los valores difundidos. Esto representa un incremento de aproximadamente 5,8%.

La actualización rige desde hoy martes. La Municipalidad confirmó que será el Estado municipal el que afrontará esa diferencia y no el usuario a través de un incremento de la tarifa masiva.

En términos prácticos, existe entonces una diferencia entre el precio que paga el pasajero y el costo reconocido dentro del sistema. La tarifa masiva se mantiene en $2.150, mientras que la tarifa plena establecida en la resolución asciende a $2.558,50.

La propia resolución también contempla otros valores: la tarifa anillo queda en $2.942,27, la barrial en $2.046,80 y la nocturna en $2.942,27. Para los usuarios alcanzados por la tarifa masiva de SUBE, sin embargo, el valor permanece en $2.150.

La oposición cuestionó el aumento del costo

La concejala opositora Elisa Caffaratti cuestionó que la actualización haya sido dispuesta sin mayor difusión y puso el foco en el incremento de los recursos destinados al sistema.

“Otro aumento que la Muni Córdoba aprueba en silencio en el Boletín Oficial”, planteó la edil en su cuenta de X, al advertir que, aunque el usuario mantiene el boleto en $2.150, aumenta el costo utilizado para determinar los pagos a las empresas.

Caffaratti señaló además que la actualización debería estar acompañada por información sobre el funcionamiento del sistema. “Si el sistema cuesta cada vez más, los usuarios tienen derecho a saber por qué, cuánto se paga y qué mejora reciben a cambio”, sostuvo.

La concejala también vinculó el aumento del costo con cuestiones de calidad del servicio, al reclamar explicaciones sobre frecuencias, estado de las unidades y prestaciones.

CORDOBA – Alfil – 30.09.2026

Passerini sostiene el boleto a $2.150, pero Transporte presiona las cuentas

La Secretaría de Gobierno reconoció a las prestadoras un aumento en los costos, pero será la Municipalidad la que absorba los mayores costos. Con la recaudación en caída y escasas vías de financiación, la gestión municipal se asoma a un laberinto. La oposición acusa.

El Boletín Municipal publicó ayer la resolución 264-B, que concedió a las prestadoras del servicio de Transporte Urbano de Pasajeros un aumento del 5 por ciento en el costo del kilómetro recorrido. En palabras más llanas, la Municipalidad pagará a las empresas, por kilómetro recorrido, un 5 por ciento más, pero ese encarecimiento no será financiado directamente por los usuarios, que seguirán pagando el boleto a 2.150 pesos, sino que será cubierto por el municipio.

La novedad podría haber pasado desapercibida de no ser expuesta por la presidenta del bloque radical en el Concejo, Elisa Caffaratti, que cuestionó la decisión en sus redes sociales. La dirigente no dijo que el aumento del boleto fuera a impactar directamente en el bolsillo de los usuarios, pero sí criticó que no se diera mayor difusión al aumento de los costos de un servicio que, aun de manera indirecta, los contribuyentes terminan financiando.

En realidad, el asunto del transporte es un capítulo permanente de conflicto entre el oficialismo y la oposición, que le recrimina no sólo las fallas en el funcionamiento del sistema, sino también que el Ejecutivo mantenga declarada la emergencia para poder modificar el valor del boleto sin pasar por el Concejo, que jamás haya avanzado en la licitación del servicio y que el nuevo marco regulatorio del transporte no se mueva en las comisiones ni en el recinto.

En cualquier caso, Passerini reaccionó al señalamiento opositor aclarando que no habría modificación en el costo que los usuarios pagan (su valor seguirá siendo de $2.150), y recordando una vez más que el transporte del interior del país está en crisis

por las políticas desplegadas desde el Gobierno Nacional, que suprimió los subsidios en el interior y propició el aumento del combustible muy por encima de la inflación.

Más allá del cruce, el municipio presentó como principales causas del aumento de la tarifa (sin traslado al usuario) a la inflación, la suba de los combustibles y el nuevo acuerdo paritario firmado entre la UTA y la FATAP, que se firma en Buenos Aires, donde los subsidios sí continúan cubriendo buena parte de los costos, pero se traslada automáticamente al interior del país.

Las autoridades municipales aseguran que la recaudación se ha derrumbado sin pausa durante los últimos tres años, al punto de que, en términos reales, el municipio recauda hoy un 24 por ciento menos de lo que recaudaba en agosto de 2023. Al mismo tiempo, también han caído los ingresos por coparticipación, la gestión passerinista ha debido pagar deudas contraídas y reestructuradas por administraciones anteriores, y ha tenido que soportar el aumento de la demanda de servicios sociales que la Nación dejó de cubrir.

