RESUMEN MEDIOS 22-10-2026

PROVINCIA/CIUDAD	TEMA	PÁGINA
NACIONAL	Tarifazo en colectivos: aumento del boleto mínimo un 1.303% desde fines de 2023 y conflicto por subsidios en el AMBA.	**1 y 2**
BUENOS AIRES	Crisis del transporte: caída del 15% en pasajeros de colectivos, deterioro de flotas y reducción de usuarios en trenes y subtes.	**2 y 3**
CAPITAL FEDERAL	Conflicto gremial: Metrodelegados evalúan acciones judiciales contra el Gobierno porteño tras la detención de tres dirigentes.	**4, 5 y 6**
NECOCHEA	Debate legislativo: el Concejo Deliberante trata el nuevo pliego de bases para licitar el servicio de colectivos urbanos.	**6 y 7**
CATAMARCA	Medidas de fuerza y regulación: la UTA ratifica paro por 48 horas en dos empresas y Transporte le quita el permiso a la línea 104.	**7, 8 y 9**
SANTA FE	Estadísticas oficiales: contracción del 12,6% interanual en el uso del transporte público de pasajeros durante el mes de julio.	**9, 10 y 11**

Nacionales

NACIONAL – El Destape – 21.10.2026

Tarifazo en colectivos: Milei reconoció que una suba cuatro veces más que la inflación

Un comunicado de Transporte admitió que el boleto mínimo de colectivo pasó de $ 52,96 a $ 742,81 desde diciembre de 2023, una suba acumulada de 1303 por ciento.

El propio Gobierno Nacional puso en números el tarifazo en el transporte público. En un comunicado de la Secretaría de Transporte, admitió que el boleto mínimo de colectivo pasó de $ 52,96 a $ 742,81 desde diciembre de 2023, una suba acumulada del 1.303%. El dato apareció en medio del conflicto con las empresas del AMBA, que reclaman subsidios adeudados.

El reconocimiento oficial: el boleto subió 1.303%

La cifra figura en el comunicado que difundió la Secretaría de Transporte, que depende del Ministerio de Economía, tras reunirse con las cámaras empresarias del sector.

"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%", señala el texto oficial.

Dicho de otra forma: hoy el boleto mínimo cuesta 14 veces lo que costaba cuando asumió Javier Milei. Cada viaje es $ 689,85 más caro que en diciembre de 2023.

El Gobierno usó el dato como argumento para frenar nuevas subas.

En el mismo párrafo, sostuvo que busca mejorar las condiciones del servicio "sin que cada incremento de costos deba traducirse necesariamente en una nueva suba de tarifas".

Casi cuatro veces más que la inflación

La comparación con los precios muestra la magnitud del aumento. Según el INDEC, la inflación acumulada entre enero de 2024 y septiembre de 2026 fue de alrededor del 254%.

El boleto, en cambio, subió 1.303% en el mismo período.

Así, el colectivo aumentó casi cuatro veces más que el resto de los precios. Descontada la inflación, el boleto mínimo es hoy cerca de 296% más caro en términos reales que a fines de 2023.

El conflicto con las empresas por los subsidios adeudados

El reconocimiento llegó en plena pelea con las cámaras de colectivos del AMBA.

Las empresas denuncian un desfasaje de $ 40.000 millones entre la recaudación proyectada y la efectivamente percibida entre junio y octubre.

Como medida de presión, las compañías redujeron al 50% el servicio nocturno, entre las 22 y las 5, y advirtieron que podían avanzar con un paro.

Qué ofreció el Gobierno

En la reunión, de la que participaron el secretario de Transporte, Mariano Plencovich, el subsecretario de Transporte Automotor, Fernando Cortés, y las cámaras CETUBA, CTPBA, CEAP y AAETA, el Gobierno presentó estas medidas:

- Nueva estructura de costos vigente desde octubre, con actualizaciones progresivas de las compensaciones mensuales.
- Pago en tres cuotas de las diferencias de recaudación que reclaman las empresas.
- Revisión de los costos laborales y de seguridad, con previsiones salariales para el cierre de 2026 y el inicio de 2027.
- Cambios en el cálculo de la recaudación y en los procedimientos de pago.

