RESUMEN MEDIOS 05-10-2026

PROVINCIA / CIUDAD	TEMA	PÁGINA
Provincia de Buenos Aires / Buenos Aires (AMBA)	Caída del 20% en pasajeros de colectivos, trenes y subtes tras la pandemia; cambios de hábitos, tarifas y aumento de congestión vehicular.	1, 2, 3, 4
Provincia de Buenos Aires / Buenos Aires (AMBA)	Nuevos cuadros tarifarios y diferencias de precios en los boletos de colectivos entre CABA ($920) y Provincia ($1.206), subtes y peajes.	5, 6
Capital Federal	Anuncio de licitación de la nueva Línea F de subte (Barracas-Palermo), inversión y Plan de Renovación de la red.	6, 7, 8
Capital Federal	Amenaza de paro gremial de subtes (AGTSyP) ante descuentos salariales en la Línea A.	8, 9
Capital Federal	Implementación y recorridos del nuevo Trambus eléctrico de superficie.	8, 9
Regional (Zona Norte AMBA / San Isidro)	Reorganización y nuevos recorridos de colectivos para las líneas 343 y 333.	9, 10, 11, 12
Provincia de Buenos Aires / La Plata	Conflicto gremial y denuncia de persecución sindical tras el despido de una chofer de la Línea Oeste.	12, 13
Provincia de Chubut / Puerto Madryn	Ampliación de recorrido de la Línea 5 de la empresa Ceferino en el Parque Agrario.	13
Provincia de Córdoba / Córdoba e Interior	Paralización del transporte interurbano y urbano del interior debido a asambleas gremiales de Aoita por reclamos salariales.	13, 14, 15, 16
Provincia de San Juan / San Juan	Revisión de costos de la Red Tulum y análisis de subsidios (solo el 17% paga tarifa completa).	16, 17
Provincia de San Juan / Rawson	Ataques vandálicos a piedrazos contra unidades de las líneas 211 y 212 dejan un pasajero herido.	18, 19
Provincia de Santa Fe / Santa Fe	Aumento en las tarifas de los colectivos interurbanos que unen Santa Fe con Paraná.	19

Provincia de Santa Fe / Rosario	Incremento del 25% en el boleto de colectivo urbano ($2.150); debate por subsidios y regulación de plataformas (Uber/DiDi).	20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27
Provincia de Santa Fe / Venado Tuerto	Cierre definitivo de la Empresa Venado tras 30 años de servicio directo hacia Santa Fe por crisis financiera.	27, 28, 29

Provincia de Buenos Aires

BUENOS AIRES

BUENOS AIRES – El Editor – 04.10.2026

El AMBA se cansó del bondi y cada vez menos gente viaja como antes



Colectivos, trenes y subtes todavía no recuperaron la cantidad de pasajeros que tenían antes de la pandemia.

La caída ronda el 20% y detrás aparecen tarifas más caras, menor frecuencia, teletrabajo y nuevas formas de moverse.

Hubo un tiempo en el que salir de casa significaba prácticamente una sola cosa para buena parte del AMBA.

Caminar hasta la parada, esperar el colectivo, subir al tren o bajar al subte y tratar de llegar a destino. La pandemia cambió esa rutina y, aunque las actividades volvieron hace años, hay algo que nunca terminó de regresar del todo.

El transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires todavía registra cerca de un 20% menos de viajes que antes de la pandemia, una caída que atraviesa a colectivos, trenes y subtes y que muestra que los hábitos de movilidad cambiaron bastante más de lo que parecía.

Y no hay una sola explicación. El precio del boleto, la menor frecuencia, los problemas en algunos servicios, el teletrabajo y la aparición de nuevas alternativas fueron modificando la manera en que millones de personas se trasladan todos los días.

El colectivo perdió pasajeros

El colectivo sigue siendo el principal medio de transporte público del AMBA, pero tampoco logró recuperar los niveles anteriores a 2020.

Según los datos analizados por Infobae, la cantidad de pasajeros transportados en colectivos cayó alrededor de 19% respecto de los niveles previos a la pandemia. Además, las empresas operan con unas 2.000 unidades menos al comparar marzo con marzo.