A ese mantra de infortunios que repiten en el Palacio 6 de Julio, se agregaría también una relación cada vez más tensa con el Centro Cívico y, ahora, un nuevo aumento en

los costos del Transporte, que, por una ventana de tiempo, el Palacio 6 de Julio intentará soportar sin endosar a los usuarios, pero que no tardará en condicionar una ya erosionada situación financiera.

Provincia de Salta

SALTA CIUDAD

SALTA – Qué Pasa Salta – 29.09.2026

Elecciones en la UTA: tres listas disputan la conducción gremial en Salta



Emanuel Echazú, candidato de la Lista Negra, y Sandra Cossio, referente de la Lista Bordó, hablarán sobre sus propuestas para los trabajadores del transporte. A nivel nacional, Roberto Fernández buscará extender su conducción por un sexto mandato.

La Unión Tranviarios Automotor (UTA) se prepara para una elección que podría modificar la conducción del gremio de los trabajadores del transporte, tanto a nivel nacional como dentro de la seccional Salta.

Los comicios se realizarán durante el miércoles 7 y el jueves 8 de octubre. En Salta competirán tres listas, en medio de cuestionamientos hacia la actual dirigencia y pedidos de una mayor presencia sindical dentro de las empresas.

El tema será analizado en Qué Pasa Acá, con la participación de dos referentes opositores: Emanuel Echazú, candidato a secretario general por la Lista Negra, y Sandra Cossio, integrante de la Lista Bordó.

Qué propone la Lista Negra

Emanuel Echazú explicará cuáles son las principales propuestas de la Lista Negra para la seccional Salta y los motivos por los que considera necesaria una renovación dentro del sindicato.

El candidato anticipó que hablará sobre las situaciones que, desde su espacio, entienden que la conducción actual viene gestionando de manera deficiente.

Entre los temas centrales aparecerán la representación de los choferes, las condiciones laborales, el acompañamiento frente a conflictos con las empresas y la relación del gremio con sus afiliados.

La Lista Negra sostiene que la UTA debe tener una mayor presencia cotidiana y representar no solamente a los conductores, sino también al personal de talleres,

administración y otros sectores vinculados con el funcionamiento del transporte.

Sandra Cossio presenta la alternativa Bordó

La segunda invitada será Sandra Cossio, representante de la Lista Bordó, quien presentará los planteos de su espacio de cara a las urnas.

Durante la entrevista podrá exponer sus propuestas, explicar cuáles son las principales demandas que recoge entre los trabajadores y responder qué cambios impulsaría si su lista consigue acceder a la conducción de la seccional.

El intercambio permitirá comparar dos de las alternativas opositoras y conocer qué diferencias existen entre sus proyectos para la UTA Salta.

Roberto Fernández busca su sexto mandato

La elección también tendrá una fuerte disputa a escala nacional. Roberto Fernández, actual secretario general de la UTA, buscará renovar su cargo y acceder a un sexto mandato consecutivo al frente del sindicato.

Fernández encabeza la tradicional Lista Celeste y Blanca, mientras diferentes sectores opositores intentan desplazar a una conducción que lleva décadas dentro de la estructura gremial.

La votación se realizará los días 7 y 8 de octubre. Las nuevas autoridades asumirán el 2 de enero de 2027 y tendrán un mandato de cuatro años.

¿La elección puede cambiar el servicio de colectivos?

El resultado no modificará directamente los recorridos, frecuencias ni el precio del boleto, decisiones que dependen de las empresas y de las autoridades del transporte.

Sin embargo, la conducción de la UTA interviene en negociaciones salariales, condiciones de trabajo, medidas de fuerza y conflictos laborales. Por ese motivo, un cambio de autoridades podría tener efectos indirectos sobre el funcionamiento del transporte público.

Salarios, jornadas laborales, estado de las unidades, seguridad de los choferes y diálogo con las empresas serán algunos de los puntos que estarán bajo debate.

Prendete a Qué Pasa Acá y escuchá las propuestas de Emanuel Echazú y Sandra Cossio antes de una elección clave para los trabajadores del transporte salteño.

Provincia de San Juan

SAN JUAN CIUDAD

SAN JUAN – Tiempo de San Juan – 29.09.2026

Elecciones en UTA: tres listas oficializadas, dudas sobre los padrones y un pedido para auditar una urna de Veladero

Hay polémica entorno a una urna con 200 posibles votantes en la mina Veladero,

vinculada a dos empresas que ya no trabajan más en el sector. Entretanto, una lista opositora ya hizo una presentación en la Junta Electoral, camino a las elecciones que serán el 7 y el 8 del próximo mes.



Las elecciones de UTA San Juan tendrán tres listas oficializadas y llegarán a las urnas con cuestionamientos sobre los padrones. El punto que concentra parte de la discusión está en Veladero: este martes, la Lista Marrón presentó un recurso ante la Junta Electoral provincial y la Junta Electoral nacional para pedir que le permitan auditar la urna correspondiente a ese lugar.

