RESUMEN MEDIOS 19-10-2026

Índice del documento

PROVINCIA / CIUDAD	TEMA	PÁGINA
Buenos Aires / AMBA	Reducción de frecuencias en 104 líneas de colectivos por crisis económica y falta de actualización de subsidios.	1, 2 y 3
Buenos Aires / Tandil	Aumento del 10,13% en el boleto de colectivo a partir de noviembre bajo la emergencia del transporte público.	3 y 4
Buenos Aires / Necochea	Avances del 90% en el acuerdo para el nuevo pliego de licitación del servicio de micros urbanos.	4, 5, 6 y 7
Córdoba / Villa Carlos Paz	Reclamo opositor por deficiencias y falta de información oficial sobre el funcionamiento del servicio nocturno de colectivos.	7, 8 y 9
Corrientes / Corrientes	Proyecto legislativo para implementar un plan de emergencia y auxilio financiero al transporte del interior provincial.	9, 10 y 11
Entre Ríos / Paraná	Modificaciones temporales y desvíos en los recorridos de ocho líneas de colectivos urbanos y metropolitanos por obras.	11 y 12
Neuquén / Neuquén	Plan municipal de renovación de garitas de colectivos, alcanzando las 100 instalaciones y proyectando 100 más.	12 y 13
Río Negro / Viedma	Evaluación municipal para implementar trasbordos y reorganizar recorridos antes de prorrogar el contrato de concesión.	14, 15 y 16
Río Negro / Cipolletti	Actualización de las tarifas interurbanas de la empresa KoKo que conecta siete localidades del Valle Medio.	17 y 18
Santa Fe / Santa Fe	Debate y cruces políticos en el Concejo Deliberante tras autorizarse un nuevo aumento en el boleto de colectivos.	18, 19, 20 y 21
Tucumán / Tucumán	Análisis oficial para prorrogar el uso de pago en efectivo en los servicios de transporte rural de pasajeros.	21 y 22

Provincia de Buenos Aires

BUENOS AIRES

BUENOS AIRES – El Intransigente *y otros* – 17.10.2026

AMBA: 104 líneas de colectivos podrían reducir sus frecuencias por la crisis



Las cámaras atribuyen el reclamo a un desfasaje de $40.000 millones y señalan que aún no hay fecha ni cronograma para eventuales recortes.

«Resulta imposible continuar absorbiendo el creciente desequilibrio entre costos reales e ingresos reconocidos«, advirtieron las empresas a través de las cuatro cámaras que difundieron un comunicado el 17 de octubre. Las cámaras empresarias del AMBA alertaron que 104 líneas de jurisdicción nacional podrían reducir progresivamente sus frecuencias si no reciben respuestas de las autoridades.

Las entidades expresaron su «profunda preocupación» por la «crítica situación económica y financiera» de las empresas prestadoras de servicios urbanos. El comunicado fue firmado por la Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros (CEAP), la Cámara Empresaria del Transporte Urbano de Buenos Aires (CETUBA), la Cámara del Transporte de la Provincia de Buenos Aires y la Cámara de Empresarios Unidos del Transporte Urbano de Pasajeros de Buenos Aires (CEUTUPBA).

El desfasaje y los costos que reclaman las empresas

Las cámaras ubicaron el eje del reclamo en una diferencia de $40.000 millones entre los ingresos proyectados para junio y octubre. En el comunicado afirmaron que «la situación se agravó por un error en la proyección de la recaudación entre junio y octubre, que sobreestimó en 40.000 millones de pesos los ingresos previstos».

También sostuvieron: «Este desfasaje generó un perjuicio económico que todavía no ha sido compensado. A ello se suman reclamos históricos por costos insuficientemente reconocidos, como la adquisición de unidades, el gerenciamiento y otros gastos indispensables para la prestación del servicio».

Las entidades dijeron que las reuniones con la Secretaría de Transporte no terminaron en acuerdos para actualizar costos ni recomponer los ingresos. «Pese a las gestiones y reuniones mantenidas con las autoridades nacionales, aún no se han definido mecanismos concretos para actualizar la estructura de costos ni recomponer los ingresos del sector», afirmaron. También reclaman revisar los gastos operativos y

el costo de incorporar unidades nuevas.

Los índices de operatividad son otro punto de conflicto: las cámaras sostuvieron que «penalizan a las empresas por la antigüedad de sus unidades, cuando las condiciones económicas impiden renovar el parque móvil». A esa dificultad sumaron la presión de las negociaciones salariales, los costos de explotación y el pago del aguinaldo de diciembre.

«El panorama se vuelve más crítico ante la proximidad del pago de aguinaldos, nuevas negociaciones paritarias y el incremento sostenido de los costos de explotación, sin definiciones claras sobre política tarifaria ni compensaciones», plantearon.

El boleto mínimo de las líneas nacionales se ubicaba en $742,81 desde mayo, mientras que, según las empresas, sin asistencia estatal debería llegar a $2.494,13. Las cámaras calcularon que la diferencia es de $1.751,32 por viaje, equivalente al 70,2% del costo que estiman para el servicio. También advirtieron que una reducción de frecuencias afectaría a millones de pasajeros que usan diariamente el transporte público en el AMBA y reclamaron «una estructura de costos realista, recursos suficientes y reglas claras y previsibles».

BUENOS AIRES – IProfesional – 18.10.2026

Cámaras empresarias de colectivos del AMBA aseguran que hay riesgo en el servicio



Por la falta de actualización de subsidios y la tarifa congelada, las empresas de transporte advirtieron que podría haber recortes en las frecuencias

Las empresas de transporte automotor de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) emitieron un severo alerta sobre la inminencia de un recorte de frecuencias en las líneas de colectivos de jurisdicción nacional, argumentando que los subsidios estatales actuales y el cuadro tarifario vigente resultan insuficientes para sostener los costos de funcionamiento de la actividad.

A través de un pronunciamiento conjunto firmado por la Cámara Empresaria del Autotransporte de Pasajeros (CEAP), la Cámara Empresaria del Transporte Urbano de Buenos Aires (CETUBA), la Cámara del Transporte de la Provincia de Buenos Aires (CTBPA) y la Cámara Empresaria del Transporte Urbano de General Sarmiento (CEUTUPBA), el sector advirtió que las primeras restricciones operativas se implementarán de manera progresiva y escalonada en los servicios nocturnos a partir de este lunes 19 de octubre.

El núcleo del conflicto económico radica en la brecha entre el valor del pasaje y los costos reales del servicio. Las entidades señalaron que el boleto mínimo para las líneas nacionales se encuentra congelado en $742,81 desde mayo pasado, una cifra que contrasta con la tarifa real sin subsidios que las cámaras estiman en $2494,13 por pasaje, lo que representa un desfasaje del 70,2%. Asimismo, los empresarios denunciaron un acumulado de 40.000 millones de pesos en pérdidas entre junio y octubre debido a errores en la proyección de la recaudación por parte del Estado, una diferencia financiera que aún no fue compensada por las autoridades nacionales.

