RESUMEN MEDIOS 21-10-2026

PROVINCIA / CIUDAD	TEMA	PÁGINA
Nacional	Fin de ciclo en la UTA: el desgaste de Roberto Fernández	1 - 3
Buenos Aires (AMBA)	Paro de colectivos: el Gobierno sube subsidios y las cámaras llevarán una propuesta	3 - 5
Buenos Aires (AMBA)	El Gobierno se reunió con las cámaras empresarias de colectivos: ¿Qué pasará con el paro?	5 - 6
Buenos Aires (AMBA)	El Gobierno prometió mejorar los subsidios a colectivos tras la amenaza de recortes nocturnos	6 - 8
Buenos Aires (AMBA)	Colectivos: el Gobierno no aumentará el boleto y pagará los subsidios adeudados en tres cuotas	8 - 10
Buenos Aires (AMBA)	Servicios públicos: las tarifas ya se comen el 13% del salario	10 - 11
Capital Federal (CABA)	Liberaron a los dos metrodelegados detenidos y se normalizó el servicio en todas las líneas del subte	11 - 13
Capital Federal (CABA)	Misión Halcón: relanzan una emblemática línea de colectivos que conecta el sur del Conurbano	13 - 14
Capital Federal (CABA)	La CATT evitó convocar a un paro pero advirtió sobre la detención de metrodelegados	14 - 16
Necochea	Transporte público: Despacharon el proyecto y el Concejo votará el pliego de licitación	16
Lomas de Zamora	Se triplicó el uso de pases truchos de discapacidad para viajar en colectivo	17 - 18
Catamarca	Choferes denuncian atrasos salariales y reclaman respuestas de la DIL y la UTA	18
Comodoro Rivadavia	Modifican recorridos de colectivos y suspenden atención en un CAPS	18 - 19
La Banda	Transporte público: Empresarios piden un boleto de 1.700 pesos	19 - 20

Nacionales

NACIONAL – Mundo Gremial – 20.10.2026

Fin de ciclo en la UTA: el desgaste de Roberto Fernández



Elecciones suspendidas por la Justicia, renuncias en su propia lista, un gremio afuera de la CGT y de la CATT, y salarios que se hundieron. El oficialismo de la Unión Tranviarios Automotor llega a diciembre más debilitado que nunca.

Roberto Fernández atraviesa el momento más frágil de su largo mandato al frente de la Unión Tranviarios Automotor (UTA). Lo que hasta hace pocos meses parecía una reelección de trámite se transformó en una disputa abierta, con la Justicia como árbitro, una oposición que gana terreno y un armado propio que empieza a perder piezas clave.

A los revés judiciales se suman las bajas de dirigentes históricos de la Lista Celeste y Blanca, el aislamiento del gremio respecto de las principales centrales sindicales y el malestar creciente de los choferes por el deterioro del salario y de la obra social.

Una elección que se le escapó de las manos

El primer golpe llegó desde Tribunales. El 30 de septiembre, la Sala I de la Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo suspendió los comicios previstos para el 7 y 8 de octubre, ordenó retrotraer el proceso hasta la presentación de listas y avales, designó un veedor judicial y fijó una nueva fecha: el 17 y 18 de diciembre.

Los jueces señalaron que las anomalías detectadas en el proceso persistían y se habían agravado, al punto de comprometer la igualdad y la transparencia de la elección. Entre ellas, inconsistencias en la distribución de electores por mesa y la exclusión de una agrupación opositora en seis seccionales. Antes, la oposición ya había denunciado cambios en las reglas a mitad del proceso —del distrito único a 26 ámbitos electorales— y demoras en la entrega de los padrones.

La causa fue impulsada por la Lista Negra de Maximiliano Escriba, secretario general de la seccional Mar del Plata y opositor a Fernández desde 2018. «Fernández solo podía ganar trampeando los padrones», disparó Escriba tras el fallo. El antecedente de la UOM, donde la Justicia anuló las elecciones y dispuso la intervención del sindicato, sobrevuela la interna.

El envión opositor no se detuvo ahí. A comienzos de octubre, la Lista Negra presentó unas 10.000 nuevas afiliaciones de trabajadores que no formaban parte del padrón, un dato que, de confirmarse, alteraría el mapa electoral de diciembre y expone a un oficialismo que ya no contiene a toda la base.

Bajas en la propia tropa

El desgaste también se nota puertas adentro. En la lista que acompaña a Fernández ya no figuran dos nombres de peso en la estructura del gremio: el histórico secretario de prensa, Mario Caligari, y el tesorero, Manuel Calvo. Ambos se dieron de baja de la nómina oficialista.

A esas salidas se suma otra señal de alarma: el candidato que Fernández había elegido para Mar del Plata le presentó la renuncia. No es un dato menor. Mar del Plata es el bastón de Escriba, que ganó la seccional y desde allí proyectó su candidatura nacional. Quedarse sin postulante propio en ese territorio es, para el oficialismo, ceder la pelea en el corazón de la oposición.

En el mundo gremial, las bajas de dirigentes de confianza en plena campaña suelen leerse como un síntoma de algo más profundo: quienes conocen el funcionamiento interno empiezan a tomar distancia de un proyecto que ya no garantiza continuidad. La salida de Calgari y Calvo alimenta la lectura de que algunos dirigentes ya vislumbran una caída que consideran cada vez más difícil de evitar y no están dispuestos a acompañar a Fernández hasta las últimas consecuencias. Después de haberlo acompañado durante años, eligen tomar distancia antes de quedar asociados a un desenlace que anticipan como un desastre. Una señal de que, incluso dentro de su propio círculo, empieza a imponerse la idea de que el ciclo está llegando a su fin.

Afuera de la CGT y de la CATT

En el plano gremial, la UTA de Fernández quedó al margen de los espacios de decisión del movimiento obrero. El sindicato no integró la comisión directiva de la CGT ni la de la Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte (CATT), la mesa que nuclea a los gremios del sector. Cuando de analiza esta foto actual de la UTA y la compara con la bara que marco su gran dirigente Juan Manuel Palacios, da cuenta que Fernandez esta llevando a la UTA a un precipicio.

Para un sindicato con la capacidad de paralizar el transporte de pasajeros, la ausencia no pasa inadvertida. En los pasillos sindicales circula una explicación: Fernández habría forzado esa no integración para no quedar atado a las decisiones de paro de las centrales y mantener una relación sin sobresaltos con el gobierno de Javier Milei. Según esas mismas versiones, detrás de esa estrategia habría temor a un enfrentamiento abierto con la Casa Rosada.