A cambio, Transporte exigió que las empresas cumplan con la frecuencia, continuidad y calidad de los servicios.

Las cámaras no quedaron conformes

Las empresas buscan, sobre todo, una suba directa del boleto, que les permite cobrar de inmediato sin depender de subsidios que llegan con atraso. Según las cámaras, el costo real de cada viaje sin subsidios asciende a $2.494,13, más del triple del boleto mínimo actual, vigente desde mayo.

"No quedamos para nada satisfechos con las propuestas que hicieron. Muchas empresas están al borde de la quiebra", dijeron fuentes del sector a El Destape que pidieron una nueva reunión urgente con Plencovich para este miércoles.

Qué puede pasar con el boleto de colectivo

El Gobierno no anunció un aumento ni un congelamiento. El comunicado solo afirma que no todo incremento de costos debe pasar "necesariamente" a la tarifa, una fórmula que no descarta nuevas subas.Transporte acordó una nueva reunión la próxima semana para presentar el detalle de las actualizaciones antes de la próxima liquidación de compensaciones. Si el conflicto escala, las más afectadas serían las líneas nacionales, las que cruzan el límite entre la Ciudad y el Conurbano.

BUENOS AIRES – Página 12 *y otros* – 21.10.2026

Transporte en crisis: el servicio se desploma y cae la cantidad de pasajeros

Cayó un 15 % la cantidad de usuarios de colectivos el último año, según datos de las cámaras empresariales. Las razones que explican el fenómeno. Qué pasa en los trenes y subtes.

La suba de precios, el derrumbe del servicio y la crisis económica han motorizado un derrumbe en la cantidad de usuarios de transporte público de pasajeros en el área metropolitana de Buenos Aires en los últimos años.

Las estadísticas afirman que el sistema nunca ha podido recuperar los números previos a la pandemia. A la menor actividad económica —y por ende menos traslado

de pasajeros— se suma un desplome en la calidad del servicio, según han reconocido los propios empresarios. En los colectivos calculan que sólo el último año han perdido 15 % de pasajeros.

“El servicio no está normal hace rato”, ha declarado el presidente de la Asociación Argentina de Empresarios del Transporte Automotor, Luciano Fusaro, en declaraciones a Radio 750.

El referente de los empresarios ha reconocido así que la crisis del sector ha ido empeorando en la última década, hasta tocar su punto más profundo en la actualidad, con unidades que no se renuevan, deterioro de las flotas, caída de la frecuencia, suspensiones del servicio a la madrugada y hasta el cierre de líneas emblemáticas como la 148, el Halcón de Varela, que trasladaba unos 70 mil pasajeros por día.

Según Fusaro, “el sistema de transporte perdió 15 % el año pasado”. “Hay menos unidades, menos pasajeros, un deterioro de la inversión”, afirmó. “Estamos atando las cosas con alambre. Y eso se traduce en los servicios que se ven en la calle, que expulsan a los pasajeros, que terminan prefiriendo las apps, tomarse una moto, un auto. La situación está delicada”, resaltó.

“Si se compara con los últimos 10 años, se perdió un tercio de los pasajeros. Los servicios nocturnos hace mucho tiempo algunas líneas dejaron de trabajar o tienen frecuencias muy espaciadas. El colectivo que pasaba cada 5 minutos ahora pasa cada 20, eso al pasajero no le sirve”, agregó Fusaro.

“Una tarifa normal sería de 2.500 pesos, pero es imposible, tampoco está la plata para los subsidios.

Si se compara con los últimos 10 años se perdió un tercio de los pasajeros. Los servicios nocturnos hace mucho tiempo están recortados, algunas líneas dejaron de trabajar o tienen frecuencias muy espaciadas. El colectivo que pasaba cada 5 minutos ahora pasa cada 20, eso al pasajero no le sirve”, dijo.

Según Fusaro, tampoco se incentiva la renovación de la flota. “En la Ciudad sí, por eso las 28 líneas que sólo circulan por CABA están un poco mejor, las de jurisdicción nacional son las que peor están. Muchas han cerrado o se achican, porque no pueden

operar. El primer termómetro de que una empresa no es rentable es cuando deja de renovar unidades”, explicó.