El planteo fue realizado por el sector que encabeza Jorge Matriz, una de las dos listas opositoras que competirán en los comicios. La otra es la Lista Negra, encabezada por Diego Vázquez. La tercera nómina es la oficialista, denominada Celeste y Blanca, que lidera Antonio Ruiz, actual tesorero de la unión.

La urna de Veladero quedó en el centro de las observaciones por la composición del padrón. Uno de los datos que generó cuestionamientos es que la empresa Sotur, de Jáchal, también aparece en los padrones correspondientes a Veladero. Es decir, trabajadores vinculados a una empresa de Jáchal figuran dentro del listado utilizado para esa urna.

Ese dato forma parte de las observaciones que vienen realizando desde la oposición sobre los padrones que se utilizarán en la elección. La discusión no se limita solamente a quiénes aparecen incluidos, sino también a la correspondencia entre los trabajadores, las empresas y el lugar en el que está prevista la votación.

Por ese motivo, la Lista Marrón decidió avanzar este martes con una presentación formal ante las dos juntas electorales. El objetivo del recurso es que se autorice la auditoría de la urna de Veladero y poder revisar el padrón correspondiente antes de los comicios.

La elección tendrá además una modalidad particular por el tipo de servicio de los trabajadores. La votación será el 7 y el 8 de octubre. Los trabajadores de larga distancia podrán votar durante las dos jornadas, mientras que los trabajadores del transporte urbano solamente podrán hacerlo el 8.

En la previa, entonces, la disputa gremial quedó planteada entre tres listas, con dos sectores opositores que buscan quedarse con la conducción y con los padrones como uno de los principales puntos de discusión. Dentro de ese escenario, la situación de la urna de Veladero tomó especial relevancia por los cuestionamientos sobre el listado y por la presencia de Sotur, una empresa de Jáchal, en esos padrones.

Cabe aclarar que Maldonado, quien encabezaba la conducción de UTA San Juan, finalmente no competirá en estas elecciones.

Provincia de San Luis

SAN LUIS CIUDAD

SAN LUIS – La República – 29.09.2026

La UTA define su conducción nacional: San Luis es uno de los focos de conflicto



El sindicato de colectiveros irá a las urnas en un escenario tenso, mientras en la capital puntana la oposición denuncia padrones irregulares y despidos.

La Unión Tranviarios Automotor (UTA), el estratégico sindicato que nuclea a los choferes de colectivos de corta, media y larga distancia de todo el país, afrontará entre el 7 y el 8 de octubre una elección nacional que definirá sus autoridades y que asoma como la más tensa de los últimos 18 años.

El actual secretario general, Roberto Fernández, buscará revalidar por quinta vez su cargo al frente del gremio que conduce de manera ininterrumpida desde hace casi dos décadas. Su hegemonía, basada en un fuerte verticalismo interno, una aceitada negociación permanente con las cámaras empresarias y la adaptación política a los distintos gobiernos, se pone ahora a prueba frente a lo que podría ser un fallo judicial sensible que propicie una mayor apertura electoral y abra paso a los opositores en las urnas.

A diferencia de las últimas tres elecciones, donde Fernández logró la unidad o listas testimoniales, esta vez enfrentará un escenario inédito: competirá con otras tres listas opositoras que buscarán canalizar el descontento por el deterioro del poder adquisitivo, las condiciones laborales y la cobertura médica. Esa atomización opositora, sin embargo, es leída por analistas del sector como un factor que objetivamente favorece al oficialismo de la Lista Celeste y Blanca.

Ese contexto nacional de caída de los aportes por la baja de pasajeros, crisis de rentabilidad de las empresas del sector y paritarias a la baja se replica con crudeza en las jurisdicciones. San Luis, con elección el mismo día, es una de las jurisdicciones donde el conflicto escaló al plano judicial.

San Luis: padrones, listas bajadas y un despido

En la provincia, la Lista Negra opositora denunció un entramado de irregularidades que ya está en manos de la Justicia Federal con competencia electoral.

Según explicó a este medio Leandro Recalde, abogado apoderado de la Lista Negra, la Junta Electoral -integrada por siete miembros afiliados electos en un congreso cuestionado y alineada con la conducción nacional- no quiere elecciones limpias. La Justicia le ordenó rehacer los padrones consignando el lugar de votación, clave tras lo ocurrido en 2022 cuando miles de afiliados no pudieron votar por no figurar en la mesa

correspondiente. La orden vence hoy y no se cumplió.

La misma Junta rechazó la oficialización de tres listas opositoras. La Justicia le ordenó reevaluar con criterios claros y volvió a rechazar. Ahora el Tribunal deberá decidir si oficializa directamente esas listas, impone una veeduría electoral, posterga la fecha del 7 y 8 o incluso declara la nulidad del proceso.