Sea por cálculo o por debilidad, el resultado es el mismo: una UTA aislada de sus pares, sin respaldo orgánico de las centrales en el momento en que su conducción más lo necesita.

Salarios en caída y una obra social en crisis

El frente más sensible para los choferes es el bolsillo. Desde sectores del gremio se habla de una caída del 56% en el salario del colectivo, consecuencia de paritarias que consideran insuficientes y que la conducción de Fernández viene cerrando ronda tras ronda.

La oposición apunta además a la forma de los acuerdos. Escriba cuestionó que los aumentos se otorguen mediante sumas no remunerativas, que no se incorporan al básico ni generan aportes, y marcó las fuertes diferencias salariales entre el AMBA y el interior.

Ese esquema tiene un efecto en cadena: menos salario formal significa menos aportes, y menos aportes golpean de lleno a la obra social de la UTA. El deterioro de las prestaciones es hoy uno de los reclamos más repetidos en las cabeceras y, junto con el salario, uno de los ejes centrales de la campaña opositora.

Diciembre, bajo la lupa de la Justicia

Fernández llegará a los comicios del 17 y 18 de diciembre con un escenario muy distinto al que imaginaba: un veedor judicial controlando padrones, listas, mesas y escrutinio; una oposición envalentonada y con nuevos afiliados; y un armado propio que perdió a su secretario de prensa, a su tesorero y a su candidato en Mar del Plata.

El oficialismo conserva todavía el despliegue territorial más amplio, con presencia en las 25 seccionales. Pero la estructura ya no alcanza para disimular el desgaste. Por primera vez en años, la continuidad de Fernández al frente de la UTA dejó de ser un hecho y pasó a ser una pregunta.

Provincia de Buenos Aires

BUENOS AIRES – El Destape – 20.10.2026

Paro de colectivos: el Gobierno sube subsidios y las cámaras llevarán una propuesta



La Secretaría de Transporte se reunió con las cámaras de colectivos del AMBA, que enviarán una contraoferta. Qué líneas se verían afectadas.

El Gobierno busca desactivar la posible medida de fuerza de las cámaras de transporte de colectivos del AMBA a través de una suba de los subsidios. Sin embargo, las diferencias con los empresarios persisten y todavía es incierto si estos determinarán iniciar algún tipo de cese de tareas o reducción de frecuencias para las próximas horas, que de ocurrir, solo afectaría a las denominadas "líneas nacionales" que cruzan el límite entre CABA y el Conurbano.

La medida oficial llega luego de que la Secretaría de Transporte recibiera a las cámaras de colectivos del área metropolitana en el Palacio de Hacienda. El encuentro fue encabezado por el titular del área, Mariano Plencovich, y tuvo la presencia de representantes de las cámaras CETUBA, CTPBA, CEAP y AAETA. Las tres primeras, junto con CEUTUPBA, son las que impulsan realizar la medida de fuerza.

Tras el encuentro, Transporte señaló la intención de resolver el conflicto mediante el reconocimiento de nuevos costos, lo que redundará en un aumento de los subsidios: "Las autoridades nacionales presentaron la actualización de la estructura de costos,

vigente desde octubre, que contempla una adecuación de los valores reconocidos para la prestación de los servicios y su correspondiente impacto en las compensaciones mensuales que reciben las empresas. Asimismo, se informó que el esquema prevé actualizaciones progresivas, con el objetivo de acompañar la evolución de los costos operativos y brindar mayor previsibilidad económica al sector", señaló al respecto el comunicado oficial.

En paralelo, la dependencia que dirige Plencovich confirmó que "presentó una propuesta de regularización mediante un esquema de pago en tres cuotas" sobre los 40.000 millones de pesos que el Gobierno adeuda a las empresas en concepto de subisidios atrasados, según las cámaras debido a un error en la proyección de la recaudación correspondiente al período junio-octubre.

La Secretaría de Transporte también anticipó que implementará una nueva forma de cálculo de los subisidios que contemple, entre otros puntos, las "previsiones salariales para los próximos meses", incluyendo el pago del medio aguinaldo de fin de año.

La definición de las cámaras sobre un posible paro de colectivos para martes o miércoles

Sin embargo, buena parte del reclamo de las cámaras gira en torno a un aumento directo de la tarifa, que les permite cobrar de manera casi inmediata sin depender de los subsidios, pagados por el Gobierno generalmente con meses de atraso. Pero, según pudo saber El Destape de fuentes al tanto de lo que se habló en la reunión, el Gobierno se niega a otorgar una suba del boleto, que tendría repercusión directa en una inflación que no termina de bajar claramente del 2% mensual.

Al respecto, Transporte aclaró hoy que "el Gobierno Nacional continúa trabajando para mejorar las condiciones económicas de prestación del servicio sin que cada incremento de costos deba traducirse necesariamente en una nueva suba de tarifas, procurando equilibrar las necesidades operativas del sistema con el impacto económico sobre los pasajeros", a la par que admitió que, desde diciembre de 2023, subió el boleto mínimo un 1.303%, contra una inflación acumulada de solo el 344%.

Las cámaras de colectivos del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) evalúan los pasos a seguir tras la reunión con funcionarios de la Secretaría de Transporte. Si bien todavía no hay una definición, fuentes de las empresas aseguraron a El Destape que no está prevista una medida de fuerza para el miércoles, día en que esperan llegar a un acuerdo con la Casa Rosada. "Creo que mañana es el 'Día D'", anticipan.

"Entre lo que resolvieron las cámaras más el comunicado de la Secretaría de Transporte se le pidió con carácter urgente una nueva reunión al secretario, accedió y mañana a las 11 estamos nuevamente en la Secretaría de Transporte", indicaron desde las cámaras.

"Mañana creo que es el Día D. No quedamos para nada satisfechos con las propuestas que hicieron. Muchas empresas están al borde de la quiebra y el sector, en términos generales, está muy mal", agregó.

Qué líneas de colectivo se verían afectadas por el paro del miércoles

En caso de confirmarse el cese de tareas, la medida de fuerza afectaría solo a algunas líneas nacionales del AMBA, es decir a algunas de las que cruzan el límite entre CABA y el Conurbano, administradas por la Secretaría de Transporte de la Nación, ya que es al Gobierno Nacional que se le reclama el giro de los subsidios adeudados y el

atraso del boleto.