A la distorsión del esquema tarifario se suma la falta de actualización en el reconocimiento de los costos operativos diarios, que abarcan desde los gastos para la renovación de las unidades hasta los insumos de mantenimiento cotidiano y las exigencias de las paritarias del sector de cara al pago del aguinaldo en diciembre. Pese a las reuniones entabladas con la Secretaría de Transporte de la Nación, las cámaras empresarias indicaron que no se alcanzaron acuerdos ni mecanismos de compensación, por lo que las firmas racionarán sus recursos para evitar una parálisis total del sistema.

El plan de contingencia afectará el recorrido de 104 líneas de colectivos de jurisdicción nacional que conectan la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con el conurbano bonaerense, entre las que se encuentran la 1, 2, 8, 9, 10, 15, 17, 19, 20, 21, 22, 24, 28, 29, 31, 32, 33, 37, 41, 45, 46, 49, 51, 53, 55, 56, 57, 59, 60, 63, 67, 70, 71, 74, 75, 78, 79, 80, 85, 86, 87, 88, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 98, 100, 101, 103, 105, 110, 111, 113, 114, 117, 119, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 133, 134, 135, 136, 140, 143, 145, 146, 148, 150, 152, 153, 154, 158, 159, 160, 161, 163, 164, 166, 168, 169, 172, 174, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 184, 185, 188, 193, 194 y 195.

TANDIL

TANDIL – QZ – 16.10.2026

Aumenta el boleto de colectivo en Tandil: cuánto costará viajar desde noviembre

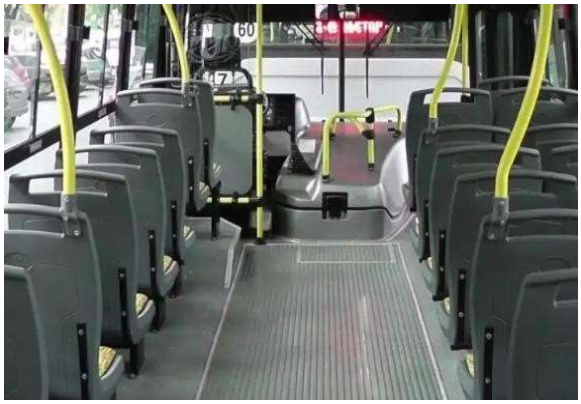
El pasaje plano tendrá una suba del 10,13% y superará los $2.100. La actualización comenzará a regir el 1° de noviembre y se aplicará en el marco de la emergencia del transporte público declarada por el Municipio.

Viajar en colectivo en Tandil será más caro desde el próximo mes. A partir del 1° de noviembre, el boleto plano costará $2.109,03, luego de que el Municipio oficializara una actualización del 10,13% sobre el cuadro tarifario vigente.

La medida se dispuso en el marco de la emergencia del transporte público de pasajeros, declarada por un plazo de 12 meses. El nuevo esquema fue establecido mediante un decreto del Departamento Ejecutivo, que cuenta con facultades para adecuar las tarifas y reorganizar la prestación del servicio durante ese período.

Para calcular el incremento, el Gobierno local tomó como referencia la variación

acumulada del Índice de Precios al Consumidor (IPC) entre junio y octubre de 2026. Según el informe de la Secretaría de Economía y Administración municipal, la aplicación de ese criterio arrojó una suba del 10,13%.



Con la actualización, el pasaje plano pasará de $1.915,04 a $2.109,03, una diferencia de casi $194 por viaje. El incremento también alcanzará al resto de las categorías del transporte urbano.

Los boletos obrero, universitario y para jubilados, pensionados, beneficiarios de pensiones no contributivas y veteranos de la Guerra de Malvinas tendrán un valor de $1.687,22. En tanto, los pasajes primario y secundario costarán $1.054,51.

El boleto nocturno y el alargue pasarán a $2.530,84, mientras que el combinado multilíneas llegará a $3.163,55. Por su parte, el boleto alargue escolar Granja costará $1.581,77; el suburbano Granja, $2.530,84; y el combinado para secundaria de la Escuela Granja, $2.741,74.

La emergencia del transporte público

El aumento se suma a otras modificaciones que el Ejecutivo municipal comenzó a implementar en el sistema, en un contexto de dificultades económicas para las empresas concesionarias y discusiones sobre la continuidad del servicio.

La emergencia, aprobada por el Concejo Deliberante en septiembre, habilitó al Gobierno local a modificar frecuencias, reorganizar recorridos, establecer mecanismos de asistencia financiera y actualizar las tarifas.

En paralelo, desde el 19 de octubre los estudiantes de nivel primario comenzaron a abonar el equivalente al 50% del boleto plano, con lo que se equiparó el porcentaje de descuento al que ya tenían los alumnos secundarios.

NECOCHEA

NECOCHEA – Necochea Digital – 16.10.2026

Facundo Crocci: “Alcanzamos más del 90% de acuerdo para el nuevo pliego de los micros”

El director municipal de Transporte destacó los avances entre el Ejecutivo y el Concejo Deliberante para licitar el servicio urbano de Necochea y Quequén. Tras dos convocatorias sin oferentes, se redujeron los kilómetros por calles de tierra y las exigencias iniciales de unidades y frecuencias para intentar atraer empresas interesadas.

El Municipio de Necochea y el Concejo Deliberante avanzaron en la revisión de las

condiciones para licitar el transporte público de pasajeros, con el objetivo de evitar un nuevo fracaso en la convocatoria y garantizar la continuidad del servicio en Necochea y Quequén.



Facundo Crocci, director municipal de Transporte, aseguró que las negociaciones alcanzaron un alto nivel de consenso y que más del 90% de las modificaciones ya cuenta con acuerdo entre las partes. En una entrevista realizada este jueves 15 de octubre en Voces de la Tarde, el programa que conduce Jorge Gómez por Radio Noticias Necochea, FM 97.3, el funcionario expresó su expectativa de que el expediente pueda llegar a la sesión del jueves 22.

“Yo creo que los concejales en esta última semana tomaron el tema seriamente porque la intención de todos, más allá de cuestiones políticas, es garantizar el transporte público de pasajeros”, sostuvo Crocci, quien remarcó que la ciudad no puede permitirse perder el servicio.

Menos kilómetros por calles de tierra

Uno de los cambios más importantes del nuevo pliego está relacionado con la extensión de los recorridos por calles de tierra. Después de que dos licitaciones quedaran desiertas, el Concejo Deliberante convocó a representantes de las empresas Villa Rosario, de Rosario, y Montebello, de Bahía Blanca, para conocer sus observaciones sobre las condiciones propuestas.

Según explicó Crocci, el problema no radica necesariamente en circular por calles sin pavimentar, sino en la cantidad de kilómetros que deben recorrer las unidades. Esos trayectos incrementan el desgaste mecánico e hidráulico de los colectivos y elevan los costos de mantenimiento.

El funcionario detalló que los ajustes permitirían reducir aproximadamente 20.000 kilómetros de circulación y unos 10.000 litros de gasoil mensuales.