En el resto del sistema la situación no está mucho mejor. El último año, según reveló Página|12 meses atrás, cayó un 13,4 % la cantidad de pasajeros que abonan pasajes en los trenes, según datos de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Frente a 2023, la caída es del 15,8 por ciento. Sólo en el tren Sarmiento, la cantidad de usuarios se desplomó 20,6 por ciento.

En el caso del subte, la situación es aún peor. En la última década, bajo tierra se han perdido casi 50 % de los pasajeros y hoy el servicio tiene 40 % menos que previo a la pandemia.

El principal factor que ha influido en este caso es el desmedido aumento del servicio, que hoy cuesta $1.817 por pasaje (los primeros 20 del mes, luego hay descuentos progresivos de acuerdo a la cantidad de viajes por usuario). Duplica el costo del colectivo, pero además ocurre en un contexto de deterioro del servicio, donde las frecuencias también se han visto afectadas.

CAPITAL FEDERAL

CAPITAL FEDERAL – Mundo Gremial – 21.10.2026

Metrodelegados evalúan una ofensiva judicial contra Jorge Macri: los delitos detrás del operativo

El abogado de la AGTSyP, Guillermo Gianibelli, señaló posibles delitos en el operativo y las detenciones de los trabajadores del subte. El gremio analiza presentar una denuncia judicial.

El sindicato de los Metrodelegados evalúa avanzar judicialmente contra el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires de Jorge Macri tras el operativo policial que terminó con la detención de tres representantes gremiales y desencadenó un paro total del subte. El abogado de la Asociación Gremial de Trabajadores del Subte y Premetro (AGTSyP), Guillermo Gianibelli, advirtió que la gestión porteña podría haber incurrido en los delitos de abuso de autoridad, incumplimiento de los deberes de funcionario público y coacción contra la libertad sindical.

En declaraciones a Mundo Gremial sobre el conflicto, el letrado sostuvo que los hechos deben analizarse en el marco de una disputa laboral por las sanciones aplicadas a un trabajador. Según explicó, a partir de una denuncia de Emova, la empresa concesionaria del servicio, se intentó impedir la protesta mediante la intervención policial, lo que derivó en la imputación de tres trabajadores por resistencia a la autoridad.

Los delitos que señala el sindicato

Al ser consultado sobre las posibles responsabilidades de la gestión porteña, Gianibelli identificó tres figuras jurídicas: abuso de autoridad y violación de los deberes de funcionario público, contemplados en el artículo 248 del Código Penal; coacción para privar del ejercicio de la libertad sindical, prevista en el artículo 158; y una presunta violación del Convenio 151 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

El abogado fundamentó su planteo en la intervención de distintos actores en el conflicto: el Gobierno de la Ciudad como autoridad pública, Subterráneos de Buenos Aires (SBASE) como empresa estatal porteña y titular del servicio, y la firma Emova como empleadora de los trabajadores.

Según su interpretación, la actuación de estos actores debe evaluarse teniendo en cuenta sus respectivas responsabilidades y la relación entre las decisiones adoptadas en el conflicto laboral y la intervención de las fuerzas de seguridad.

“Este atropello es continuidad de la persecución a la que están sometidos desde hace un año”, sostuvo Gianibelli, al vincular las detenciones con los antecedentes judiciales que involucran a representantes y trabajadores del subte.

Por el momento, Gianibelli aclaró que el sindicato todavía no presentó una denuncia judicial contra las autoridades porteñas. Indicó que la organización se encuentra analizando los pasos legales a seguir.

Cómo fue el operativo que terminó con tres detenidos

El episodio ocurrió el martes 20 de octubre en la estación Juan Manuel de Rosas, cabecera de la línea B, en el barrio porteño de Villa Urquiza. El conflicto se había originado por la suspensión de un trabajador y por el reclamo gremial contra la tercerización de tareas de mantenimiento que, según la AGTSyP, corresponden al personal propio de Emova.