En cambio, en cualquier caso no involucrará ni a las líneas que circulan solo dentro de CABA ni a las que circulan solo dentro del conurbano bonaerense, ya sea que dependan de PBA o de los diferentes municipios.

Concretamente, los reportes hablan de unas 88 líneas que se verían afectadas, buena parte de ellas pertenecientes al grupo DOTA: 1, 2, 8, 9, 10, 15, 17, 19, 20, 21, 22, 24, 28, 29, 31, 32, 33, 37, 41, 45, 46, 51, 53, 55, 56, 57, 59, 60, 63, 67, 70, 71, 74, 78, 79, 80, 85, 87, 91, 92, 93, 95, 98, 100, 101, 103, 105, 110, 111, 113, 114, 117, 119, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 133, 134, 135, 140, 143, 145B, 146, 148, 150, 152, 153, 154, 158, 159, 160, 161, 164, 168, 169, 172, 174, 177, 178, 179, 180, 184, 188 y 197. Las demás líneas prestarán un servicio normal en cualquier caso.

BUENOS AIRES – Qué Pasa Web – 20.10.2026

El Gobierno se reunió con las cámaras empresarias de colectivos: ¿Qué pasará con el paro y la reducción de servicios?



El encuentro se dio en el marco de la tensión entre el sector empresario y el gobierno por la actualización de ingresos.

La Secretaría de Transporte recibió este martes a las cámaras empresarias de colectivos del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), en medio de la tensión con el sector y luego del anuncio de los empresarios de posibles medidas de fuerza en cerca de 100 líneas que unen la Ciudad de Buenos Aires con el conurbano bonaerense.

El encuentro se extendió durante una hora y media. Participaron el secretario de Transporte, Mariano Plencovich, y representantes de las cámaras CETUBA, CTBPA, CEAP y AAETA, que reclamaron una actualización de los ingresos reconocidos por el Estado y el pago de una deuda que estiman en $40.000 millones.

Fuentes oficiales señalaron que Nación se comprometió a actualizar mensualmente la estructura de costos a partir de octubre y hasta enero. Es decir, que no habrá modificaciones en el precio de la tarifa en ese período y el Ejecutivo compensará mes a mes los costos requeridos con asistencia propia.Ver calendarios

Desde la Secretaría de Transporte señalaron que "el aumento en los subsidios se podrá implementar porque anteriormente hubo un ahorro en el esquema que ahora puede ser compensado". Además, reforzaron que la prioridad es sostener sin cambios el valor de la tarifa.

“Las autoridades nacionales presentaron la actualización de la estructura de costos, vigente desde octubre, que contempla una adecuación de los valores reconocidos

para la prestación de los servicios y su correspondiente impacto en las compensaciones mensuales que reciben las empresas", informó Transporte en un comunicado.

Por otro lado, en relación con los saldos adeudados por $40.000 millones, el Gobierno ofreció cubrir esa obligación en tres pagos. Las empresas buscaban que ese monto se pagara en una única vez. Además, acordaron realizar una nueva reunión la próxima semana, en la que se presentará el detalle de las actualizaciones previstas antes de la próxima liquidación de compensaciones.

La reunión entre la Secretaría de Transporte y las cámaras se dio después de que los empresarios advirtieran sobre la posibilidad de restringir los servicios de las líneas nacionales. Según las estimaciones de los empresarios, el valor del boleto y los subsidios no alcanzan para cubrir los costos de operación y las compañías ya no pueden absorber la diferencia.

A raíz de eso, algunas líneas alertaron que comenzarían a reducir sus frecuencias nocturnas de manera escalonada. El reclamo de las cámaras de transporte aplica a las 104 líneas nacionales. Sin embargo y por el momento, no se tomarán medidas de fuerza de ninguna índole, ante la propuesta llevada adelante por el Gobierno nacional.

El boleto mínimo de las líneas de jurisdicción nacional permanece en $742,81. Ese valor contrasta con la tarifa técnica sin subsidios que informan las empresas, de $2494,13, una diferencia de $1751,32, equivalente al 70,2%.

Transporte explicó, además, que desde diciembre de 2023, el boleto mínimo del transporte de Nación pasó de $52,96 a $742,81, lo que representa un incremento acumulado del 1303%.

BUENOS AIRES – Infobae – 20.10.2026

El Gobierno prometió mejorar los subsidios a colectivos del AMBA tras la amenaza de recortes de frecuencias nocturnas

La Secretaría de Transporte propuso actualizar los pagos a las empresas y saldar en tres cuotas las diferencias de recaudación para garantizar la continuidad del servicio

La Secretaría de Transporte anunció una actualización del esquema de compensaciones para las empresas de colectivos que operan en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), con cambios en el reconocimiento de costos, una propuesta de pago en cuotas por diferencias de recaudación y previsiones salariales hasta el inicio de 2027.

Las medidas fueron presentadas este martes durante una reunión entre autoridades nacionales y las cámaras empresarias del transporte automotor de pasajeros de jurisdicción nacional.

El encuentro se produjo en medio de los reclamos del sector por su situación económica y después de que las compañías advirtieran sobre posibles restricciones en los servicios nocturnos.

La Secretaría, que depende del Ministerio de Economía, informó que la nueva estructura de costos rige desde octubre. El objetivo oficial es elevar los ingresos reconocidos a las prestadoras y darles un marco de previsibilidad para sostener la operación de las líneas.

El Gobierno propuso pagar en tres cuotas las diferencias de recaudación



Uno de los puntos centrales de la reunión fue el reclamo empresario por diferencias acumuladas en la recaudación. Frente a ese planteo, el Gobierno puso sobre la mesa un mecanismo de regularización en tres cuotas, aunque el comunicado no precisó los montos involucrados ni el cronograma de los desembolsos.

La propuesta se suma a la actualización mensual de las compensaciones que perciben las compañías. Según la Secretaría de Transporte, la revisión contempla los valores reconocidos por la prestación de los servicios y busca acompañar la evolución de los gastos operativos.

El sistema de compensaciones es uno de los componentes que inciden en la ecuación económica de las líneas de colectivos del AMBA. Las empresas reciben esos recursos para cubrir parte de los costos que no quedan absorbidos por la venta de boletos, dentro de un esquema que combina tarifas reguladas, subsidios y parámetros de operación.

Además, las autoridades informaron modificaciones en el cálculo de la recaudación y de las compensaciones para corregir diferencias acumuladas. También anticiparon cambios en los procedimientos de pago, con la intención de ordenar las liquidaciones y permitir una mayor previsibilidad financiera para las firmas.