El eje central de la denuncia es el padrón. De 70.000 afiliados a nivel nacional, la oposición sostiene que la mitad está bien y el resto es dibujo. Con consultas una por una en bases públicas de empleadores, aparecen fallecidos, carniceros, verduleros, empleados de otros rubros y hasta hinchas de Colón de Santa Fe. En el periodo de impugnaciones, la oposición presentó cajas con miles de reclamos con prueba que fueron planchados sin argumento, mientras con un papelito que nunca dejaron ver se incorporaron 574 afiliados nuevos.

A esto se suma un caso testigo que expone la persecución interna y que este diario publica en exclusiva: la declaración bajo juramento de Mariano Orozco.

Orozco, auxiliar de primera en el sector pañol de Transpuntano S.A.P.E.M., declaró que el 5 de agosto de 2026 fue despedido sin causa, de manera sorpresiva y con diagrama de trabajo y francos de agosto ya publicados donde figuraba.

Su legajo, asegura, es intachable. Su única circunstancia objetable para la cúpula gremial en ejercicio desde hace 7 años y medio en San Luis, correspondiente a la Lista

Celeste y Blanca con cargos jerárquicos en la empresa, fue ser hijo de Lucio Orozco, subapoderado de la Lista Negra en San Luis.

En su declaración, Orozco afirma haber sido víctima de advertencias previas: "...Fijate que te pueden dejar sin trabajo porque tu viejo se presenta en la lista opositora...", control laboral permanente sin motivo por superiores de la Celeste y Blanca y la quita de beneficios como cambios de francos o trabajos en feriados que sí tenían sus compañeros. El testimonio, que ya está en manos de la Justicia, busca demostrar que el oficialismo no solo inclina la cancha en los padrones, sino que desplaza de las empresas a quienes compiten, o mejor dicho, a quienes se presentan para competir democráticamente.

El caso de San Luis, con referentes como Iván Piñero y la propia Lista Negra bajada en una primera instancia y echada de su lugar de trabajo, replica lo que denuncian opositores en otras seccionales: una elección donde el fraude grueso no se daría el día del comicio, sino antes, en el armado del padrón que define quién vota, quién no vota y dónde se vota.

Mientras la Justicia define si interviene el proceso, la UTA llega a octubre partida entre la continuidad de un modelo de 18 años y una oposición fragmentada pero que por primera vez logró llevar al oficialismo a tener que defenderse en Tribunales.

Provincia de Santa Fe

SANTA FE

SANTA FE – El Litoral – 29.09.2026

Santa Fe garantizó con éxito la logística de transporte para los atletas de los Juegos Suramericanos



Con un despliegue sin precedentes que superó los 41.000 kilómetros recorridos, el sistema de transporte urbano coordinó el traslado de casi 1.500 deportistas sin alterar el servicio habitual de la ciudad.

La Municipalidad de Santa Fe llevó adelante con absoluta eficiencia la planificación y ejecución del servicio T3, dispositivo abocado al traslado interno de atletas y comitivas internacionales durante la realización de los Juegos Suramericanos. Para concretar este desafío logístico, la administración local articuló la labor de las tres prestatarias del transporte público urbano (Recreo, Ersa y Autobuses Santa Fe), capitalizando la capacidad operativa instalada de las empresas sin resentir la prestación habitual para los usuarios santafesinos, la cual incluso recibió refuerzos ante la mayor afluencia de pasajeros.

El diagrama de movilidad se vertebró en función del calendario de cada disciplina deportiva, estructurándose en tres corredores estratégicos: un circuito metropolitano dentro de la capital provincial, una conexión hacia el Invencible Centro Internacional de Tiro en la localidad de Recreo y un enlace interprovincial orientado al Estadio Mundialista de Sóftbol en Paraná. Mientras que los trayectos hacia Recreo y la capital entrerriana operaron bajo frecuencias y horarios prefijados, la red local funcionó con un flujo continuo y esquemas de refuerzo en los momentos de pico de demanda.

Entre el 11 y el 26 de septiembre, a lo largo de las 16 jornadas de competencia, el operativo estuvo activo diariamente de 6:00 a 23:00 horas, acumulando un volumen total superior a los 41.000 kilómetros recorridos. De ese total, cerca de 33.000 kilómetros correspondieron al ejido santafesino, 7.000 al enlace con Paraná y 1.300 al trayecto hacia Recreo. La logística involucró de manera directa a 23 coches y un equipo humano de 50 trabajadores, entre conductores e inspectores de las firmas concesionarias.

El despliegue garantizó la movilidad fluida de casi 1.500 competidores entre la Villa Suramericana, los campos de entrenamiento y las sedes oficiales de los eventos. Las disciplinas que registraron la mayor concentración de traslados fueron atletismo, hockey, balonmano, remo convencional, sóftbol y tiro deportivo, requiriendo un constante seguimiento operativo para cumplir con los estándares de puntualidad requeridos.