La situación tiene un comportamiento todavía más marcado durante los fines de semana. Un análisis anterior sobre los datos de la Asociación Argentina de Empresarios del Transporte Automotor mostró que los domingos la cantidad de pasajeros cayó 24% entre junio de 2024 y junio de 2026, mientras que en las líneas

provinciales la baja llegó al 31%.

Es decir que no solamente hay menos viajes para ir a trabajar. También cambiaron las salidas, los recorridos y la manera en que la gente organiza su tiempo libre.

Y ahí aparece una de las preguntas interesantes del fenómeno. ¿Es que la gente dejó de viajar o encontró otra manera de hacerlo?

Entre el precio y la frecuencia

Uno de los factores que aparece con mayor fuerza es el costo. Viajar en transporte público se volvió más caro y eso comenzó a pesar especialmente en los traslados familiares y en los viajes que no son estrictamente necesarios.

Por otro lado, la frecuencia de los servicios también juega un papel importante. Cuando un colectivo tarda más en llegar, un tren tiene interrupciones o una formación no completa su recorrido habitual, el usuario empieza a buscar alternativas. El problema deja de ser solamente cuánto cuesta viajar y pasa a ser cuánto tiempo demanda hacerlo.

En ese escenario aparecieron con más fuerza las motos, las bicicletas, los autos particulares y las aplicaciones de viajes.

El teletrabajo también dejó su marca. Muchas personas que antes tenían que viajar cinco días por semana hacia la Ciudad de Buenos Aires ahora lo hacen menos veces o directamente trabajan desde sus casas. Eso modificó una parte importante de los movimientos diarios del AMBA.

La consecuencia es una transformación silenciosa. No hubo un día en el que todos hayan decidido abandonar el colectivo, pero de a poco una parte de los viajes dejó de hacerse como antes.

El tren tampoco se salva

Los ferrocarriles muestran un panorama similar, aunque con diferencias importantes entre las distintas líneas.

En el primer semestre de 2026, seis de las ocho redes analizadas registraron menos pasajeros que en el mismo período de 2024. Las caídas más fuertes se dieron en el Mitre, con 46%, seguido por el Sarmiento, con 27%, y el Roca, con 18%.

Y el Roca es especialmente importante para la región porque conecta distintos puntos del sur del conurbano con la Ciudad de Buenos Aires, además de ser utilizado diariamente por miles de personas que necesitan trasladarse por trabajo, estudio o trámites.

El problema, entonces, no se reduce a una cuestión de comodidad. Cuando una parte de los usuarios abandona el transporte público y se pasa al auto, la moto o una aplicación, también cambia la circulación de toda el área metropolitana.

BUENOS AIRES – Infobae – 04.10.2026

Transporte público en el AMBA: los colectivos, trenes y subtes perdieron cerca del 20% de sus pasajeros desde la pandemia

La caída se explica por la menor frecuencia, el aumento de las tarifas y los cambios en los hábitos de movilidad, que impulsaron el uso de autos, motos, bicicletas y aplicaciones de viaje



La recuperación de la actividad posterior a la pandemia no devolvió al sistema de transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) la cantidad de pasajeros que tenía antes de 2020. Colectivos, trenes y subtes registran hoy cerca de un 20% menos de viajes, una merma que se combina con el aumento de las tarifas, la menor frecuencia de los servicios y la expansión de otras formas de movilidad.

El analista Emmanuel Ferrario puso esos datos en discusión en Infobae A las Nueve sobre movilidad urbana, a partir de un estudio difundido en agosto por cámaras del sector con información de la tarjeta SUBE y registros oficiales. “Responde, por un lado, a la caída de la frecuencia”, afirmó al explicar el descenso de la demanda.

Según Ferrario, el fenómeno no responde a una sola causa. La situación económica, los cambios en las rutinas laborales y la disponibilidad de motos, bicicletas, autos particulares y aplicaciones de viaje modificaron los hábitos de traslado en la Ciudad de Buenos Aires y el conurbano.

Los colectivos perdieron 19% de sus pasajeros en el AMBA

De acuerdo con el analista, los colectivos registraron una caída del 19% en la cantidad de viajes dentro del AMBA. Además, señaló que, al comparar marzo con marzo, las empresas operaron con 2.000 unidades menos.

El retroceso es todavía más marcado en el subte. Entre 2015 y 2025, el sistema acumuló una baja cercana al 50%, mientras que la cantidad de pasajeros sigue un 40% por debajo del nivel que tenía al final de la pandemia, según la exposición del entrevistado.