La actualización incluye costos laborales y previsiones para 2027

La nueva estructura de costos incorpora una revisión de los componentes vinculados con los gastos laborales y de seguridad. El Gobierno indicó que las actualizaciones contemplan previsiones salariales para los próximos meses, incluidos los compromisos correspondientes al cierre de 2026 y el comienzo de 2027.

El anuncio adquiere relevancia en un sector con una estructura de costos marcada por los salarios, el combustible, el mantenimiento de las unidades, los seguros y las obligaciones vinculadas a la seguridad. Las cámaras empresarias habían llevado esos factores a la mesa de discusión con la Secretaría de Transporte.

El comunicado oficial no detalló qué variación tendrán las compensaciones por línea ni cuándo se acreditará cada tramo de la actualización. Sí señaló que las medidas se presentarán con mayor detalle antes de la próxima liquidación y que habrá un nuevo encuentro de trabajo la semana próxima.

De la reunión participaron el secretario de Transporte de la Nación, Mariano Plencovich; el subsecretario de Transporte Automotor, Fernando Cortés; y representantes de la Cámara Empresaria de Transporte Urbano de Buenos Aires (CETUBA), la Cámara de Transporte de la Provincia de Buenos Aires (CTPBA), la

Cámara Empresaria Autotransporte de Pasajeros (CEAP) y la Asociación Argentina de Empresarios del Transporte Automotor (AAETA).

El Ejecutivo pidió que las mejoras se reflejen en las frecuencias

La Secretaría de Transporte vinculó las mejoras económicas para las empresas con el cumplimiento de sus obligaciones de servicio. En particular, remarcó que las prestadoras deben sostener la frecuencia, la continuidad y la calidad de las prestaciones para los pasajeros.

Ese punto toma especial relevancia ante las advertencias sobre una posible reducción de los servicios nocturnos. El Gobierno afirmó que los recursos destinados al sistema deben traducirse en una prestación regular y adecuada, sin precisar si existió un compromiso específico de las cámaras para dejar sin efecto eventuales cambios en las frecuencias.

El comunicado sostuvo que las decisiones forman parte de una reorganización del transporte automotor orientada a actualizar los mecanismos de reconocimiento de costos y a mejorar la asignación de fondos públicos. La próxima reunión servirá para conocer el alcance concreto de los cambios y su impacto en la operación de las líneas del AMBA.

El boleto mínimo acumula una suba de 1.303 % desde diciembre de 2023

Como parte de su explicación, la Secretaría recordó que el boleto mínimo del transporte público pasó de $ 52,96 en diciembre de 2023 a $ 742,81, una variación acumulada de 1.303 %. El Ejecutivo planteó que la actualización de costos busca evitar que cada aumento de los gastos de operación implique una suba automática de tarifas para los usuarios.

La discusión combina así dos variables: la sustentabilidad de las empresas y el costo que afrontan los pasajeros. Las autoridades nacionales señalaron que procuran mantener ese equilibrio mediante el rediseño de las compensaciones, mientras las cámaras reclaman certezas sobre los recursos que recibirán.

En la próxima mesa de trabajo, prevista para la semana próxima, la Secretaría de Transporte presentará el detalle de las actualizaciones antes de una nueva liquidación.

Allí quedará definido si las medidas alcanzan para atender los reclamos empresariales y garantizar la continuidad de los servicios, en particular durante la noche.

BUENOS AIRES – C5N – 20.10.2026

Colectivos: el Gobierno no aumentará el boleto y pagará los subsidios adeudados en tres cuotas

Tras el encuentro de las Cámaras en la Secretaría de Transporte, se dio a conocer a través de un comunicado que no subirán las tarifas, pero tendrán las actualizaciones establecidas. Además, abonará los $40.000 millones que debe.

En medio del conflicto, la Secretaría de Transporte se reunió con las cámaras empresarias de colectivos del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) y llegaron al acuerdo del pago de los $40.000 millones adeudados por subsidios. Además,

confirmaron que no moverán la tarifa de colectivos.



El encuentro fue con representantes de las cámaras CTUBA, CTBPA, CEAP y AAETA, quienes reclamaban una actualización de los ingresos reconocidos por el Estado. Las mismas aseguraban que el boleto debía estar $2.500, pero aseguraron que no moverán el valor.

"En relación con las diferencias de recaudación reclamadas por las cámaras empresarias, la Secretaría de Transporte presentó una propuesta de regularización mediante un esquema de pago en tres cuotas. Esta alternativa busca dar una respuesta concreta a los importes reclamados, compatibilizando las necesidades financieras de las empresas con una administración responsable y ordenada de los recursos públicos. La propuesta se complementa con las mejoras en las compensaciones mensuales a partir de octubre, que permitirán incrementar los ingresos reconocidos a las prestadoras", expresó en el documento.

En tal sentido, el comunicado indicó: "La negociación que las cámaras empresarias adviertan sobre la posibilidad de restringir los servicios. Ellos señalaron que el valor del boleto y los subsidios no alcanzan para cubrir los costos de operación". Además, prometen también que el pago no va a superar los 10 días y tampoco se tocará el costo del chasis.

"Cabe recordar que, desde diciembre de 2023, el boleto mínimo del transporte público pasó de $52,96 a $742,81, lo que representa un incremento acumulado del 1.303%. En este contexto, el Gobierno Nacional continúa trabajando para mejorar las condiciones económicas de prestación del servicio sin que cada incremento de costos deba traducirse necesariamente en una nueva suba de tarifas, procurando equilibrar las necesidades operativas del sistema con el impacto económico sobre los pasajeros", cerró.

Peligra el servicio nocturno de colectivos en el AMBA: cuáles son las 100 líneas que podrían verse afectadas

Comienza la semana y sigue pendiendo sobre los pasajeros la advertencia de las empresas de colectivos del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), que anunciaron que podrían recortar o incluso suspender el servicio de las líneas de jurisdicción nacional desde las 22 a partir de este lunes, en reclamo por la falta de subsidio estatal ya que denuncian que el valor actual del boleto no cubre los costos operativos del sector.

"La gravedad del escenario pone en riesgo la continuidad y regularidad de la prestación", sentenciaron, y advirtieron que a partir de este lunes 19 de octubre podrían comenzar a recortar las frecuencias nocturnas de manera escalonada.