La intención, señaló, es disminuir los costos operativos sin dejar barrios sin cobertura y lograr que la prestación resulte económicamente viable para las empresas interesadas.

Menos colectivos obligatorios y frecuencias más flexibles

Otro punto central de la negociación es la cantidad de unidades que deberán disponer los futuros concesionarios. El esquema inicial contemplaba la obligación de contar con 40 colectivos, pero la nueva propuesta establece una franja de entre 16 y 30 unidades, según el modelo de prestación.

También se trabaja sobre una combinación de frecuencias obligatorias y optativas, para que las empresas puedan presentar propuestas acordes con sus posibilidades operativas y económicas.

“Si nosotros seguimos agregando obligaciones y frecuencias, es prácticamente lo

mismo que el otro pliego. Sería directamente sepultarlo a un nuevo fracaso", advirtió el director de Transporte.

La revisión busca encontrar un equilibrio entre la calidad del servicio, la cobertura territorial y las condiciones necesarias para que los operadores puedan sostener la actividad.

Una ecuación económica cada vez más ajustada

Durante la entrevista, Crocci también se refirió a la situación financiera del transporte urbano y a la necesidad de que los ingresos permitan cubrir los costos de funcionamiento.

Según indicó, las pérdidas de las empresas pueden ubicarse actualmente entre 50 y 60 millones de pesos. En ese contexto, consideró necesario revisar la estructura de

costos y la tarifa, sin plantear el sistema como una garantía de grandes ganancias para los operadores.

El funcionario también señaló una caída del índice pasajero-kilómetro, que relaciona la cantidad de usuarios transportados con la distancia recorrida. Históricamente, Necochea registraba valores de entre 1,90 y 2, mientras que actualmente se encuentra cerca de 1,30.

Para recuperar la sustentabilidad del sistema, estimó que sería necesario volver a captar entre un 20% y un 25% de los pasajeros perdidos.

A esta situación se suma la eliminación del Fondo Compensador Nacional para el transporte del interior del país y la necesidad de sostener los aportes provinciales.

En relación con el financiamiento municipal, Crocci precisó que el boleto estudiantil representa unos 40 millones de pesos mensuales. Agregar otros 30 millones por mes implicaría una erogación cercana a los 400 millones de pesos anuales, un esfuerzo presupuestario que consideró muy difícil de afrontar.

Expectativa por el interés de las empresas

Pese a los antecedentes de las dos convocatorias sin ofertas, el funcionario manifestó una expectativa favorable respecto de la próxima licitación.

De acuerdo con lo señalado durante la entrevista, Villa Rosario habría expresado públicamente su interés, mientras que representantes de Montebello visitaron la ciudad para analizar los recorridos y evaluar la viabilidad del servicio.

Crocci estimó que podrían presentarse entre una y dos empresas, aunque aclaró que todavía no existe ninguna garantía. La prestataria local, que actualmente opera mediante una prórroga hasta febrero, también habría manifestado ante concejales que podría participar, dependiendo de las condiciones definitivas.

En paralelo, se estudian modificaciones en las líneas 512 y 513 para mejorar las combinaciones y reducir kilómetros improductivos sin perjudicar la conectividad de los barrios.

El próximo paso: llevar el pliego al Concejo

La etapa inmediata consiste en completar los acuerdos entre el Departamento Ejecutivo y los bloques legislativos, emitir el despacho correspondiente y someter el expediente a consideración del Concejo Deliberante.

La expectativa oficial es que el nuevo pliego consiga despertar el interés de los operadores y permita adjudicar una concesión prevista por 20 años.

Después de dos licitaciones sin oferentes, el desafío será transformar el consenso alcanzado en condiciones concretas que garanticen la continuidad del transporte público de pasajeros en Necochea y Quequén.

Provincia de Córdoba

VILLA CARLOS PAZ

VILLA CARLOS PAZ – La Jornada – 16.10.2026

Transporte urbano: Ribetti reclamó por el servicio nocturno y cuestionó el silencio del oficialismo

El concejal de Juntos por Carlos Paz pidió explicaciones sobre los horarios, las frecuencias y la cantidad de colectivos en circulación. Advirtió que el sistema recibe cerca de $190 millones mensuales de recursos municipales y cuestionó que, durante el tratamiento de su proyecto, los concejales de Carlos Paz Unido no respondieran a los interrogantes planteados.



La situación del transporte urbano de pasajeros de Villa Carlos Paz volvió al Concejo de Representantes, esta vez con un interrogante concreto: ¿qué pasó con el servicio nocturno y hasta qué hora circulan realmente los colectivos?

El planteo fue llevado al recinto por el concejal Daniel Ribetti, de Juntos por Carlos Paz, mediante un pedido de informes presentado el martes 13 de octubre y tratado durante la sesión del jueves 15.

La iniciativa busca determinar cuáles son los horarios y frecuencias efectivamente cumplidos por las distintas líneas, especialmente durante las últimas horas del día, ante los reclamos de usuarios que denuncian dificultades para encontrar colectivos por la noche.

Pero el debate adquirió también una dimensión política. Ribetti cuestionó que los representantes de Carlos Paz Unido no ofrecieran explicaciones sobre el funcionamiento del sistema y volvió a poner bajo discusión los recursos públicos destinados a sostenerlo.

Casi $190 millones mensuales y menos colectivos en circulación

Uno de los cuestionamientos centrales del edil apunta a la relación entre el aporte económico municipal y las condiciones en que se presta el servicio.

Según señaló, el sistema recibe actualmente alrededor de $190 millones mensuales, mientras persisten problemas de disponibilidad de unidades, reducción de recorridos y modificaciones de frecuencias.

“De 14 unidades que deberían estar en funcionamiento, uno entra a la app y encuentra solo 9”, advirtió Ribetti, al cuestionar la cantidad de colectivos que efectivamente aparecen circulando en el sistema de seguimiento.

El concejal también sostuvo que el monto mensual destinado al transporte permitiría adquirir aproximadamente un colectivo cero kilómetro cada 45 días, una comparación con la que buscó dimensionar el esfuerzo económico que representa el servicio para los contribuyentes.

Desde su perspectiva, el esquema de financiamiento termina protegiendo los ingresos de la empresa concesionaria sin garantizar necesariamente una prestación acorde con las necesidades de los usuarios.

En ese contexto, reclamó conocer qué controles realiza el Municipio y cuáles son los niveles reales de cumplimiento de las obligaciones establecidas para la concesionaria.

¿Qué pasó con la línea nocturna?

El pedido de informes solicita al Departamento Ejecutivo que precise los horarios, recorridos y frecuencias reales de todas las líneas, con especial atención a las últimas unidades de cada jornada.

También requiere que se informe expresamente si la Línea Nocturna (LN) continúa operativa y, en caso de haber sido suspendida, reducida o modificada, cuáles fueron los motivos y mediante qué decisiones administrativas se autorizaron esos cambios.

La iniciativa incluye además un requerimiento de registros de fiscalización y geoposicionamiento GPS de los últimos 90 días, junto con un detalle de las medidas adoptadas frente a los reclamos de los usuarios.