En ese contexto, los trabajadores realizaron una protesta que incluyó la apertura de molinetes y de una puerta de emergencia para permitir el ingreso o egreso de pasajeros sin pagar el boleto. La intervención de la Policía de la Ciudad derivó en la detención de Facundo Heredia y Claudio Dellecarbonara. Posteriormente, también fue detenido el secretario general del sindicato, Néstor Segovia.

El operativo motivó la decisión de los Metrodelegados de paralizar las seis líneas de subte y el Premetro para reclamar la liberación de sus compañeros. La interrupción del servicio se extendió durante alrededor de cinco horas.

Celsa Ramírez y las dos causas que involucran a los Metrodelegados

La fiscal Celsa Ramírez, involucrada en los hechos de este martas en el subte, vuelve a quedar en el centro de la polémica tras su intervención en la investigación por presunta asociación ilícita contra 171 trabajadores del subte.

Emova y SBASE denunciaron y se constituyeron como querellantes.

Ramírez está a cargo de la Fiscalía Penal, Contravencional y de Faltas N.º 35 de la Ciudad de Buenos Aires y lleva adelante la investigación, en el marco de medidas gremiales durante 2024 y 2025 por la presencia de asbesto en las formaciones y reclamos laborales.

El abogado cuestionó la utilización de la figura de asociación ilícita para investigar acciones vinculadas con la actividad sindical y advirtió que la causa funciona como una herramienta de presión sobre los trabajadores.

“Están declarando de a tandas de tres por día”, explicó sobre el estado actual del expediente.

La crítica a la causa por asociación ilícita

Gianibelli consideró improcedente encuadrar la actividad sindical de los trabajadores en la figura penal de asociación ilícita.

Además, sostuvo que la incorporación de nuevos hechos a la investigación amplía el alcance de la causa y mantiene bajo sospecha a empleados por su pertenencia al subte y su afiliación a la AGTSyP.

«No solo que la tipificación de asociación ilícita a la actividad de un sindicato es un dislate, sino que utilizan dicha causa para seguir incorporando nuevos hechos, como una megacausa embudo, lesionando todas las garantías y poniendo en estado de sospecha por el solo hecho de ser trabajador del subte y afiliado a la AGTSYP», explicó Gianibelli a Mundo Gremial.

Además, sobre el expediente, afirmó que «no tiene ninguna posibilidad que prospere”, aunque advirtió que su continuidad condiciona a los trabajadores y busca ejercer presión sobre la organización gremial.

La discusión judicial se suma así al conflicto laboral con Emova, que incluye el rechazo a las sanciones aplicadas a trabajadores y la denuncia sindical por la tercerización de tareas de mantenimiento.

La eventual presentación judicial contra el Gobierno de Jorge Macri por el operativo y las detenciones podría abrir un nuevo capítulo en la disputa por los límites de la intervención estatal en los conflictos laborales y las garantías para el ejercicio de la libertad sindical.

NECOCHEA

NECOCHEA – N de N – 22.10.2026

El Concejo Deliberante debate el nuevo pliego para licitar el colectivo en Necochea y Quequén

El Honorable Concejo Deliberante de Necochea llevará a cabo este jueves su décimo segunda sesión ordinaria, en la que el debate sobre el futuro del transporte público urbano de pasajeros se erige como el punto neurálgico del orden del día.

Los ediles evaluarán el nuevo proyecto de Pliego de Bases y Condiciones para la licitación del servicio de colectivos de Necochea y Quequén, un intento de establecer las pautas definitivas para la concesión del sistema tras los procesos licitatorios previos que quedaron desiertos o no alcanzaron la concreción formal.