En los ferrocarriles, Ferrario ubicó la disminución por encima del 40% en la línea Mitre, cerca del 30% en el Sarmiento y alrededor del 20% en el Roca. A su criterio, los problemas de mantenimiento y los servicios que no completan sus recorridos habituales también inciden en la decisión de los usuarios.

“Cuando la frecuencia no es previsible, vos empezás a evaluar otros medios de transporte”, dijo Ferrario. La pérdida de regularidad, planteó, afecta la posibilidad de organizar los traslados cotidianos y empuja a parte de los pasajeros hacia otras

alternativas.

El costo de viajar también reordenó los hábitos

El aumento de las tarifas aparece como otro de los factores que explican la caída. Ferrario sostuvo que el gasto en transporte pasó de representar 2,5 puntos de la canasta básica total a fines de 2015 a casi ocho puntos en la actualidad.

El impacto se vuelve más visible en los viajes familiares y en las salidas de fin de semana. Según indicó, una familia de cuatro integrantes puede desembolsar cerca de $ 10.000 por un traslado de ida y vuelta.

Los domingos, añadió, el uso del transporte público muestra una baja cercana a 30 puntos. Esa caída puede estar asociada a una menor cantidad de salidas y de actividades laborales, además del precio de los pasajes.

“No sabemos si ese 34% pasó a una aplicación o no”, aclaró Ferrario al referirse a los cambios en los viajes recreativos. “Quizás se quedó en la casa”, agregó.

Motos, bicicletas, caminatas, autos de aplicación y viajes compartidos cubren ahora una parte de los trayectos que antes se realizaban en colectivos, trenes o subtes. El teletrabajo y la aparición de centros laborales fuera del centro porteño también alteraron los recorridos diarios y redujeron algunos desplazamientos hacia la Ciudad.

La caída del transporte público agrava la congestión

El reemplazo de los medios masivos por automóviles particulares tiene efectos sobre la circulación en el AMBA, advirtió Ferrario. Mientras un colectivo puede trasladar entre 50 y 70 personas, un auto que ingresa a la ciudad lleva en promedio a 1,2 pasajeros.

“Un colectivo son casi como cincuenta autos”, expresó. La comparación ilustra la presión que supone para las calles el traspaso de usuarios desde el transporte público hacia vehículos particulares o servicios de aplicaciones.

Ferrario señaló que hay referencias de un mayor ingreso de autos a la ciudad, aunque no precisó una cifra. Consideró que la desconcentración de los lugares de trabajo podría resultar favorable si no deriva en un aumento del uso del automóvil.

La coordinación entre tres gobiernos limita la planificación

Al comparar el AMBA con Madrid, Londres, Santiago y Berlín, Ferrario destacó que esas áreas urbanas cuentan con organismos que articulan tarifas, recorridos e integración entre los distintos medios de transporte.

En el área metropolitana de Buenos Aires, en cambio, intervienen tres gobiernos con competencias propias. Para Ferrario, esa distribución dificulta una planificación conjunta de los servicios que conectan la Ciudad con el conurbano.

“Tenés tres gobiernos como si fueran tres consorcios”, dijo. Según su planteo, una agencia metropolitana con recursos propios podría definir tarifas, rutas e integración de pasajes para el conjunto del sistema.

El analista sostuvo que Argentina no logró establecer esa coordinación durante décadas y que las diferencias políticas y administrativas complican los acuerdos.

También extendió el diagnóstico a las ciudades del interior, donde la eliminación del fondo de compensación elevó las tarifas y varias capitales registraron caídas en el

uso del transporte público.

BUENOS AIRES – Clarín – 03.10.2026

El colectivo cuesta $920 en CABA y $1.206 en Provincia: por qué hay diferencia



Las tarifas no son iguales porque los servicios dependen de distintas jurisdicciones y tienen mecanismos de actualización diferentes.

El subte también aumentó desde octubre y el boleto pasó a $1.817, mientras que subieron los peajes porteños.

Viajar en transporte público es más caro desde este jueves 1° de octubre. Entraron en vigencia los nuevos cuadros tarifarios para los colectivos de la Ciudad y la provincia de Buenos Aires, mientras que también aumentaron el subte y los peajes porteños.