El monitoreo de la flota se realizó íntegramente en tiempo real mediante tecnología GPS y cámaras de seguridad instaladas a bordo de las unidades. A este soporte tecnológico se sumó la asistencia de más de 20 voluntarios, quienes acompañaron a las delegaciones, facilitaron los ascensos y permitieron identificar de inmediato la necesidad de incorporar unidades adicionales. La articulación fue permanente entre las direcciones municipales de Transporte, técnica deportiva y atención al participante, manteniendo contacto directo con los jefes de misión de cada país para ajustar el cronograma de forma diaria.

Dentro de las intensas jornadas de trabajo surgieron episodios singulares vinculados al extravío de pertenencias de valor en los coches. Entre los hechos más destacados se contó el hallazgo de dos palos de hockey pertenecientes a integrantes del seleccionado argentino Las Leonas, los cuales fueron restituidos velozmente en la sede de la Asociación Santafesina de Hockey antes del inicio de su encuentro. Asimismo, la revisión sistemática que realizaban los choferes al término de cada recorrido permitió recuperar y devolver teléfonos móviles, anteojos, auriculares y hasta un bolso completo con indumentaria oficial de sóftbol.

La labor desarrollada durante la cita continental ratificó la solvencia técnica y logística de Santa Fe para albergar acontecimientos de escala internacional. El rendimiento del sistema de transporte de pasajeros no solo resolvió las demandas del certamen mediante una red integrada y monitoreada, sino que consolidó el perfil de la capital santafesina como una sede preparada e idónea para la organización de futuros eventos deportivos y culturales de gran magnitud.

SANTA FE – Telefe – 29.09.2026

Juegos Suramericanos en Santa Fe: los colectivos urbanos recorrieron más de 41 mil kilómetros

El municipio coordinó el servicio de traslado exclusivo para casi 1.500 deportistas y delegaciones durante los 16 días de competencia. Se utilizaron 23 unidades de las empresas locales que operaron con GPS y monitoreo en tiempo real.

Durante los 16 días que duraron los Juegos Suramericanos, el sistema de transporte urbano de la ciudad cumplió un rol estratégico al encargarse de la organización y prestación de los traslados internos para atletas y delegaciones. La tarea se canalizó a través del servicio T3, utilizando 23 colectivos pertenecientes a las tres empresas locales —Recreo, Ersa y Autobuses Santa Fe— sin descuidar el funcionamiento de las líneas habituales para los vecinos.

El despliegue operativo abarcó un total superior a los 41.000 kilómetros recorridos entre el 11 y el 26 de septiembre, operando de manera aproximada entre las 6:00 y las 23:00 horas. Del kilometraje total, unos 33.000 kilómetros se cumplieron dentro de la capital provincial, 7.000 hacia la sede de Paraná y 1.300 hacia la localidad de Recreo.

Logística, recorridos y monitoreo en tiempo real

El esquema de movilidad se estructuró en función de los cronogramas oficiales de

cada disciplina, abarcando tres trazas principales: un circuito urbano frecuente en Santa Fe con refuerzos en horarios pico, y servicios programados hacia el Invencible Centro Internacional de Tiro (Recreo) y el Estadio Mundialista de Sóftbol (Paraná).

El sistema permitió movilizar a cerca de 1.500 deportistas entre la Villa Suramericana, los campos de entrenamiento y los escenarios de competencia, con mayor demanda en disciplinas como atletismo, hockey, balonmano, remo, sóftbol y tiro deportivo. Todo el operativo contó con el soporte de 50 trabajadores —entre choferes e inspectores— , la asistencia de más de 20 voluntarios y unidades equipadas con GPS, cámaras y monitoreo constante.

Anécdotas de viaje y la recuperación de objetos perdidos

La intensidad de los traslados dejó también un capítulo marcado por los olvidos a bordo de las unidades. Tras cada trayecto, los choferes revisaban los coches y entregaban pertenencias extraviadas en la oficina de Transporte.

Entre los casos más destacados se recuerda la rápida recuperación de dos palos de hockey pertenecientes a jugadoras de Las Leonas, los cuales fueron reintegrados a tiempo para el inicio de un partido en la Asociación Santafesina de Hóckey (ASH). Del mismo modo, se restituyeron teléfonos celulares, anteojos, auriculares y hasta un bolso completo con indumentaria deportiva, consolidando una postal de eficiencia organizativa que dejó a Santa Fe preparada para recibir grandes eventos internacionales.

SANTA FE – Sin Mordaza – 29.09.2026

Trabajadores de ERSA reclaman por aportes jubilatorios impagos

Empleados de la empresa de transporte mantienen una audiencia con representantes de ERSA en el Ministerio de Trabajo de Santa Fe.