En un comunicado conjunto, las cuatro cámaras del transporte público —CEAP (Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros), CETUBA (Cámara Empresaria del Transporte Urbano de Buenos Aires), CTPBA (Cámara del Transporte de la provincia de Buenos Aires) y CEUTUPBA (Cámara de Empresarios Unidos del

Transporte Urbano de Pasajeros de Buenos Aires)— advirtieron sobre la grave situación financiera.

BUENOS AIRES – El Destape – 20.10.2026

Servicios públicos: las tarifas ya se comen el 13% del salario

La canasta subió 56% en un año, contra 33% de inflación. Hoy alcanza para pagar 7,7 canastas de servicios públicos. En octubre de 2025 alcanzaba para 9,3.

Pagar los servicios públicos pesa cada vez más en el bolsillo. Según el último informe del Observatorio de Tarifas y Subsidios del IIEP (UBA-CONICET), un hogar del AMBA sin subsidios necesita $ 266.456 por mes para cubrir luz, gas, agua y transporte. La cifra equivale al 13% del salario promedio y es 56% más alta que hace un año, cuando la inflación estimada fue de 33%.

Las tarifas se comen una porción mayor del sueldo

Con un salario registrado promedio estimado en $ 2.062.611, hoy alcanza para pagar 7,7 canastas de servicios públicos. En octubre de 2025 alcanzaba para 9,3.

Dicho de otro modo: en un año, el peso de las tarifas en el ingreso pasó de alrededor del 10,8% al 12,9%. Los sueldos no acompañaron el ritmo de los aumentos.

La brecha es todavía más amplia si se mira desde el inicio de la gestión de Javier Milei. Entre diciembre de 2023 y octubre de 2026, la canasta de servicios del AMBA se encareció 860%, mientras que los precios en general subieron 261%, según la estimación del IIEP con datos del INDEC y el relevamiento de expectativas del Banco Central.

¿Cuánto se paga por cada servicio?

El informe desagrega el gasto mensual de un hogar sin subsidios:

- Transporte: $ 129.433.
- Electricidad (usuario N1): $49.739.
- Agua (sin subsidios, consumo medio): $44.948.
- Gas (usuario N1): $42.336.

El transporte, la mitad de la canasta

El colectivo y el tren explican el 49% del gasto y son el rubro que más pesa sobre los ingresos del hogar. En el último año, el gasto en transporte subió 69%, más del doble que la inflación, y aportó por sí solo 31 de los 56 puntos de aumento de la canasta.

Desde diciembre de 2023, el transporte acumula una suba de 1.513%. El IIEP lo atribuye a la regla que ajusta el boleto en la Ciudad por inflación más 2%, a los saltos en las líneas interjurisdiccionales en marzo, abril, junio y julio, y a que eran las tarifas más atrasadas.

A eso se suma un recorte para los sectores vulnerables: el descuento de la tarifa social de la SUBE para jubilados, beneficiarios de la AUH, estudiantes y desempleados bajó del 56% al 46%. Y la presión no terminó. El costo técnico del boleto de colectivo es de

$2.134, un 132% más que el boleto mínimo de la Ciudad, de $920.

Gas, luz y agua, también por encima de la inflación

En la comparación interanual, el gasto en electricidad subió 49%, el de gas 47% y el de agua 41%. Todos superaron a la inflación del período. Medido desde diciembre de 2023, el gas es el servicio que más aumentó después del transporte: 1.391%. La luz acumula 387% y el agua, 573%.

¿Por qué en octubre la canasta bajó 0,7%?

En la comparación mensual, la canasta registró una leve baja de 0,7% frente a septiembre. No se debió a una baja de tarifas, sino al fin del invierno.

El gas subió 2,3% en el cargo fijo y 2,6% en el variable, pero el menor consumo de primavera hizo que la factura cayera 14,2%. En electricidad, una suba de 1,6% a 2,4% se compensó con un consumo algo menor y la factura quedó prácticamente igual (-0,1%).

En cambio, el agua subió 5,6% y el transporte, 2,2%, impulsado por un aumento de 3,6% en las líneas de colectivo de la Ciudad.

Menos subsidios, más carga para los hogares

Hoy las tarifas cubren en promedio el 57% del costo de los servicios y el Estado paga el 43% restante.

Los subsidios a la energía y el transporte cayeron 3% real en el acumulado del año. Detrás del promedio hay dos tendencias opuestas: los subsidios energéticos crecieron 8% real por el mayor costo de la energía en el invierno, mientras que los del transporte se recortaron 25% real.

En los últimos doce meses, los subsidios son 61% menores que en diciembre de 2023 y 74% inferiores al pico de junio de 2022. Según el IIEP, la baja de subsidios explica buena parte del superávit fiscal primario: entre enero y septiembre, el recorte fue de $2,1 billones, frente a un superávit de $4,1 billones.

CAPITAL FEDERAL

CAPITAL FEDERAL – A 24 – 20.10.2026

Liberaron a los dos metrodelegados detenidos y se normalizó el servicio en todas las líneas del subte

Los metrodelegados fueron detenidos durante una protesta en la Línea B contra la suspensión de trabajadores y la tercerización de tareas de mantenimiento. Tras la liberación de Dellecarbonara, todas las líneas y el Premetro reanudaron sus servicios.

Claudio Dellecarbonara y Facundo Heredia, los dos metrodelegados detenidos durante una protesta en la Línea B del subte porteño, recuperaron la libertad. Tras las detenciones, todas las líneas y el Premetro reanudaron sus servicios, según informó Emova.

Al salir de la comisaría, Dellecarbonara cuestionó el accionar de la Policía de la Ciudad, responsabilizó al jefe de Gobierno porteño, Jorge Macri, por el operativo y advirtió que todavía hay trabajadores detenidos por los incidentes registrados durante la jornada.



"Afortunadamente estamos bien, en el sentido físico, pero hay que decir que hay un ataque que no se ve en la Argentina desde la dictadura militar", afirmó el representante gremial al hablar con la prensa después de su liberación.

La detención de los delegados había desencadenado una medida de fuerza de la Asociación Gremial de Trabajadores del Subte y Premetro (AGTSyP-Metrodelegadxs), que interrumpió el servicio en todas las líneas de subte y el Premetro.

La denuncia de Dellecarbonara contra la Policía

El metrodelegado cuestionó el ingreso de efectivos policiales a los espacios de trabajo y sostuvo que las detenciones se produjeron mientras los trabajadores ejercían su derecho a reclamar.

Además, responsabilizó directamente al jefe de Gobierno porteño por el operativo y lanzó fuertes críticas contra la gestión de la ciudad.