En la Ciudad, el boleto mínimo de colectivo para recorridos de hasta tres kilómetros pasó de $887,99 a $920,48. Para viajes de 3 a 6 kilómetros cuesta $1.022,81; de 6 a 12 kilómetros, $1.101,59; y de 12 a 27 kilómetros, $1.180,44.

Cuánto cuesta el colectivo en Provincia desde octubre

En las líneas provinciales del AMBA, el boleto mínimo con SUBE registrada quedó en $1.206,39. Para recorridos de 3 a 6 kilómetros cuesta $1.357,18; de 6 a 12 kilómetros, $1.507,98; y de 12 a 27 kilómetros, $1.809,58.

Los nuevos cuadros tarifarios bonaerenses entraron en vigencia a las 00 hs. de este jueves 1° de octubre.

Cuánto cuesta el subte desde octubre

El pasaje general del subte aumentó de $1.753 a $1.817. El esquema mantiene los descuentos para pasajeros frecuentes y las tarifas especiales.

La actualización toma como referencia el IPC de agosto y suma un 2% adicional, de acuerdo con el mecanismo vigente.

Cuánto cuestan los peajes porteños

Los peajes de las autopistas de la Ciudad también aumentaron 3,7%.

Para autos, la tarifa de las autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno quedó en $4.787,85 y sube a $6.785,16 en hora pico.

En la Illia, Retiro II-Sarmiento y Salguero, el valor es de $1.994,73 y llega a $2.820,85 durante la hora pico.

Por qué los colectivos tienen distintas tarifas en CABA y Provincia

Los aumentos no son iguales en todas las líneas del AMBA porque los servicios dependen de distintas jurisdicciones. Por eso, desde octubre el boleto mínimo de las líneas provinciales tiene un valor diferente al de los colectivos que circulan exclusivamente dentro de la Ciudad.

En ambos casos, la actualización toma como referencia la inflación de agosto, que fue del 1,7%, más un 2% adicional. Para las líneas bonaerenses también se contempla una variable vinculada con la evolución del precio de los combustibles.

CAPITAL FEDERAL

CAPITAL FEDERAL – a24 – 03.10.2026

Jorge Macri anunció la licitación de la Línea F del subte: unirá Barracas con Palermo



El Gobierno porteño anunció el llamado a licitación para construir la Línea F de subte. Dos consorcios de empresas nacionales e internacionales se presentaron para hacer las obras por una inversión de US$1.350 millones. Se adjudicará en diciembre y las obras empezarán a principios de 2027.

El jefe de Gobierno porteño, Jorge Macri anunció el llamado a licitación para construir la Línea F de subterráneos, que conectará Barracas con Palermo. El Gobierno de la Ciudad precisó que este viernes se abrió el primer sobre con las propuestas técnicas de los consorcios interesados en llevar adelante el proyecto y en una segunda instancia se conocerán las ofertas económicas.

“Abrimos los sobres para conocer las ofertas técnicas de los dos consorcios de empresas nacionales e internacionales que se presentaron para construir la Línea F. En diciembre se adjudica y los trabajos arrancan a principios de 2027”, sostuvo el jefe de Gobierno, Jorge Macri, en un mensaje publicado en X.

Según precisaron fuentes del Gobierno de la Ciudad consultadas por A24.com, al llamado se presentaron dos consorcios de empresas para competir por la oferta.

Se trata de CITIC Construction -Ranken Railwail Construction - Supercemento - Eleprint - Panedile, por un lado, y el consorcio Roggio - Ghella, por otro.

¿Cómo serán las obras y el recorrido de la nueva Línea F de Subterráneos de Buenos Aires?

La línea F tendrá 12 estaciones y se conectará con seis líneas de la red y dos de trenes. Con una inversión de US$1.350 millones, será la obra de transporte más importante de Buenos Aires en los próximos años.

La licitación del Ministerio de Movilidad e Infraestructura es una oportunidad estratégica para mejorar la movilidad en Buenos Aires y su área metropolitana, y permitirá optimizar la conectividad transversal y aliviar la congestión en las restantes líneas.

Su recorrido unirá a Barracas –barrio al que nunca había llegado la red de subtes–, Constitución, San Cristóbal, Monserrat, San Nicolás, Recoleta y Palermo, lo que permitirá la combinación con las seis líneas de subtes de la red.