Denuncian que la firma adeuda aportes previsionales desde 2019 y cuestionan la falta de respuestas ante los reclamos realizados.

Trabajadores de ERSA participan este martes de una audiencia con representantes de la empresa en el Ministerio de Trabajo de Santa Fe, ubicado en calle Crespo, donde reclaman por la falta de pago de aportes jubilatorios correspondientes a los últimos años. Los empleados también cuestionaron la actuación del sindicato y señalaron que ya realizaron intimaciones sin obtener respuestas.

Uno de los trabajadores explicó que el conflicto se originó con la suspensión de los aportes durante la pandemia y que, según denuncian, la empresa continuó utilizando posteriormente ese beneficio. “No tenemos hechos los aportes del año 2019, desde que comenzó la pandemia”, señaló.

El trabajador sostuvo que la situación afecta especialmente a quienes se encuentran próximos a jubilarse. Según explicó, hay empleados que ya alcanzaron la edad y los años de servicio necesarios, pero no pueden completar el requisito previsional debido a los períodos que no figuran como aportados.

“Hoy el compañero que se tiene que jubilar, que ya se tendría que haber ido, tiene faltantes de años de aporte”, afirmó.



Los trabajadores aseguran que el reclamo no es reciente y que las intimaciones ya fueron realizadas. Sin embargo, sostienen que la empresa no brindó una respuesta concreta para resolver la situación.

El cuestionamiento también alcanza al gremio que representa a los trabajadores. El empleado recordó que el acuerdo relacionado con los aportes había sido firmado en su momento por el entonces secretario del sindicato, Aldo Jorge Quiener, quien actualmente continúa al frente de la organización.

“Las intimaciones ya se han efectuado y no vemos respuesta de parte gremial tampoco”, manifestó. En ese sentido, aseguró que el reclamo lleva alrededor de un año sin que observen avances por parte del sindicato.

Ante la posibilidad de que la audiencia no permita alcanzar una solución, el trabajador indicó que las próximas medidas quedarán sujetas a lo que determinen los abogados y la Justicia. Por el momento, descartó que esté prevista una retención de tareas.

“No pasa por ahí”, aclaró al ser consultado sobre una eventual medida de fuerza.

El trabajador también diferenció la situación de ERSA de la que, según afirmó, atraviesan empleados de otras empresas de transporte. De acuerdo con su relato, en esos casos se habrían alcanzado acuerdos para regularizar los aportes y permitir que los trabajadores próximos a jubilarse puedan completar sus años de servicio.

El reclamo que se discute en el Ministerio de Trabajo apunta así a regularizar los aportes previsionales pendientes y encontrar una solución para los trabajadores que, pese a haber cumplido con los requisitos laborales, enfrentan dificultades para acceder a su jubilación por los períodos que figurarían como impagos.

VENADO TUERTO

VENADO TUERTO – Venado 24 – 29.09.2026

El Municipio abre el debate sobre los recorridos del TUP y convoca a los vecinos

El Gobierno de Venado Tuerto puso en marcha una instancia de participación para revisar los recorridos del Transporte Urbano de Pasajeros (TUP) y adecuarlos a las necesidades actuales de la ciudad. La propuesta contempla dos talleres abiertos a los vecinos, tanto a usuarios habituales del servicio como a quienes actualmente no utilizan el transporte público.

La iniciativa es impulsada por la Subsecretaría de Movilidad, que busca recoger

opiniones y detectar dificultades vinculadas con los actuales recorridos, con el objetivo de analizar posibles modificaciones.



Desde el Municipio señalaron que la convocatoria no está dirigida únicamente a quienes utilizan el TUP de manera cotidiana, sino también a aquellos vecinos que encuentran dificultades para incorporarlo como alternativa de movilidad.

Los encuentros se realizarán por zonas y tendrán participación libre y gratuita, aunque será necesario completar una inscripción previa.

Dos encuentros

El primer taller será este martes 29 de septiembre, a las 19, en el Club Ciudad, destinado a los vecinos de la Zona Norte.

El segundo encuentro tendrá lugar el jueves 1 de octubre, también a las 19, en el Centro Integrador Comunitario (CIC), para la Zona Sur.

La convocatoria forma parte de una instancia de consulta que busca incorporar la mirada de los usuarios y de quienes potencialmente podrían utilizar el transporte público a la hora de repensar la organización del TUP en Venado Tuerto.

La inscripción previa se realiza a través de un formulario online.