El planteo remite a las condiciones establecidas en el pliego aprobado mediante la Ordenanza 6.815, que contempla la prestación del transporte durante períodos diurnos y nocturnos y establece facultades municipales de regulación y supervisión.

En marzo, el Ejecutivo había anunciado una readecuación de frecuencias para priorizar los servicios vinculados con establecimientos educativos, horarios laborales y centros de salud.

Ahora, Ribetti pretende conocer cómo se aplicaron esas modificaciones y si los horarios que efectivamente cumplen los colectivos se corresponden con las condiciones vigentes de la concesión.

El silencio del oficialismo, otro eje del reclamo

Durante el tratamiento del proyecto, el concejal cuestionó especialmente la ausencia de respuestas de los representantes oficialistas.

Ribetti recordó que las iniciativas ingresan los martes y se tratan habitualmente los jueves, por lo que los integrantes del cuerpo disponen de tiempo para consultar al Departamento Ejecutivo, reunir antecedentes y llegar al recinto con información sobre los asuntos sometidos a discusión.

Según su planteo, esa posibilidad no se tradujo en explicaciones concretas sobre los interrogantes vinculados con el transporte.

El edil sostuvo que el debate legislativo debería permitir a los concejales ejercer su función de control y ofrecer respuestas a los vecinos, especialmente cuando se trata de servicios sostenidos con recursos públicos.

La controversia tampoco es nueva. En mayo, Ribetti ya había reclamado la presencia de funcionarios del área de Transporte en el Concejo para responder sobre frecuencias, recorridos, subsidios, controles por GPS y cantidad de unidades disponibles.

El nuevo proyecto retoma parte de aquellas inquietudes y las concentra ahora en el funcionamiento efectivo del servicio nocturno.

Un servicio esencial para quienes dependen del colectivo

Detrás de la discusión administrativa y presupuestaria aparece una dificultad cotidiana para numerosos usuarios.

La reducción de frecuencias durante la noche afecta especialmente a quienes terminan sus jornadas laborales, educativas o de otras actividades cuando disminuyen las alternativas de transporte.

Ante la falta de unidades, algunos pasajeros deben recurrir a taxis, remises o servicios mediante aplicaciones, con el costo adicional que eso representa.

El proyecto de Ribetti solicita que el Ejecutivo remita la información en un plazo de siete días hábiles, acompañada de la documentación respaldatoria.

El planteo vuelve así sobre dos cuestiones estrechamente vinculadas: qué servicio reciben los vecinos a cambio de los recursos municipales destinados al transporte y qué controles se ejercen para garantizar que la prestación cumpla con las condiciones comprometidas.

Provincia de Corrientes

CORRIENTES

CORRIENTES – Norte Corrientes – 16.10.2026

Subsidios al transporte del interior

Un proyecto presentado en la Cámara de Diputados provincial solicita un plan de emergencia y asistencia financiera para garantizar los servicios urbanos, interurbanos y departamentales.

El pedido de subsidios para el transporte público de pasajeros del interior de Corrientes llegó a la Legislatura con un planteo central: que el Gobierno provincial implemente un plan de emergencia similar al aplicado en la Capital. La propuesta busca garantizar la continuidad de los servicios urbanos, interurbanos y departamentales, sin trasladar el incremento de los costos operativos al precio del

boleto.



La iniciativa, ingresada en la Cámara de Diputados bajo el expediente 20468, solicita al Poder Ejecutivo la puesta en marcha de un Plan de Contingencia y Auxilio Financiero para las empresas que prestan servicios fuera de la ciudad de Corrientes. El reclamo apunta a distribuir la asistencia estatal con equidad territorial.

Como principal antecedente, el proyecto cita el Decreto Provincial Nº 1176, de mayo de este año, mediante el cual el Gobierno correntino creó una partida de 4.800 millones de pesos para subsidiar a las concesionarias del transporte urbano e interurbano de la Capital. Se pide extender esa asistencia al resto de la provincia, según la realidad de cada municipio y la situación de los servicios locales, con alcance provincial.

El plan propuesto contempla dos ejes. El primero consiste en asignar partidas especiales o fondos de emergencia para compensar el desfasaje entre los ingresos de las empresas y los costos de funcionamiento. El segundo apunta a establecer un esquema extraordinario de compensaciones tarifarias que permita mantener los recorridos sin aplicar aumentos desmedidos a los pasajeros.

La preocupación comprende tanto las líneas que circulan dentro de las ciudades como aquellas que conectan municipios y departamentos. Para numerosos habitantes del interior, el colectivo representa el principal medio de acceso al trabajo, las escuelas, los hospitales y otros servicios indispensables. Menos frecuencias o recorridos agravarían las desigualdades territoriales.

También se advierte sobre la presión económica que una eventual crisis del sistema podría ejercer sobre los municipios, muchos de los cuales cuentan con recursos limitados para afrontar subsidios propios. Sin asistencia provincial, las alternativas podrían reducirse a incrementar las tarifas, recortar prestaciones o comprometer fondos destinados a otras necesidades locales.

El objetivo del pedido es que la continuidad del transporte no dependa exclusivamente de la capacidad financiera de cada localidad. Se reclama igualdad de oportunidades de movilidad con la Capital.

En paralelo, ingresó un pedido de informes para conocer cómo se distribuyeron los 4.800 millones de pesos asignados al transporte capitalino, qué criterios se aplicaron y cuáles fueron las empresas beneficiarias. La respuesta oficial todavía está pendiente y permitiría evaluar los mecanismos de distribución de esos recursos.

El debate se concentra, así, en la posibilidad de extender al interior una política de asistencia que ya tiene antecedentes en la Capital, para evitar que el sostenimiento de un servicio esencial recaiga únicamente sobre los usuarios y los gobiernos municipales.

En la Cámara de Diputados de la provincia ingresó un pedido de informes para conoc er cómo se distribuyeron los $4.800 millones asignados al transporte capitalino, qu é criterios se aplicaron y cuáles fueron las empresas beneficiarias.

Provincia de Entre Ríos

PARANA

PARANA – El Once – 18.10.2026

Por obras cambian recorridos de colectivos en Paraná: las líneas afectadas



Desde este lunes 19, ocho líneas de colectivos urbanos y metropolitanos modificarán sus recorridos por obras en La Paz y Corrientes. Conocé los desvíos y las paradas provisorias.

Cambios en los recorridos de colectivos en Paraná. Desde este lunes 19 de octubre, distintas líneas del transporte urbano y metropolitano circularán con desvíos temporales debido a trabajos que se realizan en la intersección de las calles La Paz y Corrientes. Las modificaciones afectan a ocho líneas y se mantendrán durante el período de ejecución de las obras.

Las líneas alcanzadas son C, E, G, H1, P2, 15, 20 y 22 AN. Los cambios incluyen recorridos alternativos y paradas provisorias, por lo que se recomendó a los usuarios consultar los trayectos antes de viajar.