Nueve líneas, 20 años de concesión y requisitos de accesibilidad

El proyecto de pliego elevado al cuerpo deliberativo contempla una reestructuración de la red para garantizar sustentabilidad a las futuras contratistas y mayor conectividad urbana:

- Plazo de concesión: Se establece un contrato por 20 años de concesión, con la alternativa de otorgar una prórroga de hasta seis años y ocho meses si se cumplen las condiciones previstas.
- Esquema de líneas: El nuevo sistema estará compuesto por un total de 9 recorridos:
- Cuatro líneas obligatorias: Líneas 502, 510, 511 y 512. Cabe destacar que la Línea 502 absorberá parte del recorrido histórico de la 503.
- Cinco líneas opcionales: Líneas 513, 514, 515, 517 y 518, las cuales podrán sumarse a la oferta comercial de los proponentes, sin ser exigidas como requisito excluyente para la presentación.
- Parque móvil y accesibilidad: La iniciativa regula topes en la antigüedad máxima de las unidades de transporte y fija estándares obligatorios de accesibilidad para personas con discapacidad o movilidad reducida.

Banca Abierta: “Alquimia Rosa” llevará su mensaje al recinto

En el marco de las actividades por el Mes de Concientización sobre el Cáncer de Mama, la sesión contará con una instancia de participación comunitaria a través de la Banca Abierta.

Integrantes de la agrupación Alquimia Rosa harán uso de la palabra en el recinto para compartir el trabajo territorial que llevan adelante, profundizar el mensaje sobre la importancia de la detección precoz y visibilizar las demandas de acompañamiento que requieren las personas y familias que atraviesan la enfermedad.

Provincia de Catamarca

CATAMARCA

CATAMARCA – El Ancasti – 21.10.2026

La UTA ratificó el paro de colectivos y espera una respuesta de las empresas

La medida comenzará a las 00:00 de este jueves y afectará a GM y La Rubí. El gremio aseguró que todavía no hubo avances para destrabar el conflicto.

La Unión Tranviarios Automotor (UTA), seccional Catamarca, ratificó el paro de colectivos por 48 horas previsto a partir de las 00:00de este jueves, ante la falta de pago de diferencias salariales por parte de las empresas GM y La Rubí. Desde el gremio señalaron que, hasta el momento, no hubo respuestas favorables al reclamo, aunque mantienen abierta la posibilidad de alcanzar un acuerdo que permita evitar la medida de fuerza.

En diálogo con El Ancasti, el dirigente gremial Roque Chanquía confirmó que la decisión continúa vigente y que los trabajadores permanecen a la espera de una solución. "Hasta el momento no tenemos mayores novedades, por lo tanto, la medida dispuesta a partir de las cero horas está en vigencia. Nosotros apelamos siempre al diálogo, pero no tenemos ninguna novedad respecto de nuestro reclamo", expresó.

El conflicto se originó por el incumplimiento en el pago de diferencias correspondientes al concepto de viáticos de agosto y septiembre, contempladas en un acuerdo salarial homologado. Según explicó Chanquía, las empresas involucradas fueron notificadas formalmente, pero manifestaron que no reconocerán los montos reclamados al considerar que no corresponden a lo pactado.

En este sentido, el representante sindical cuestionó la postura de ambas firmas y remarcó que el resto de las empresas de transporte cumple con las condiciones establecidas. "Hay un acuerdo que se envió a homologación y que fue homologado por el Ministerio de Educación y Trabajo. Es lo que están cumpliendo todas las demás, salvo estas dos empresas", sostuvo.

Pese a la falta de avances, Chanquía aclaró que todavía existe la posibilidad de suspender la medida si las empresas regularizan la situación o presentan un compromiso concreto de pago. "La solución sería que hagan efectivo lo que solicitamos nosotros, que es el dinero faltante del concepto del viático de dos empresas, o al menos un compromiso serio de que mañana lo van a hacer efectivo", explicó.

Por otra parte, el dirigente señaló que la Secretaría de Transporte de la provincia fue notificada sobre la medida, aunque aclaró que se trata de un conflicto que debe resolverse entre trabajadores y empleadores. En ese sentido, indicó que la

intervención del organismo es indirecta y que la responsabilidad de alcanzar una solución corresponde a las partes involucradas.

Finalmente, Chanquía manifestó que el gremio mantiene las expectativas de llegar a un entendimiento antes del inicio de la protesta. Si bien consideró que los montos reclamados no representan una suma elevada, destacó su importancia para los trabajadores afectados.

De no producirse un acuerdo durante las próximas horas, el paro comenzará a las 00:00 de este jueves y se extenderá durante 48 horas, con impacto exclusivo en los servicios prestados por GM y La Rubí.