Provincia de Santiago del Estero

SANTIAGO del ESTERO CIUDAD

SANTIAGO DEL ESTERO – La Nación – 29.09.2026

“Vivo a 75 kilómetros de la escuela”: el transporte que conecta a chicos del monte santiagueño con la eduación

En los parajes rurales, la distancia hasta el colegio secundario es un enorme obstáculo; más de 450 chicos sostuvieron sus estudios gracias a los micros que los buscan cerca de sus casas

Todos los lunes, Ailén se levanta a las 4.30 de la mañana para ir a la escuela. Vive a 75 kilómetros del colegio: cursa sexto año en la Escuela de la Familia Agraria (EFA) de Avellaneda, a 158 kilómetros de la capital de Santiago del Estero.

Sin frenar a desayunar, sus papás la alcanzan en moto desde su casa en el paraje Estancia Vieja hasta la ruta provincial 92 de Santiago del Estero.

Ahí la espera un colectivo, que hace varias paradas para buscarla a ella y a sus compañeros para ir a la escuela. Sin ese transporte no podrían estudiar.

“La principal razón por la que los chicos abandonan la secundaria es la distancia que tienen que recorrer para llegar al aula. Las escuelas secundarias suelen ubicarse en los pueblos, lejos de las familias que viven en comunidades rurales. Sus padres no los pueden llevar todos los días a clase y ellos no pueden llegar caminando”, cuenta Paulo Otrera, rector de la EFA, en diálogo con LA NACION.

Para combatir la deserción escolar, la Asociación Adobe, que desde hace 25 años trabaja en proyectos de desarrollo rural en el sureste de la provincia de Santiago del Estero, implementó este servicio de transporte. Dos micros recorren 50 kilómetros para buscar a los chicos que van a la escuela secundaria en Colonia Dora y en la EFA de Avellaneda. En total, transportan a 60 chicos al año.

Desde la organización, calculan que más de 450 chicos pudieron llegar al colegio gracias a estos transportes desde que comenzaron con esta iniciativa hace 15 años.

Sofía Folatelli, directora de la Asociación Adobe, explica que hay pocas escuelas secundarias en la zona, y la mayoría de los alumnos abandonan porque tienen que caminar demasiados kilómetros para llegar.

“Cuando cumplen 13 o 14 años, deciden dejar el colegio y empiezan a trabajar para ayudar a su familia. A raíz de este problema fue que empezamos a gestionar el transporte para los chicos”, cuenta.

Sin oportunidades

Pero la distancia hasta la escuela no es el único problema que tienen las familias que viven en los parajes rurales de los departamentos de Avellaneda y Salavina, como Quimili Paso, Estancia Vieja y Blanca Pozo. Tampoco tienen acceso a servicios básicos.

“No hay conexión a la red eléctrica ni a la de agua. Hay muy poco acceso a la salud, los hospitales y las postas rurales están desfinanciadas, con servicios muy básicos y poco personal médico”, describe Folatelli.

Tampoco tienen buenas oportunidades de empleo. “Cuando los chicos dejan el secundario porque no pueden llegar hasta la escuela, empiezan a trabajar”, relata Otrera. El docente agrega que los varones cortan leña, hacen carbón y, cuando cumplen 18, se van como trabajadores golondrina a otras provincias, para dedicarse a la cosecha. “Las mujeres, en la mayoría de los casos, se emplean en tareas del hogar en casas del pueblo”, dice.

De los dos transportes, el que va a la escuela de Colonia Dora hace dos viajes por día, de ida y vuelta. El de la EFA hace dos viajes por semana, los lunes a la mañana y los viernes por la tarde, porque de lunes a viernes los chicos se alojan en la escuela.

Ailén cuenta que los viajes de los lunes a la mañana son muy tranquilos: todavía es de noche y casi todos duermen durante el trayecto. Los viernes a la tarde, en cambio, hay más energía. Van escuchando música, charlando entre ellos, jugando a las cartas o a las adivinanzas.

“Hay varios que aprovechan el viaje para estudiar y hacer tarea. A veces los más chicos no entienden alguna actividad y aprovechan para preguntarnos. Nos ayudamos entre nosotros”, cuenta.

Otrera destaca que, además del transporte, Adobe acompaña a la escuela con otras

iniciativas, como la ampliación del albergue, los talleres de oficios y el apoyo con becas para las familias que no pueden pagar el valor de la comida en el colegio.

Pensar en el futuro

El docente cuenta que los chicos tienen unas ganas enormes de salir adelante. Cuando están en el último año, empiezan a plantear qué quieren para su futuro. “Nosotros hacemos todo lo posible, con ayuda de Adobe, para ver dónde pueden continuar con sus estudios”, dice.

Ailén ya sabe que quiere estudiar Agronomía en la Universidad Nacional de Santiago del Estero cuando termine el secundario. Está contenta porque su hermana menor empezó este año a cursar en la EFA con ella.