Según indicó el Gobierno “es la primera vez en 25 años que se anuncia una nueva línea de subte. La Línea F tendrá un papel clave en la conectividad de los viajes en la ciudad, ya que “facilitará el desplazamiento norte-sur de más de 300 mil pasajeros diarios, descongestionará a la Línea C y potenciará el uso de la red de subtes”.

También conectará otras líneas, y el Ferrocarril Roca en Plaza Constitución –la estación ferroviaria más transitada del país, por donde circulan algo más de un millón de pasajeros a diario– y la estación Palermo del San Martín.

Se construirán 12 estaciones: Brandsen, Constitución, Cochabamba, Chile, Congreso, Corrientes, Pizzurno, Recoleta, Pueyrredón, Coronel Díaz, Ecoparque y Pacífico.

En total el recorrido tendrá una extensión de 9,8 kilómetros y las estaciones contarán con los últimos adelantos tanto de construcción como a nivel tecnológico.

Tras el llamado a licitación nacional e internacional las obras comenzarán durante el año próximo.

Qué es el Sistema Integrado de Movilidad Urbana

La construcción de la Línea F forma parte de una estrategia mucho más amplia, el Sistema Integrado de Movilidad Urbana, destinado a modernizar y articular los distintos medios de transporte y ofrecer desplazamientos más ágiles, seguros, eficientes y sostenibles para los millones de personas que circulan diariamente por la Ciudad de Buenos Aires.

La movilidad urbana sustentable constituye uno de los pilares centrales de esta estrategia. Su propósito es reducir las emisiones contaminantes y el ruido generado por el transporte, promover un uso más eficiente de la energía, priorizar los desplazamientos peatonales y en bicicleta, fortalecer el transporte público y optimizar el uso del espacio urbano. Este enfoque contribuye a mejorar la calidad ambiental, la salud de los vecinos y la utilización eficiente de los recursos públicos.

“La Línea F va a transformar la manera en que nos movemos por Buenos Aires. Es la primera línea de subte que se licita en 25 años y la estamos diseñando con estándares internacionales. Es una obra pensada a largo plazo, que incorpora tecnología, automatización y nuevas soluciones para sumar capacidad”, afirmó Pablo Bereciartua, ministro de Movilidad e Infraestructura porteño.

¿Qué pasa con las otras líneas de subte?

En simultáneo, la Ciudad informó en un comunicado que se avanzó con la compra de

214 coches para renovar las líneas A, B, y C, con una inversión de unos 370 millones de dólares.

Por otra parte, sigue con su Plan de Renovación Integral de estaciones. Como se vio reflejado en el presupuesto enviado a la Legislatura, la inversión en obras para el subte alcanzará los 917 mil millones de pesos.

La estrategia de sumar la Línea F se complementa con el desarrollo del Trambus, un sistema eléctrico de superficie pensado para fortalecer la conexión transversal de distintos sectores de la Ciudad mediante corredores de capacidad intermedia.

Su implementación, estimada para fin de año, permitirá ampliar la cobertura del transporte público y mejorar la integración con las líneas de subte existentes.

A estas iniciativas se suma la experiencia de los buses eléctricos que circulan por el área central y conectan Parque Lezama con Retiro mediante un servicio silencioso y libre de emisiones: “Su incorporación representó un primer paso en la expansión de la electromovilidad y permitió evaluar nuevas alternativas de transporte sustentable para la Ciudad", indicó el Gobierno porteño.

CAPITAL FEDERAL – El Destape – 04.10.2026

Paro de subtes: amenazan con medida de fuerza gremial este lunes

Nestor Segovia, Secretario General de Asociación Gremial de Trabajadores del Subte y Premetro, anunció que avanzarán con la medida de fuerza si EMOVA continúa con descuentos indiscriminados a los empleados de la Línea A.



Nestor Segovia, Secretario General de Asociación Gremial de Trabajadores del Subte y Premetro, señaló este domingo 4 de octubre por la noche que desde EMOVA continúan realizando descuentos indiscriminados a diferentes trabajadores de la Línea A.

Debido a esta situación, advirtió a través de su cuenta oficial de X que de seguir esa tendencia durante el lunes, se convocará a un paro no solo en las formaciones del ramal que conecta San Pedrito con Plaza de Mayo, sino también a los demás.