"Esta es una responsabilidad exclusiva del jefe de Gobierno (Jorge Macri) que pretende instaurar en la Ciudad de Buenos Aires una dictadura fascista donde no se puede reclamar, protestar, salir a la plaza ni hacer nada", sostuvo.

El reclamo por los trabajadores que siguen detenidos

Pese a la liberación de los dos representantes gremiales, Dellecarbonara aseguró que la situación no está resuelta y advirtió que otros trabajadores continúan privados de su libertad.

"No están todos libres, hay trabajadores que están detenidos por la represión que se ha dado en la estación Juan Manuel de Rosas. Trabajadores solidarios que fueron a reclamar por la libertad de Facundo (Heredia) y la mía y fueron reprimidos y encarcelados", señaló.

El delegado también indicó que un trabajador de Aeroparque, que se desempeña como representante gremial, seguía detenido. En ese contexto, reclamó garantías para evitar nuevas detenciones y mencionó específicamente a Sebastián Carrizo.

"Queremos garantías de que a nuestro compañero delegado Sebastián Carrizo no lo quieran detener", afirmó.

El origen del conflicto en el subte

La protesta que derivó en las detenciones comenzó con una apertura de molinetes desde las 7 en la Línea B, en rechazo a la suspensión de trabajadores y a la contratación de personal tercerizado para realizar tareas de mantenimiento.

Según la organización gremial, la intervención policial se produjo mientras los delegados llevaban adelante la medida de protesta. Desde el sindicato habían señalado que los efectivos buscaban ingresar a una sala de descanso de los trabajadores para detener a uno de los representantes por orden de una fiscal.

Dellecarbonara defendió la modalidad de la protesta y sostuvo que la apertura de molinetes no perjudica a los usuarios. También vinculó el reclamo con los problemas estructurales del servicio de subterráneos.

“Esto se inició porque un delegado llevó adelante una medida de fuerza, garantizada por la Constitución, una liberación de molinetes que no afecta el servicio y es amigable con los usuarios, con los cuales también somos solidarios todos los días, denunciando la crisis del transporte subterráneo, la falta de inversión y mantenimiento”, sostuvo.

La liberación de Dellecarbonara y Heredia se produjo en medio de un conflicto que afectó la totalidad de la red de subterráneos y el Premetro.

En pocas palabras

- Liberación de metrodelegados: Claudio Dellecarbonara y Facundo Heredia fueron liberados tras ser detenidos durante una protesta en la Línea B.
- Normalización del servicio: Como consecuencia de la liberación, todas las líneas de subte y el Premetro reanudaron sus servicios.
- Denuncia de Dellecarbonara: El metrodelegado cuestionó el accionar policial y responsabilizó al jefe de Gobierno porteño por el operativo.

CAPITAL FEDERAL – Minuto Uno – 20.10.2026

Misión Halcón: relanzan una emblemática línea de colectivos que conecta el sur del Conurbano con la Ciudad



La reactivación se vincula con un proyecto que surgió casi un siglo atrás, impulsado por el hijo de un inmigrante que realizaba viajes en un Ford T.

La empresa Misión Buenos Aires anunció oficialmente la reactivación y el relanzamiento de la emblemática línea 148, que ahora operará bajo el nombre de "Misión Halcón". Esta iniciativa no solo restablece un servicio esencial para miles de trabajadores y estudiantes, sino que también representa una significativa operación dentro del sistema metropolitano, dado que la línea transporta cerca de 1.035.000 pasajeros mensualmente, recorriendo 540.000 kilómetros en ese mismo período.

Con esto, el proyecto marca un proceso de inversión, regularización laboral y puesta a punto operativa en un tiempo récord. Actualmente, los seis ramales de la línea ya están funcionando a plena capacidad, conectando Plaza Constitución con Florencio

Varela, San Francisco Solano, Villa del Plata y La Capilla. Esto constituye una apuesta a futuro en el contexto actual del transporte público.

Una historia familiar

La historia de Misión Halcón se remonta a principios del siglo XX en Misiones, cuando Alexander Zbikoski, hijo de un inmigrante polaco, adquirió el primer Ford T de la provincia y comenzó una tradición familiar en el transporte. Su hijo Casimiro, quien superó las adversidades de la poliomielitis, fundó junto a su hijo Eduardo la empresa de pasajeros Don Casimiro el 19 de octubre de 1964.

La elección de esta fecha para el relanzamiento no es casual, ya que rinde homenaje a aquel hito fundacional. Durante sus visitas a Buenos Aires, Casimiro y Eduardo solían hospedarse cerca de la estación Constitución. Desde allí, al observar el movimiento constante de los colectivos, Casimiro confesó su sueño de operar algún día una línea como la 148. Hoy, casi un siglo después de los primeros viajes en aquel Ford T, ese anhelo se hace realidad al operar la línea bajo la bandera de Misión Buenos Aires.

La capacidad de gestión de la nueva administración está respaldada por una trayectoria de excelencia. Desde sus inicios, la empresa familiar se ha destacado por el cuidado de su flota, logrando en 1969 un premio de Mercedes-Benz y convirtiéndose en 1996 en la primera empresa argentina de transporte en obtener el certificado de calidad ISO 9002.

Con el nuevo nombre "Misión Halcón" y la adopción de los colores característicos en sus unidades, la empresa también honra el arraigo local de la línea al rendir tributo a Defensa y Justicia, el icónico club de Florencio Varela conocido como "El Halcón". El nombre "Misión Halcón" fue propuesto por los mismos usuarios de la línea 148 en el marco de un concurso.

CAPITAL FEDERAL – Mundo Gremial – 20.10.2026

La CATT evitó convocar a un paro pero advirtió sobre la detención de metrodelegados y la persecución sindical

En una conferencia de prensa en su sede central, la Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte (CATT) expresó su enérgico repudio a la represión policial y el arresto de metrodelegados, entre los que se encontraba Néstor Segovia. Los gremios del transporte, con el respaldo de la CGT, advirtió que no naturalizará la persecución a dirigentes y anticipó que cualquier medida de fuerza se articulará en conjunto con la central de la calle Azopardo.

Picture of Mundo Gremial

En un clima de tensión por la represión policial registrada durante la mañana y la posterior detención de tres referentes de la Asociación Gremial de Trabajadores del Subterráneo y Premetro (AGTSyP – Metrodelegados), entre los que se encuentra su secretario general, Néstor Segovia, la Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte (CATT) llevó adelante una conferencia de prensa en su sede de la avenida Jujuy al 1074, donde advirtió por el avance de la persecusión a dirigentes sindicales.