“Estoy por terminar la secundaria y me veo cada vez más cerca de tener un título, de ser una profesional. Me emociona ver el fruto del esfuerzo que hizo mi familia durante estos seis años”, concluye Ailén.

Vidas Desiguales

Esta nota forma parte de Vidas Desiguales, una iniciativa de Fundación LA NACION que busca promover oportunidades reales para adolescentes y jóvenes que crecen en contextos vulnerables

---

Provincia de Tierra del Fuego

USHUAIA

USHUAIA – Letra P – 29.09.2026

Teléfono para Walter Vuoto: un concejal dice que la empresa de transporte municipal está fundida y debe cerrar

Vladimir Espeche, del Mopof, presentó una denuncia por presuntas irregularidades. Obras inconclusas y el costo de la planta de asfalto paralizada.

La gira de los senadores del PJ en Tierra del Fuego se quedó corta y la foto fue sólo con Gustavo Melella y Walter Vuoto



El concejal de Ushuaia Vladimir Espeche denunció ante la Sindicatura General Municipal presuntos pagos irregulares realizados a la empresa de transporte Ushuaia Integral Sociedad del Estado (UISE) por servicios de vigilancia y seguridad en la ciudad. Apuntando a la administración que depende del intendente Walter Vuoto, dijo que la empresa esta fundida y que debe cerrar.

“La plata de los vecinos tiene que usarse con transparencia, respaldo documental y dentro de la ley. Por eso solicité que se

revise si las contrataciones cumplieron con las habilitaciones correspondientes, los controles previos y todos los requisitos exigidos por la normativa vigente", expresó el dirigente que integra el Movimiento Popular Fueguino a través de sus cuentas en redes sociales.

Espeche enfiló sus críticas contra la situación operativa de la empresa municipal y recalcó que la compañía "debería dejar de funcionar". Durante una entrevista con Radio Provincia, reveló que habría gastos que requieren explicaciones. "No hay otra salida que cerrar la UISE", destacó, y agregó que la empresa "está quebrada, fundida y mal manejada".

Sus dichos se dan mientras la Municipalidad de Ushuaia trabaja con sus áreas técnicas en la elaboración el presupuesto 2027. De hecho, días atrás, la jefa de Gabinete, Yésica Gara, confirmó que ya prepara su presentación ante el Concejo Deliberante para los próximos días.

Qué más dice la denuncia que corre el debate del Concejo Deliberante

En declaraciones a la prensa local, Espeche explicó que tras revisar los presupuestos anteriores de la empresa de cara al debate presupuestario, identificó deudas previsionales y planes de pago correspondientes a aportes y contribuciones que, según su planteo, fueron abonados fuera de término.

Según sus estimaciones, estos planes de pago rondarían los $300 millones y generan aproximadamente $45 millones en intereses. "Esto es perjuicio fiscal", argumentó al pedir explicaciones sobre por qué esas obligaciones no fueron canceladas en el tiempo determinado.

Además, mencionó un pedido de redeterminación de precios por servicios de limpieza y vigilancia por unos $500 millones, a lo que se sumó una solicitud de integración de capital por un monto similar. A partir de esos puntos, estimó que la deuda de la UISE supera los $1.000 millones.

Según consignó el medio Del Fuego Noticias, el concejal también apuntó contra la cantidad de horas facturadas por tareas de limpieza y vigilancia y planteó que incorporar directamente al municipio a los trabajadores que realizan esas tareas podría reducir los costos.

Las calles de Ushuaia, también en el centro de la denuncia

Las críticas también alcanzaron al estado de las calles y al nivel de inversión en infraestructura urbana. "Hoy las calles están detonadas, no se ven obras", aseveró, y apuntó contra los resultados de la emergencia vial aprobada por el Concejo Deliberante.

Como parte de ese enfoque, mencionó las condiciones de circulación en sectores de Andorra y el barrio San Martín, específicamente en la calle Maradona. Sostuvo que el trabajo de la maquinaria vial resulta insuficiente si no se incorpora material para mejorar las condiciones del suelo.

Críticas a la gestión de Walter Vuoto

Otro de los puntos que Espeche analizó fue la situación de la planta municipal de asfalto, que, según advierte, está completamente paralizada debido a la falta de informes de impacto ambiental.

El concejal pidió conocer cuánto le cuesta al municipio mantener la estructura sin producción y anticipó que llevará el tema al debate del presupuesto. “Quiero preguntarle a la secretaria de Planificación e Inversión Pública de la Municipalidad de Ushuaia, Carolina Yutrovic, cuánto es el gasto mensual que origina la planta de asfalto sin funcionar”, recalcó.

Finalmente, dijo que buscará que los funcionarios de Vuoto concurran al tratamiento del presupuesto municipal con datos puntuales sobre las cuentas de la UISE, los recursos destinados a sostener la empresa y los gastos asociados a la planta de asfalto.