Amenazan con paro de subtes este lunes.

El dirigente sindical dejó entrever la postura del AGTSyP frente a los hechos ya mencionados, señalando que "si mañana la empresa (EMOVA) vuelve a avanzar con descuentos indiscriminados y arbitrarios, los trabajadores de la Línea A y de los demás sectores realizaremos medida de fuerza gremial".

Como queda de manifiesto, esto no solo involucraría a la A, sino también a otras de las que forman el entramado de subtes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y

que una enorme cantidad de argentinos emplea en su día a día para dirigirse a sus respectivos puntos de trabajo; estudio; ocio u hogares.

Esta situación ya había ocurrido a principios de septiembre, cuando el propio Segovia denunció por redes que "40 compañeros y compañeras" sufrieron "descuentos injustificados por parte de la empresa" llegando a casos de "30 de días de descuento". A fines de agosto también se erigió un reclamo por la acumulación de basura debido a la falta de personal, algo que también fue exhibido por el titular.

CAPITAL FEDERAL – Foro de Baires – 04.10.2026

El trambus comienza a funcionar en Octubre con nuevos recorridos

El trambus comienza a funcionar en Octubre con nuevos recorridos

El nuevo transporte eléctrico de la Ciudad tiene fecha prevista de estreno: octubre de 2026. La primera línea, denominada T1, conectará Nueva Pompeya con Aeroparque, con un recorrido de unos 20 kilómetros y 71 paradores.

El Trambús atravesará varios barrios porteños y pasará por avenida Sáenz, Almafuerte, Caseros, avenida La Plata, Rivadavia, Ángel Gallardo, Honorio Pueyrredón, Juan B. Justo, Dorrego y Costanera Norte. También tendrá conexiones con los subtes A, B, D, E y H y con distintos servicios ferroviarios. El sistema funcionará con vehículos eléctricos, carriles exclusivos o preferenciales y prioridad semafórica. Según la Ciudad, podría reducir los tiempos de viaje hasta un 40%.

¿Cuánto va a costar? Todavía no hay una tarifa definitiva. En enero se habían difundido valores de entre $568,82 y $731,34, pero no deben tomarse como el precio vigente. Tampoco está definido qué líneas de colectivos podrían modificarse por la llegada del Trambús. Lo que sí se anunció son cambios en la circulación de algunas avenidas, como Honorio Pueyrredón, en Caballito.

REGIONAL

REGIONAL – El comercio Online – 04.10.2026

Línea 343: cambian los recorridos y vuelve la numeración 333 desde este lunes

Desde este lunes 5 de octubre, Compañía Noroeste S.A. implementará un nuevo esquema en Zona Norte. Tres servicios recuperarán la numeración 333 y la línea 343 modificará uno de sus recorridos para pasar por Estación Olivos.

Tras el período de prueba y la evaluación del esquema implementado durante los últimos meses, desde este lunes 5 de octubre quedan confirmados los nuevos recorridos de colectivos en San Isidro.

Los servicios que la línea 343 venía realizando de manera provisoria quedan incorporados a la línea 333, perteneciente a la misma compañía. Con esta modificación, los ramales de la 333 extienden sus recorridos hacia sectores de Bajo Boulogne y Villa Jardín.



La reorganización también define el nuevo esquema de la 343, mientras que las líneas 228, 314 y 338 continúan con los recorridos que ya tenían establecidos.

Línea 333: los tres ramales y sus recorridos completos

Los recorridos incorporados a la 333 quedan distribuidos en tres ramales: A, C y D. Cada uno tendrá una identificación específica mediante el color de su cartel.

Ramal A: Carapachay–Acassuso

El Ramal A estará identificado con cartel blanco con letras rojas.

IDA: Desde Dr. J. Ingenieros y Av. B. Ader, por Av. B. Ader, D. de Acassuso, M. Pedraza, su continuación Ascasubi, Independencia, Ituzaingó, su continuación H. Quiroga, Paraná, Virrey Vértiz, Ucrania, Independencia, Av. A. Rolón (RP.4), J. Figueroa Alcorta, Malabia, B. de Irigoyen, Rotonda de Soleil, retoma B. de Irigoyen, Cno. Real Morón - San Fernando, Nuestras Malvinas, Matheu, Blandengues, Yatay, Av. A. Rolón (RP.4), Puente Márquez, Av. A. Rolón (RP.4), Alte. B. Encalada, Av. Sucre, J. Ingenieros, Av. A. Rolón, Intendente Neyer, Av. Centenario, su continuación Av. Santa Fe hasta Rotonda de Acassuso.