Conferencia de prensa y respaldo unánime de la CATT al gremio del Subte

Durante la reunión, los máximos referentes del transporte nacional calificaron la actuación policial como «un grave avance contra la libertad sindical, el derecho a la protesta y las garantías democráticas de los trabajadores». La convocatoria contó con un contundente respaldo del arco sindical, destacándose la presencia de Cristian Jerónimo (cotitular de la CGT y secretario general del SEIVARA), Juan Carlos Schmid (titular de la CATT y de Dragado y Balizamiento), Pablo Moyano (Camioneros y vicepresidente mundial de la ITF), Juan Pablo Brey (Aeronavegantes), Graciela Aleñá (Viales), Mariano Vilar (Conductores Navales), Marcelo Pariente (ASIMM), Edgardo Llanos (APA), Rubén Fernández (UPSA), Omar Pérez (Camioneros) y autoridades de entidades como APDESBA y ASSRA.

La CATT adelantó que coordinará acciones con la CGT

El secretario general de la CATT, Juan Carlos Schmid, fijó la postura institucional de la entidad frente a lo que definió como un intento sistemático de disciplinamiento a través de la judicialización de los reclamos laborales. El dirigente gremial fue claro al señalar que las acciones futuras se tomarán en un marco de estricta unidad con la central de la calle Azopardo: «Si vamos a poner en marcha una medida de fuerza, será trabajada y consensuada con la CGT», adelantó.

Asimismo, Schmid sostuvo que la respuesta a las políticas de ajuste y represión requiere de un compromiso que exceda los límites de las estructuras gremiales. En ese sentido, vinculó la persecución a los trabajadores del transporte con el deterioro generalizado de las condiciones de vida: «Necesitamos que el colectivo sindical sea acompañado por el resto de la sociedad, porque acá todos estamos sufriendo las consecuencias de la caída de los ingresos. Todos estamos sufriendo las consecuencias del deterioro de los servicios públicos, del encarecimiento de los alimentos, de la falta de atención en la salud y del futuro que se cierne sobre la educación pública».

El titular de la CATT concluyó remarcando que el movimiento obrero continuará «promoviendo el conflicto, en la medida que también la temperatura social acompañe la protesta de los trabajadores argentinos», sostuvo Schmid.

«Un antecedente peligroso que no se debe naturalizar»

A su turno, el secretario general de los Metrodelegados, Néstor Segovia, agradeció la solidaridad del colectivo del transporte tras recuperar la libertad y enfatizó que «la detención de dirigentes sindicales en el marco de conflictos laborales constituye un antecedente de extrema gravedad, que no se puede repetir».

En la misma línea se pronunció el cotitular de la CGT, Cristian Jerónimo, quien advirtió sobre los riesgos institucionales que implica el accionar de las fuerzas de seguridad y la Justicia sobre la actividad gremial: «No se puede naturalizar la utilización de mecanismos represivos o judiciales para intentar silenciar los reclamos de los trabajadores».

Al cierre de la jornada, la CATT ratificó mediante un comunicado de prensa que la unidad del movimiento obrero será el eje rector para defender las conquistas históricas, la libertad sindical y el derecho constitucional a la huelga. La entidad del transporte reafirmó que continuará en sesión permanente junto a la CGT para elaborar una respuesta unificada frente a cualquier nuevo atropello contra los derechos

laborales.

NECOCHEA

NECOCHEA – N de N – 20.10.2026

Transporte público: Despacharon el proyecto y el Concejo votará el jueves el pliego de licitación



El concejal de Fuerza Patria MDF y presidente de la Comisión de Transporte, Julián Kristiansen, confirmó que el nuevo pliego para licitar el transporte público de pasajeros ya está terminado y que se firmará el despacho para su tratamiento este jueves en el Concejo Deliberante.

Según explicó, la nueva versión incorpora modificaciones solicitadas por distintos bloques, principalmente en relación con la cantidad mínima y máxima de unidades que deberán disponer las empresas interesadas en prestar el servicio.

Kristiansen indicó que, durante la reunión, se aclararon las dudas planteadas por el bloque de la ACT respecto del mínimo de 16 unidades. En ese sentido, explicó que, de acuerdo con lo señalado por Facundo Crocci, las frecuencias previstas para cada recorrido podrían cumplirse con tres colectivos por línea.

El edil también señaló que el pliego establece condiciones para que las empresas puedan competir por la prestación de las distintas líneas, con mayores posibilidades para aquellas que se hagan cargo de más recorridos.

“La expectativa es que se apruebe porque sabemos que nos corren los tiempos. No podemos sostener más esta situación”, expresó Kristiansen.

Además, advirtió sobre la incertidumbre que atraviesan los trabajadores del servicio y sostuvo que no pueden continuar dependiendo de prórrogas sucesivas.

Con la aprobación del pliego, el objetivo será avanzar con el llamado a licitación para definir quién prestará el servicio de transporte público de pasajeros en Necochea.

LOMAS DE ZAMORA

LOMAS DE ZAMORA – La Unión – 20.10.2026

Se triplicó en Lomas de Zamora el uso de pases truchos de discapacidad para viajar en colectivo

En medio de la crisis económica y los aumentos tarifarios, líneas de colectivo advirtieron la cantidad de credenciales apócrifas para viajar gratis. Por eso, ahora piden DNI.

El uso de pases de discapacidad falsos para viajar gratis en colectivo encendió una señal de alerta entre las empresas de transporte que circulan por Lomas de Zamora. Desde Yitos S.A advirtieron que los casos se triplicaron y desde la Línea 266 detallaron que se ve en mayor medida a partir de los aumentos en el boleto.

Según explicaron desde la empresa Yitos, la exigencia de presentar documentación para acceder al beneficio no es nueva, sino que corresponde a disposiciones de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT). Sin embargo, reconocieron que el control no se realizaba habitualmente porque es engorroso y poco práctico para los choferes durante el ascenso de los pasajeros. "La realidad es que se triplicaron los pases truchos", subrayaron.

La línea 542 anunció que pedirá el DNI junto con el carnet

La discusión sobre los controles tomó relevancia luego de que la Línea 542 de Autobuses Buenos Aires publicara un aviso en su cuenta oficial el jueves 15 de octubre: "Buenos días, sr./a. usuario de la línea. A partir de la fecha, la empresa puso en vigencia solicitar a cada pasajero que al momento de presentar su carnet de discapacidad, el mismo sea presentado con documento en mano. En caso de no tener documento, no podrá viajar en la línea".