CATAMARCA – El Ancasti – 21.10.2026

Transporte no renovará el permiso a El Nene y buscará una nueva empresa para la línea 104

El secretario Lucas Stampfli confirmó que se abrirá una convocatoria. Se exigirá la incorporación de colectivos en regla y la absorción de los choferes.

El secretario de Transporte de la Provincia, Lucas Stampfli, confirmó a El Ancasti que el organismo no otorgará la renovación del permiso precario a la empresa de colectivos El Nene para la prestación del servicio en la línea 104. La decisión se fundamenta en

reiteradas irregularidades mecánicas y de seguridad detectadas en la flota, entre las que se incluyen unidades dadas de baja que circulaban con pasajeros, vehículos con la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) rechazada y un episodio reciente en el que se prendió fuego la cinta de freno de uno de los coches.

En el programa Tiempo Real de Ancasti Streaming, el funcionario explicó que el Ministerio de Gobierno dispuso convocar a las demás empresas que operan en el área metropolitana para seleccionar un nuevo prestador que garantice la continuidad de la línea. Según precisó el funcionario, el proceso de recambio contempla dos exigencias centrales para el futuro concesionario: la incorporación de colectivos en condiciones técnicas, de confort y seguridad, y la absorción del personal de choferes para resguardar las fuentes de trabajo.

Stampfli detalló las irregularidades que motivaron la apertura de un sumario administrativo y el inicio del trámite de caducidad. “Se instruyó sumario contra la empresa por el hecho de que estaba circulando con unidades que habían sido dadas de baja por obsoletas. En un relevamiento detectamos ese mismo día dos unidades en esa condición”, señaló el secretario, al recordar que previamente se habían retirado cuatro coches por presentar las cubiertas desgastadas y que en las últimas horas recibieron informes de la RTO con resultados "en carácter de condicional", lo que impide el rodaje de las unidades.

Respecto al esquema transitorio, el titular de la cartera garantizó la prestación del servicio a los usuarios, aunque admitió que la falta de unidades operativas provoca alteraciones en los cronogramas habituales. “El servicio está garantizado, quizás no va a pasar cada 10 minutos, pasará cada 15 o 20, pero la continuidad está asegurada”, indicó, al tiempo que remarcó que los controles estrictos continuarán sobre los coches

restantes hasta que se concrete la resolución definitiva de caducidad e ingrese el nuevo operador.

A la espera de propuestas para la concesión

El funcionario puntualizó que la línea 104 registra uno de los mejores índices de corte de boleto y frecuencia de pasajeros por kilómetro de la ciudad, por lo que estimó que la convocatoria resultará atractiva para las firmas del sector. En esa línea, remarcó que las empresas interesadas deberán presentar sus propuestas técnicas y financieras, las cuales serán evaluadas por las áreas de Asesoría Legal y de Sumarios del organismo.

Asimismo, Stampfli diferenció la situación del resto de las prestadoras urbanas, al indicar que la empresa Cooperativa sumó tres unidades con aire acondicionado para la línea 201, mientras que La Rubí se comprometió a incorporar cuatro colectivos modernos.

Finalmente, descartó que la medida responda a un proceso de ahogamiento financiero y enfatizó: “Hace más de un año que venimos trabajando en este tema. Los plazos otorgados fueron más que razonables, pero no podemos negociar la seguridad del pasajero”.

Provincia de Santa Fe

SANTA FE

SANTA FE – Mi Telefé – 22.10.2026

Caída del transporte público en Santa Fe: se usó un 12,6% menos en julio

El Índice de Servicios Públicos del IPEC registró un retroceso general del 0,6% en julio de 2026, impulsado por la fuerte contracción del boleto urbano.

El Instituto Provincial de Estadística y Censos (IPEC) publicó su informe sobre el Índice de Servicios Públicos en la provincia de Santa Fe, correspondiente a julio de 2026.

El indicador general sufrió una caída interanual del 0,6%, impulsada de forma determinante por el retroceso en la movilidad de pasajeros, rubro que amortiguó los incrementos registrados en el consumo de energía y en los peajes.