VUELTA: Desde Av. Santa Fe y Rotonda de Acassuso, por Av. Santa Fe, su continuación Av. Centenario, Intendente Neyer, Av. A. Rolón, J. Ingenieros, Av. Sucre, Alte. B. Encalada, Av. A. Rolón (RP.4), Puente Márquez, Av. A. Rolón (RP.4), J. Figueroa Alcorta, Malabia, B. de Irigoyen, Rotonda de Soleil, retoma B. de Irigoyen, Cno. Real Morón - San Fernando, Nuestras Malvinas, Matheu, Blandengues, Yatay, S. Ortiz (Est. Boulogne Sur Mer), Godoy Cruz, M. Rodríguez, Paraná, A. Guido, su continuación Drysdale, Independencia, Alvear, Chiclana, Cap. M. Cajaraville, Dr. J. Ingenieros hasta Av. B. Ader.

Ramal C: Rondín

El Ramal C, denominado Rondín, tendrá cartel rojo con letras blancas.

IDA: Desde D. de Acassuso y Av. B. Ader, por D. de Acassuso, M. Pedraza, su continuación Ascasubi, Independencia, Ituzaingó, su continuación H. Quiroga, Paraná, Virrey Vértiz, Ucrania, Independencia, Av. A. Rolón (RP. 4), J. Figueroa Alcorta, Matheu, Olazábal, Cno. Real Morón - San Fernando, M. de Sarratea, T. de Anchorena, B. de Irigoyen, Rotonda de Soleil, Colectora Panamericana Oeste, J. Figueroa Alcorta, Cno. Real Morón - San Fernando, C. Tejedor, Av. Uruguay, Alte. B. Encalada, J. Ingenieros, Av. Sucre, Gral. Guido, Av. Andrés Rolón, Diego Palma, Av. Centenario, su continuación Av. Santa Fe, Corrientes, Av. Fleming, Edison, Av. Fondo de la Legua, su continuación Av. B. Mitre, Av. Vélez Sarsfield, Av. B. Ader

hasta D. de Acassuso.

VUELTA: Desde D. de Acassuso y Av. B. Ader, por Av. B. Ader, Vélez Sarsfield, Av. B. Mitre, su continuación Av. Fondo de la Legua, Edison, Av. Santa Fe, su continuación Av. Centenario, 3 de Febrero, Av. A. Rolón, Tte. Lonardi, San Jose, Guido, Av. Sucre, J. Ingenieros, Alte. B. Encalada, Av. Uruguay, C. Tejedor, Cno. Real Morón - San Fernando, J. Figueroa Alcorta, Gurruchaga, B. de Irigoyen, T. de Anchorena, M. de Sarratea, Cno. Real Morón - San Fernando, Olazábal, Yatay, S. Ortiz (Est. Boulogne Sur Mer), Godoy Cruz, M. Rodríguez, Paraná, A. Guido, su continuación Drysdale, Independencia, Alvear, Chiclana, Cap. M. Cajaraville, Dr. J. Ingenieros hasta Av. B. Ader.

Ramal D: Carapachay–Acassuso por Tomkinson

El Ramal D estará identificado con cartel amarillo con letras negras.

IDA: Desde Dr. J. Ingenieros y Av. B. Ader, por Av. B. Ader, D. de Acassuso, M. Pedraza, su continuación Ascasubi, Independencia, Ituzaingó, su continuación H. Quiroga, Paraná, Virrey Vértiz, Ucrania, Independencia, Av. A. Rolón (RP.4), J. Figueroa Alcorta, Matheu, Olazábal, Cno. Real Morón - San Fernando, M. de Sarratea, T. de Anchorena, B. de Irigoyen, Rotonda de Soleil, Colectora Panamericana Oeste, J. Figueroa Alcorta, Cno. Real Morón - San Fernando, C. Tejedor, Av. Uruguay, Alte. B. Encalada, J. Ingenieros, sube a Acceso Norte Ramal Tigre en Rotonda J. Ingenieros, baja de Acceso Norte Ramal Tigre en Rotonda Intendente Tomkinson, cruza a Intendente Tomkinson, Av. A. Rolón, Diego Palma, Av. Centenario, su continuación Av. Santa Fe hasta Rotonda de Acassuso.