Estas modificaciones fueron organizadas según el sentido de circulación de cada línea. En algunos casos, los colectivos utilizarán las calles Salta, Nogoyá y Buenos Aires para retomar sus recorridos habituales, mientras que las unidades metropolitanas tendrán un trayecto alternativo por el sector céntrico.

Cómo serán los desvíos de los colectivos urbanos

Según pudo saber Elonce, las líneas C y E, en su recorrido de ida, circularán por La Paz, Salta, Nogoyá, Buenos Aires y Laprida, para luego retomar su trayecto habitual.

Por su parte, la línea G, en su recorrido de vuelta, y la línea P2, en su recorrido de ida, transitarán por Salta, Nogoyá, Buenos Aires y Laprida, desde donde continuarán con sus recorridos habituales.

En tanto, la línea H1, en su recorrido de ida, realizará el siguiente desvío: Andrés Pazos, Salta, Nogoyá, Buenos Aires y Laprida, antes de reincorporarse a su trayecto habitual.

Cambios en las líneas metropolitanas 15, 20 y 22 AN

Los servicios metropolitanos también tendrán modificaciones temporales. Las líneas

15, 20 y 22 AN circularán por La Paz, Salta, Moreno, Córdoba, Alameda de la Federación y Colón, desde donde retomarán sus recorridos habituales.

Además, se establecieron cinco paradas provisorias para facilitar el ascenso y descenso de pasajeros mientras se desarrollan los trabajos.

Las paradas habilitadas para estos servicios estarán ubicadas en:

- Salta y La Paz.
- Salta y Nogoyá.
- Nogoyá y San Juan.
- Nogoyá y San Martín.
- Buenos Aires, frente al Museo Provincial de Bellas Artes.

Según se informó, los desvíos y las paradas provisorias permanecerán vigentes durante el tiempo que demanden las obras en La Paz y Corrientes. No se precisó una fecha de finalización de los trabajos.

Ante estas modificaciones, desde la comuna recomiendan a los pasajeros planificar sus viajes con anticipación, prestar atención a los recorridos alternativos y verificar los lugares habilitados para tomar el colectivo.

Provincia de Neuquén

NEUQUEN

NEUQUEN – ANB – 16.10.2026

Neuquén llegó a las 100 garitas de colectivos y proyecta instalar otras 100 en 34 barrios



La Municipalidad de Neuquén continúa con el plan de renovación y ampliación de las garitas del transporte público en distintos barrios de la ciudad. El programa alcanzó la instalación número 100 y prevé avanzar con una nueva solicitud de otras 100 unidades para mejorar las condiciones de espera de los pasajeros y ampliar la cobertura de infraestructura en las paradas de colectivos.

El subsecretario de Transporte, Mauro Espinosa, destacó el avance de los trabajos y señaló que las intervenciones se distribuyen en distintos sectores de la capital neuquina, de acuerdo con las necesidades de los usuarios: “Hemos llegado ya a la

garita número 100. El año pasado fueron 24 y este año, 80. La verdad es que tenemos una dinámica muy buena, interviniendo en distintos barrios de nuestra ciudad".

El funcionario explicó que las tareas incluyen la preparación de nuevas plateas para garantizar una instalación adecuada y duradera. En ese sentido, destacó el trabajo articulado de los equipos de la Secretaría de Movilidad y de Servicio al Ciudadano, que participan en la ejecución de las obras, y remarcó que "hay un gran equipo de trabajo".

Las intervenciones se desarrollan en distintos puntos de Neuquén, con especial atención a los sectores que registran un gran crecimiento urbano y una mayor demanda de transporte público. Entre los lugares alcanzados se encuentran Confluencia Urbana y Rural, Valentina Sur, San Lorenzo y el sector de Solalique, además de distintas zonas del área céntrica.

"Claramente, el protagonismo lo toma la demanda: donde tenemos mayor cantidad de pasajeros, tratamos de llegar rápidamente", sostuvo Espinosa.

El funcionario también subrayó la importancia de incorporar y renovar este mobiliario urbano como parte de la infraestructura del sistema de transporte COLE, uno de los más importantes a nivel nacional. En este sentido, dijo que "este mobiliario urbano fortalece muchísimo el transporte público. Era una demanda que teníamos pendiente con los vecinos".

El plan contempla, además, una tercera etapa con la solicitud de otras 100 garitas, destinada tanto a renovar refugios existentes como a incorporar nuevas instalaciones

en distintos sectores de la ciudad. En este caso, se incluyen intervenciones en 34 barrios y sectores, entre ellos Confluencia Urbana y Rural, Cuenca XV, Gran Neuquén Norte y Sur, San Lorenzo Norte y Sur, Valentina Norte Urbana y Rural, Villa Ceferino, Almafuerte, Melipal y Parque Industrial.

Las nuevas garitas también incorporaron elementos de identificación para facilitar el uso del sistema. Según explicó Espinosa, los refugios cuentan con una imagen institucional unificada y espacios destinados a indicar los números de las líneas que pasan por cada parada.

"En un lado está la imagen institucional, que es un poco la identidad que se quiere tener con estas garitas nuevas: un mobiliario urbano con identidad propia, y los stickers donde va la numeración de las líneas que pasan por esa garita", detalló.

A esta información se suma la aplicación del sistema COLE, que permite consultar virtualmente las líneas que circulan por cada parada. Espinosa precisó que la herramienta ya supera las 180.000 descargas entre las plataformas disponibles. Además, indicó que el sistema registra un promedio de entre 112.000 y 114.000 transacciones diarias, con jornadas pico que alcanzan las 116.000.

"Neuquén nos invita a poder seguir estudiando la ciudad porque todo el tiempo nos está dando novedades, está creciendo, fundamentalmente en la zona norte. También tenemos que estar atentos para ser protagonistas con el transporte público, porque es una de las columnas vertebrales de toda ciudad", concluyó.

Provincia de Río Negro

VIEDMA

VIEDMA – ANB – 16.10.2026

Transporte urbano de pasajeros: evalúan implementar trasbordos para una mejor conexión entre los barrios y el centro

El Municipio de Viedma analiza modificar recorridos, implementar puntos de conexión e incorporar tecnología antes de prorrogar el contrato con la empresa Ceferino hasta fines de 2026, mientras vecinos y concejales reclaman por frecuencias y la restitución de líneas históricas.

El Municipio de Viedma analiza una reorganización del transporte público urbano mediante la implementación de puntos de conexión entre distintas líneas de colectivo. Esta propuesta busca reducir los tiempos de viaje y conectar barrios que actualmente no cuentan con un trayecto directo, permitiendo que los usuarios combinen unidades para completar su desplazamiento. La medida se enmarca en la reformulación del servicio que el Poder Ejecutivo municipal evalúa ante la posible prórroga del contrato con la empresa Ceferino, cuya concesión actual finaliza el 31 de diciembre de 2026.



El esquema propuesto contempla dividir recorridos extensos en tramos más cortos y fijar dos o tres puntos estratégicos para el trasbordo de pasajeros. Por ejemplo, un pasajero que viaje desde los barrios Mi Bandera o 30 de Marzo hacia el barrio Guido podría desplazarse hasta un punto de conexión céntrico y abordar allí otra línea.