La medida generó distintas reacciones entre los usuarios en las redes sociales. Algunos respaldaron la decisión al considerar que permite verificar la identidad del titular de la credencial. "Muchas líneas están haciendo eso porque a veces muestran el certificado de discapacidad y no es de esa persona. Me parece muy bien lo que están haciendo algunas empresas de colectivo", comentó una persona. "Yo tengo CUD y me parece perfecto que pidan el DNI", escribió otra usuaria. También hubo quienes cuestionaron la circulación de credenciales presuntamente falsas y quienes señalaron que habitualmente presentan el carnet junto con su documento.

"Es muy difícil detectar la falsedad de las credenciales"

Desde la Línea 266 indicaron que "hace años que se presentan pasajeros con pases apócrifos, y en mayor medida a partir de los aumentos tarifarios".

Sin embargo, aclararon que actualmente no exigen la presentación del DNI junto con el pase. Si bien consideraron que solicitarlo no sería una medida negativa, plantearon que existen otras alternativas para verificar el beneficio sin trasladar esa responsabilidad al conductor. "Es muy difícil detectar la falsedad de las credenciales", enfatizaron.

"Los pasajeros deberían contar con un atributo tal como el escolar o el atributo social y no tener que identificarse. De esa manera sería un proceso transparente para el

conductor, el pasajero no debe demostrar su discapacidad y el conductor registra el viaje sin importar la condición del pasajero", expresaron desde la compañía y consideraron que este mecanismo permitiría agilizar el ascenso y evitaría situaciones incómodas.

Qué documentación se necesita para viajar gratis en colectivo

En los colectivos de jurisdicción nacional, CNRT informa que las personas con discapacidad pueden acceder al beneficio mediante la presentación del Certificado Único de Discapacidad (CUD) y el DNI. También pueden asociar el CUD a una tarjeta SUBE. registrada a nombre del titular , una alternativa que comenzó a implementarse en junio y que permite acreditar el beneficio sin presentar el certificado en cada viaje.

En los servicios de transporte público de la provincia de Buenos Aires, en cambio, la manera de acceder a la gratuidad es el Pase Libre Multimodal (PLM), emitido por el Ministerio de Transporte bonaerense. La credencial permite viajar sin costo en los servicios urbanos e interurbanos.

Provincia de Catamarca

CATAMARCA

CATAMARCA – El Esquiú – 20.10.2026

Choferes denuncian atrasos salariales y reclaman respuestas de la DIL y la UTA

Un/a lector/a de Elesquiú.com utilizó nuestra línea de WhatsApp de Reporte Ciudadano (383-4901025) para contarnos lo que sucede en la provincia:

“Mi reclamo es para la DIL (Dirección de Inspección Laboral) y para U.T.A. Las empresas GM y La Rubi no pagan el sueldo como corresponde. Les deben plata a los choferes ¡hasta cuando hay que esperar!”

Los reportes son mensajes enviados libremente por nuestros lectores y sus conceptos no son necesariamente compartidos por el diario ElEsquiú.com.

Provincia de Chubut

COMODORO RIVADAVIA

COMODORO RIVADAVIA – El Patagónico – 20.10.2026

Modifican recorridos de colectivos y suspenden atención en un CAPS



Ante el anuncio de inminentes precipitaciones y por razones preventivas, las líneas 9, 15 y 1 del transporte público tendrán desvíos temporales. Además, el CAPS de Fracción XIV permanecerá cerrado dos días.

Ante el anuncio de inminentes lluvias en Comodoro Rivadavia, la Municipalidad informó una serie de modificaciones preventivas en los servicios públicos. Por un lado, se dispusieron cambios provisorios en los recorridos de las líneas 9, 15 y 1 del transporte urbano de pasajeros, debido a obras sobre la calzada. En tanto, también se suspenderá temporalmente la atención en el Centro de Atención Primaria de la Salud (CAPS) de Fracción XIV.Consultar atlas

En cuanto al transporte público, las líneas 9 y 15 circularán por sus recorridos habituales hasta la avenida Polonia, continuarán por Colonos Sudafricanos, Francisco Behr y Jauretche, y retomarán la avenida Polonia para luego regresar a sus trayectos normales.

Por su parte, la línea 1 mantendrá su recorrido habitual hasta la calle Alvear, continuará por 12 de Octubre y 13 de Diciembre, y luego retomará su ruta habitual.

Asimismo, las líneas 14 y 16 continúan con sus recorridos modificados debido a las condiciones climáticas. Desde el Municipio solicitaron a los usuarios tener en cuenta los desvíos temporales y prever sus traslados.

CAPS FRACCION XIV

Por otra parte, la Secretaría de Salud municipal informó que, de manera preventiva y en función de las condiciones climáticas previstas, el CAPS de Fracción XIV no brindará atención los días miércoles 21 y jueves 22 de octubre.

El centro de salud está ubicado sobre la calle Raúl Cercós, entre Concejal Silvia Cristina Ávila y la calle Nº 3.505.

Durante esas dos jornadas, las prestaciones sanitarias continuarán disponibles con normalidad en los CAPS de las zonas norte y sur, en sus horarios habituales.

Finalmente, las autoridades solicitaron a la comunidad mantenerse atenta a los canales oficiales para conocer las novedades sobre la reanudación de la atención en el centro de salud.

Provincia de Santiago del Estero

LA BANDA

LA BANDA – La Banda – 20.10.2026

Transporte público: Empresarios piden un boleto de 1.700

pesos



En la sesión ordinaria del Concejo Deliberante de La Banda de este martes, tomó estado parlamentario una nota de de la Cámara Empresarial del Transporte Público de Pasajeros solicitando la actualización del cuadro tarifario. Éstos piden una actualización del boleto urbano el cual pasaría a costar $1.700.

Según se pudo saber, el pedido de actualización se sustenta en el incremento de los costos operativos que comprende aumento en los combustibles, insumos, mantenimiento de las unidades, costos laborales.

Los empresarios acotaron que el actual precio del boleto (1300 pesos) es insuficiente y genera un desequilibrio económico-financiero en las empresas del sector, poniendo en riesgo la continuidad, regularidad y calidad del servicio público.

Por otra parte los miembros de la cámara dejaron en claro que la actualización en el precio del boleto ayudará a sostener el sistema de transporte y evitar medidas extremas como por ejemplo reducción de frecuencia, afectación de recorridos o dificultades en el cumplimiento de las obligaciones salariales.