En la medición desestacionalizada respecto de junio de 2026, el índice general mostró una retracción del 1,8%.

Los datos confirman un comportamiento volátil del indicador en lo que va del año, tras haber marcado bajas pronunciadas en enero y febrero, breves recuperaciones durante el otoño y

una vuelta al terreno negativo en la temporada invernal.

Caída marcada en el transporte y suba en servicios básicos

El transporte de pasajeros se consolidó como el sector de mayor impacto negativo al registrar una baja interanual del 12,6%, secundado por el transporte de carga, que cayó un 3,2%.

En el análisis mensual desestacionalizado comparado con junio, el traslado de pasajeros retrocedió un 5,2%.

En contraposición con el desplome del transporte público, otros componentes de la muestra oficial presentaron variaciones positivas interanuales en julio:

- Peajes: registraron un incremento del 3,6%.
- Electricidad, gas y agua: la demanda combinada creció un 2,1%.
- Transporte de carga: retrocedió un 1,5% mensual, aunque mostró una leve recuperación del 1,4% en la medición de tendencia-ciclo.

Una tendencia contractiva que se sostiene en el tiempo

Al analizar el indicador de tendencia-ciclo —métrica que suaviza las variaciones estacionales para observar el comportamiento de fondo—, el IPEC identificó una contracción general del 0,9% respecto del mes previo.

El transporte de pasajeros mantiene una tendencia declinante continua que se extiende de manera ininterrumpida desde enero de 2025.

Pese a que el registro de julio de 2026 refleja una desaceleración en la magnitud del deterioro frente a períodos anteriores, el sector no logra revertir el sesgo negativo que afecta a la movilidad en el territorio provincial.

SANTA FE – LT10 – 22.10.2026

Baja pronunciada en el uso de transporte público en Santa Fe

El dato se desprende del informe del IPEC sobre servicios públicos. Una situación similar se da en la ciudad de Rosario.

El Índice de Servicios Públicos de Santa Fe registró en julio de 2026 una caída interanual del 0,6%, según el informe del Instituto Provincial de Estadística y Censos (IPEC). La baja estuvo marcada principalmente por la contracción del transporte de pasajeros, mientras que la demanda de electricidad, gas y agua y el tránsito por peajes mostraron aumentos respecto del mismo mes de 2025.

De acuerdo con el relevamiento, el transporte de pasajeros tuvo una caída interanual del 12,6%, la más pronunciada entre los rubros analizados. También retrocedió el transporte de carga, con una baja del 3,2%. En cambio, la demanda de electricidad, gas y agua creció un 2,1%, mientras que los peajes registraron una suba del 3,6%.

La comparación mensual también mostró un retroceso. En términos

desestacionalizados, el índice general cayó un 1,8% en julio respecto de junio.

En ese período, el transporte de pasajeros disminuyó un 5,2%, el transporte de carga bajó un 1,5%, los peajes retrocedieron un 1,1% y la demanda de electricidad, gas y agua se redujo un 1%.

Tendencia-ciclo

El indicador de tendencia-ciclo, que atenúa fluctuaciones de corto plazo para mostrar la evolución subyacente de la actividad, presentó una variación negativa del 0,9% respecto de junio. En este análisis, el transporte de carga fue la única categoría con evolución positiva, con un aumento del 1,4%. En cambio, el transporte de pasajeros cayó un 1,1%, mientras que electricidad, gas y agua y peajes disminuyeron un 0,9% cada uno.

Contexto anual y comportamiento en 2026

Los datos de julio se suman a un comportamiento irregular del índice durante 2026. En la comparación interanual, el indicador general había registrado bajas del 6,9% en enero y del 10,4% en febrero, antes de mostrar aumentos en marzo, abril y mayo. En junio volvió a terreno negativo, con una caída del 3%.

Pese a la recuperación interanual observada en algunos rubros, el transporte de pasajeros mantuvo una tendencia contractiva durante todo el período analizado. Según los registros del IPEC, este rubro acumula variaciones interanuales negativas desde enero de 2025, aunque en julio de 2026 la caída fue menor que en varios meses previos.