Aunque la plaza San Martín se toma como referencia ilustrativa, la ubicación definitiva de estos nodos dependerá de la planificación final del trazado. Además, resta definir si las combinaciones se abonarán con un único boleto o con una tarifa diferenciada que contemple descuentos, esquema similar al que rige en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

Esta revisión del sistema responde también a los reclamos planteados en los últimos meses por vecinos de diversos sectores que exigen una mayor cobertura territorial. La concejal Lorena Alan, del bloque Vamos con Todos, presentó ante el Concejo Deliberante pedidos para recuperar trazados históricos, reducir los tiempos de viaje y restablecer el servicio los domingos.

Entre las demandas figura la restitución de la Línea C, que unía los barrios Lavalle, Mi Bandera, 30 de Marzo, Castello y Zatti con el centro, y de la Línea B, que

conectaba el área céntrica con vecindarios como América, 20 de Junio, Ceferino, Sargento Cabral y Zatti.

Desde el Municipio confirmaron que las peticiones vecinales integran el análisis oficial, argumentando que el crecimiento geográfico, poblacional y de transitabilidad obliga a adecuar la planificación del servicio. Aclararon que la propuesta no busca necesariamente reponer los recorridos antiguos de forma idéntica, sino articular modificaciones de trayectos, extensiones y puntos de trasbordo.

En cuanto al marco legal, expresaron que la prórroga contractual de hasta diez años con la empresa Ceferino está contemplada en el acuerdo vigente, pero se supeditará a nuevas exigencias impuestas por el Municipio. Entre las condiciones para la renovación se incluyen la instalación de Wi-Fi en los colectivos, una aplicación móvil para el seguimiento en tiempo real de las unidades, ajustes en las frecuencias y una mayor extensión territorial.

Finalmente, destacaron que por el momento el llamado a una nueva licitación debido a la situación de emergencia del transporte, y anticipó que el proyecto definitivo se enviará al Concejo Deliberante en las próximas semanas para su debate.

VIEDMA – Noticias Net – 16.10.2026

El transporte público sumará combinaciones de líneas: qué pasará con la concesión del servicio

El Ejecutivo trabaja en una reorganización de recorridos como condición clave antes de extender la firma del contrato. Las alternativas sobre la mesa.

El Municipio analiza una alternativa para reorganizar el transporte público urbano a partir de la creación de puntos de conexión entre distintas líneas. La propuesta apunta a reducir los tiempos de viaje y facilitar los desplazamientos entre barrios que actualmente no cuentan con un recorrido directo, mediante un esquema que permita combinar colectivos para completar un mismo trayecto.

La iniciativa forma parte de la reformulación del servicio que el Poder Ejecutivo trabaja con vistas a una posible prórroga del contrato con la empresa Ceferino. La concesión vigente finalizará el 31 de diciembre de 2026 y el Municipio busca establecer nuevas condiciones para garantizar la continuidad de la prestación y adecuarla al crecimiento que experimentó la ciudad.

La reorganización contempla la posibilidad de dividir algunos trayectos en tramos más cortos y establecer dos o tres puntos estratégicos de conexión.

Uno de los interrogantes que abre esta alternativa es cómo se instrumentarían esas combinaciones y qué beneficio tarifario tendrían los usuarios. Por ejemplo, una persona que viaje desde los barrios Mi Bandera o 30 de Marzo hacia el barrio Guido podría trasladarse primero hasta un punto de conexión céntrico y desde allí abordar otra línea para completar el recorrido.

La plaza San Martín podría servir como referencia para explicar esa modalidad, aunque hasta el momento no se confirmó oficialmente que ese espacio vaya a ser elegido para cumplir esa función. La ubicación de los puntos de conexión dependerá de la planificación definitiva y de la distribución de los recorridos.

También resta definir si el pasajero podrá completar el trayecto abonando un único boleto o si se establecerá una tarifa diferenciada para las combinaciones. En el Área Metropolitana de Buenos Aires existe un sistema de integración tarifaria que contempla descuentos para determinados viajes combinados, aunque no se informó que Viedma vaya a adoptar ese mismo mecanismo.

Las líneas históricas y los reclamos de los barrios

La revisión del sistema vuelve a poner sobre la mesa los pedidos de vecinos que, durante los últimos meses, reclamaron una mayor cobertura del transporte urbano. Uno de esos planteos fue canalizado ante el Concejo Deliberante por la concejal Lorena Alan, del bloque Vamos con Todos, quien solicitó recuperar recorridos históricos y mejorar las conexiones con los barrios más alejados.

Entre las demandas figuraba la restitución de la Línea C, que ingresaba al barrio Lavalle por calle 20, atravesaba Mi Bandera y llegaba hasta el 30 de Marzo. Luego salía por calle 30, continuaba por los barrios Castello y Zatti y conectaba con el centro de Viedma.

El reclamo también incluyó a la Línea B, que anteriormente vinculaba el centro con sectores como América, 20 de Junio, Ceferino, Sargento Cabral y Zatti. A esos pedidos se sumaron la reducción de los tiempos de viaje y la recuperación del servicio durante los domingos.

En las últimas declaraciones brindadas a NoticiasNet, la jefa de Gabinete municipal, María Eugenia Serra, confirmó que los cambios solicitados por vecinos de distintos barrios forman parte del análisis del Ejecutivo. La funcionaria sostuvo que la ciudad experimentó modificaciones en su crecimiento geográfico, en la cantidad de habitantes y en las condiciones de transitabilidad, factores que deben incorporarse a la planificación del servicio.

La propuesta no supone necesariamente recuperar las antiguas líneas con sus recorridos originales. La alternativa que se estudia apunta a combinar modificaciones en los trayectos existentes, posibles extensiones y puntos de conexión que permitan mejorar la cobertura sin depender de recorridos demasiado extensos.

Una prórroga con nuevas condiciones

La eventual reorganización forma parte de las condiciones que el Municipio busca establecer para extender el contrato con Ceferino. Serra había explicado que la prórroga está contemplada en el contrato vigente, que llegará a los diez años de duración, aunque remarcó que la continuidad del servicio deberá considerar las nuevas necesidades de Viedma.

Entre las exigencias que anticipó se encuentran la incorporación de una aplicación para seguir el funcionamiento de las líneas y el acceso a Wi-Fi en las unidades. El Ejecutivo también analiza modificaciones en las frecuencias y una mayor cobertura territorial.

La funcionaria señaló que, por el momento, no se definió avanzar con una nueva licitación y que la propuesta se trabaja dentro del contexto de emergencia del transporte. La intención es presentar el nuevo esquema ante el Concejo Deliberante en las próximas semanas, para que pueda ser conocido y analizado.

CIPOLLETTI

CIPOLLETTI – La Mañana – 16.10.2026

Aumentó el boleto de Koko en el Valle Medio: cuánto cuesta viajar desde este viernes

Se actualizaron las tarifas para viajar en el trasporte público entre siete localidades rionegrinas. El detalle.

Los usuarios del transporte público del Valle Medio deberán afrontar un nuevo incremento en el precio de los pasajes de la empresa KoKo. La actualización tarifaria comenzó a regir este viernes 16 de octubre y alcanza a los principales recorridos interurbanos de la región.



El nuevo cuadro de tarifas representa un gasto adicional para los pasajeros que utilizan diariamente los colectivos para trasladarse hacia sus lugares de trabajo, establecimientos educativos, centros de salud o realizar diferentes trámites personales.

La modificación comprende los servicios que conectan Choele Choel, Lamarque, Luis Beltrán, Pomona, Darwin, Coronel Belisle y Chimpay, localidades que mantienen una importante circulación de pasajeros y dependen de las conexiones interurbanas para garantizar su movilidad.

Cuánto cuesta viajar en Koko desde este viernes

De acuerdo con el cuadro tarifario difundido, uno de los recorridos más económicos es el que conecta Choele Choel con Luis Beltrán, cuyo boleto pasó a costar $2.890 por tramo desde este viernes.

El mismo importe se aplica para viajar entre Choele Choel y Darwin, Pomona y Lamarque, y Lamarque y Luis Beltrán. Se trata de conexiones utilizadas por vecinos que necesitan trasladarse entre localidades cercanas.

En cambio, quienes deban viajar desde Choele Choel hasta Lamarque tendrán que pagar $5.177,19 por pasaje, mientras que el recorrido entre la ciudad cabecera del Valle Medio y Pomona alcanzará los $7.442,01.

Uno de los trayectos más costosos es el que conecta Choele Choel con Chimpay, donde el boleto asciende a $8.836,14. Esta tarifa representa el valor más elevado entre los doce recorridos incluidos en la actualización.

El nuevo cuadro de tarifas de Koko en el Valle Medio

- Choele Choel – Pomona: $7.442,01
- Choele Choel – Lamarque: $5.177,19

- Choele Choel – Luis Beltrán: $2.890,00
- Choele Choel – Darwin: $2.890,00
- Choele Choel – Coronel Belisle: $5.716,43
- Choele Choel – Chimpay: $8.836,14
- Pomona – Lamarque: $2.890,00
- Pomona – Luis Beltrán: $5.015,42
- Lamarque – Luis Beltrán: $2.890,00
- Darwin – Coronel Belisle: $3.427,42
- Darwin – Chimpay: $6.471,37
- Coronel Belisle – Chimpay: $3.117,84

Cuánto deberá gastar por mes un trabajador que utiliza Koko

El aumento tendrá un impacto especialmente importante entre los trabajadores y estudiantes que necesitan utilizar el transporte público durante varios días de la semana para cumplir con sus actividades laborales y educativas.

Por ejemplo, una persona que viaje diariamente entre Choele Choel y Luis Beltrán deberá destinar $5.780 para cubrir los pasajes de ida y vuelta. Durante 22 días laborales, el gasto alcanzará los $127.160 mensuales.

La situación resulta más costosa para quienes deben movilizarse entre Choele Choel y Lamarque. En ese caso, el viaje de ida y vuelta representa un desembolso diario de $10.354,38, equivalente a $227.796,36 mensuales durante 22 jornadas.

Provincia de Santa Fe

SANTA FE

SANTA FE – El Litoral – 16.10.2026

La nueva suba del boleto de colectivos encendió chispazos políticos en el Concejo de Santa Fe

El arco opositor coincidió en que el aumento es otro “ajuste” al bolsillo de la gente. El oficialismo defendió “los esfuerzos de la actual gestión” para garantizar el sistema: “No hubo ningún paro desde que asumió el intendente Poletti”, dijeron.

Fue el tema de la semana: el municipio santafesino autorizó un nuevo aumento del boleto del sistema de transporte público por

colectivos, el segundo del año y el noveno en poco menos de tres años. Era de esperar que en el Concejo de Santa Fe, esa caja de resonancia de los problemas que tocan al ciudadano de a pie, esta cuestión tuviera su debate.

La cuestión arrancó apenas comenzada la última sesión ordinaria. Había en el

recinto una suerte de ansiedad generalizada, sobre todo del arco opositor, de cuestionar la medida… Y una defensa preparada desde el oficialismo alineado al interbloque “Unidos” para esquivar el golpe discursivo y argumental que iba a venir.



Es que en la reunión de Labor Parlamentaria están, además de los consensos, la “cocina” de cada encuentro en el recinto y la rosca política que luego se hará pública: se sabe casi todo sobre lo que se hablará, y de lo que quedará constancia en las transmisiones del canal oficial en YouTube del Legislativo y en las versiones taquigráficas.

Lo primero que molestó a la oposición fue el modo de comunicar el aumento: “Un viernes por la tarde, muy tarde… Claro: antes de un fin de semana largo, semejante noticia fue comunicada entre gallos y medianoche y por los medios de comunicación. Se buscó que la noticia tuviera el menor impacto posible en la opinión pública”, fustigó un concejal.

¿Diálogo cortado?

Visiblemente ofuscada, la concejala Violeta Quiroz aseguró que desde el municipio “no hablan con nosotros. Si no quieren que la facultad de definir o no un nuevo aumento vuelva a ser de este Concejo, como ocurrió hasta 2008, al menos pedimos que dialoguen. Pero nos enteramos por los medios”.

“Y lo más grave -siguió la referente de Mesas de Trabajo- es que no buscan otras opciones más allá del aumento”, apuntó. Algo así como que la sábana siempre se hace más corta para los usuarios que deben abonar la tarifa plena, ahora de 2.322,22 pesos. Y recordó un número que dio El Litoral: desde que asumió Juan Pablo Poletti en la intendencia, el boleto se incrementó un 955%.

Jorgelina Mudallel, del Bloque PJ, fue más a lo profundo: mencionó que “no se cumplió nada” de la primera emergencia en movilidad pública, que sancionó el Concejo a pedido del Ejecutivo. Hay una nueva prórroga solicitada, que requiere de dos tercios de los votos y el oficialismo no los reúne, algo que sí tenía en la anterior conformación legislativa.

“Dentro de esa emergencia en movilidad, una de las medidas era convocar a una mesa de trabajo, y cumplir con lo que establece la normativa que regula el sistema de colectivos sobre la realización de un nuevo proyecto de mejora del sistema, y que a la fecha parece haberse convertido en letra muerta: nunca hizo nada”, fustigó la edila perottista.

¿Uber Moto?

Luego dio un dato -que de ser cierto, sería motivo de preocupación- desde lo que es su percepción como ciudadana de Santa Fe ciudad, dejó aclarado. “Antes de tomarse un colectivo, la gente, no sólo del centro sino también de los barrios, se toma un Uber Moto, porque le sale mucho más barato”. Esta modalidad de transporte es ilegal.

“Esta es la nueva modalidad y hay que plantearlo porque es lo que está pasando. Así es como que vivimos en una ciudad donde desde el municipio no se reconoce lo que sucede: las prácticas sociales, hábitos de subsistencia… Ahora, lamentablemente esto toma estado público cuando hay un accidente en un Uber Moto”, cuestionó.

Para la concejala, la ciudad capital debe reclamar por los subsidios y por el Impuesto a los Combustibles, y “el municipio debe tener un par de ideas un poco más novedosas que comunicar un nuevo aumento de colectivos un viernes por la tarde-noche, sin tener en cuenta que está en juego la economía familiar de mucha gente”, volvió a la carga Mudallel.

Federalismo y judicialización

“Si hay una ley que establece que un impuesto (a los Combustibles) que va a un fondo que es para ayudar a que los ciudadanos de distintas ciudades del país puedan pagar menos el boleto de colectivos, y desde el gobierno nacional no se cumple, entonces, habría que rediscutir el federalismo...”, apuntó Jorge Fernández, también del bloque PJ.

El corazón de un sistema fiscal es la distribución equitativa de los recursos fiscales, “pero hay un esquema desigual” -recordó-. Los santafesinos le subsidiamos (con el impuesto a los combustibles) el costo del boleto tres veces. Es una discriminación insoportable”.

¿Y qué hacer sin aumentar el boleto? “Le pedimos al intendente que reclame en Nación lo que nos corresponde a todos los santafesinos de una manera más eficiente. Por ejemplo, que judicialice el tema. Quiroz (que presentó un amparo legal) viene insistiendo con esto desde hace mucho tiempo. Todos insistimos con la opción de judicializar”, propuso.

“Ningún tipo de paro”

Desde el oficialismo, la vocera que respondió a la críticas opositoras fue, como en casi todos estos casos en que se genera un debate político, la edila polettista María Beatriz Barletta, del interbloque “Unidos”.

Lo primero que les espetó a sus colegas de la vereda de enfrente fue que la Santa Fe capital fue “una de las únicas ciudades del país en la que hace exactamente 2 años y 10 meses que no tiene ningún tipo de paro de colectivos”.

“No sé si recuerdan lo que sucedía en otros tiempos cuando a principios de mes las empresas reclamaban el aumento en el boleto, los trabajadores también reclamaban el aumento de sus salarios y no se podía sostener la continuidad del sistema. Nadie se hacía cargo y en consecuencia se producían muchos paros”, volvió sobre la idea.

Entonces, “el vecino terminaba estando en vela un miércoles o un jueves a la noche, porque no sabía si iba a poder tomarse el colectivo para ir a trabajar, o llevar a su hijo a la escuela, o acceder a algún turno médico que tal vez sacó hacía dos meses”, adujo luego.

Desde que comenzó esta gestión “que ese ‘fantasma’ del paro no existe -usó una metáfora-. Aun cuando los subsidios fueron eliminados, y cuando se sigue pagando ese impuesto a los combustibles sin nada a cambio. Seguimos reclamando y yendo a Buenos Aires, juntándonos con los intendentes para pedir lo que nos corresponde”,

aseguró Barletta.

El esfuerzo que hacen los santafesinos “no vuelve para nada de la misma manera que en el AMBA, más aún con el último congelamiento que hizo la Nación con relación a los atributos sociales”, recordó este elemento, que también es un agravante.

“Es fácil decir ‘congelamos’ desde arriba cuando también, desde arriba a la vez aumentan todo (combustibles, por caso) aquello que hace a esa fórmula polinómica con las variables que determinan el valor del boleto”, chicaneó la edila radical.

“¿Y quién se hace cargo? -interrogó Barletta-. El municipio y la Provincia. Y con orgullo damos la cara con todos los vecinos diariamente, también en el marco de crisis en la cual nos encontramos”, levantó la voz, envalentonada.

Según la concejala, los esfuerzos presupuestarios que hace la provincia “son enormes, pues representan el 40%. También los esfuerzos económicos que hace el municipio local crecen cada vez más, y son la razón por la cual los vecinos de Santa Fe pueden seguir yendo en colectivo todos los días, sin el miedo al paro”, insistió en su idea.

La discusión tuvo más concejales que pidieron la palabra, pero de a poco se fue diluyendo. Había una agenda legislativa cargada de temas. En los micrófonos de las bancas pareció que quedaron “rebotando”, como en un curioso efecto sonoro, las tensiones políticas por un tema que interpela a gran parte de la ciudadanía.

Provincia de Tucumán

TUCUMAN

TUCUMAN – LV 12 – 16.10.2026

Transporte rural: analizan extender el pago en efectivo



En diálogo con LV12, Vicente Nicastro confirmó que analizan un pedido de Aetat para extender el pago en efectivo en el transporte rural. La prórroga vence el 18 de octubre.

El Gobierno de Tucumán analiza un nuevo pedido de prórroga para mantener el pago en efectivo en los servicios de transporte rural de pasajeros.

El secretario de Transporte de la provincia, Vicente Nicastro, explicó que la solicitud

fue presentada por empresarios de Aetat, quienes advierten dificultades de adaptación de parte de los usuarios al sistema de pago digital.

Transporte rural: ¿Cuándo vence la prórroga vigente?

Nicastro recordó que el plazo establecido para continuar abonando los viajes en efectivo está próximo a finalizar y señaló que las autoridades evalúan extender la medida.

“Efectivamente, está establecido que hasta el próximo 18, en realidad, vence la prórroga que se había establecido para la continuidad del pago en efectivo en los servicios de transporte de pasajeros rurales. Hoy estamos próximos a que se venza ese período”.

El pedido de los empresarios de Aetat

El funcionario indicó que el planteo de los empresarios se encuentra bajo análisis y que una eventual extensión comenzaría a regir el próximo lunes. “Estamos analizando un pedido que nos ha sido presentado por parte de los empresarios, sobre la posibilidad de una nueva prórroga, habida cuenta de que muchos usuarios del interior, según ellos sostienen, no están pudiendo adaptarse como corresponde. De manera que eso está en análisis en estos momentos. Apenas tengamos una definición, obviamente lo haremos conocer. De todas formas, si se da una nueva prórroga, va a ser a partir del próximo lunes”.

Las dificultades para adaptarse al pago digital

Nicastro también hizo hincapié en la situación de los pasajeros de pueblos y localidades alejadas, donde el uso de tarjetas y medios de pago digitales todavía presenta dificultades.

“Debemos tener en cuenta que la gente del interior, y me refiero a la gente que no es precisamente de las ciudades del interior, sino de los pueblos y localidades más lejanas, no están habituados al uso de las tarjetas, mucho menos de los medios digitales. Entonces, eso nos manifiestan los empresarios, que son los que están en el territorio: que prácticamente un 50% de los usuarios todavía no está utilizando los medios digitales. Así que eso es lo que estamos analizando en estos momentos y posiblemente vamos a tener una definición en las próximas horas”.

De esta manera, la continuidad del pago en efectivo dependerá de la decisión que adopte la Secretaría de Transporte en las próximas horas. Mientras tanto, los usuarios del transporte rural deberán aguardar una confirmación oficial sobre una posible nueva prórroga.