VUELTA: Desde Av. Santa Fe y Rotonda de Acassuso, por Av. Santa Fe, su continuación Av. Centenario, 3 de Febrero, Av. A. Rolón, Intendente Tomkinson, sube a Acceso Norte Ramal Tigre en Rotonda Int. Tomkinson, baja de Acceso Norte Ramal Tigre en Rotonda J. Ingenieros, cruza a J. Ingenieros, Alte. B. Encalada, Av. Uruguay, C. Tejedor, Cno. Real Morón - San Fernando, J. Figueroa Alcorta, Gurruchaga, B. de Irigoyen, T. de Anchorena, M. de Sarratea, Cno. Real Morón - San Fernando, Olazábal, Yatay, S. Ortiz (Est. Boulogne Sur Mer), Godoy Cruz, M. Rodríguez, Paraná, A. Guido, su continuación Drysdale, Independencia, Alvear, Chiclana, Cap. M. Cajaraville, Dr. J. Ingenieros hasta Av. B. Ader.

Qué pasa con la línea 343

La reorganización también modifica los servicios de la línea 343. Uno de los principales cambios es el recorrido que vinculará Liniers, Estación Olivos y Carupá.

Desde Liniers hasta Ader y Vélez Sarsfield, las unidades mantendrán el recorrido del denominado ramal azul de la 343. A partir de allí continuarán por parte del trazado que anteriormente realizaba el servicio Carapachay–Olivos, circulando por Ader y Drago, con paso por la Clínica Independencia, Estación Munro y Estación Olivos.

Desde Olivos, el servicio retomará el recorrido del ramal azul de la 343 para continuar hasta Carupá.

De esta manera, el servicio Carapachay–Olivos deja de funcionar como ramal independiente, mientras que parte de su trazado queda incorporada al recorrido Liniers–Estación Olivos–Carupá.

Los recorridos históricos de la 343 por Tigre, Carupá, Lourdes y 304 no sufren

modificaciones.

Las líneas 228, 314 y 338 mantienen sus recorridos

La Municipalidad de San Isidro también confirmó que las líneas 228, 314 y 338 continuarán con los recorridos que ya tenían establecidos.

El nuevo esquema surge después del período de prueba aplicado a los recorridos implementados durante los últimos meses. Los servicios provisorios de la 343 pasan ahora a formar parte de la 333, perteneciente a la misma compañía.

LA PLATA

LA PLATA – La Plata 1 – 03.10.2026

Despidieron a una chofer de la Línea Oeste en La Plata y desde la oposición de la UTA denunciaron persecución gremial

La trabajadora llevaba siete meses como chofer y había sido incorporada a una lista opositora para las elecciones de la UTA. Desde ese sector reclamaron su reincorporación, mientras que la empresa negó una persecución gremial

Una chofer de la Línea Oeste fue despedida en La Plata y la decisión abrió un nuevo frente de conflicto en medio de la fuerte interna que atraviesa la Unión Tranviarios Automotor (UTA). Desde un sector opositor del gremio denunciaron una presunta persecución sindical, mientras que la empresa rechazó esa acusación.

Héctor Sigara, candidato a secretario general de la seccional local de la UTA y referente de la Lista Negra, sostuvo que la desvinculación estaría relacionada con la participación de la trabajadora en ese espacio, enfrentado con la actual conducción sindical.



Según explicó el dirigente, la chofer llevaba siete meses trabajando y había quedado incorporada como candidata de la Lista Negra luego de una serie de modificaciones en la conformación de la nómina y de diferentes decisiones adoptadas por la Junta Electoral.

El conflicto se produjo en plena disputa por la conducción de la UTA. Las elecciones estaban previstas originalmente para los días 7 y 8 de octubre, pero fueron suspendidas por la Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo y trasladadas para el 17 y 18 de diciembre.

En ese contexto, Sigara aseguró que el sector opositor ya realizó una presentación para intentar revertir el despido. “Ya se mandó la denuncia correspondiente a la Cámara, donde se pide la reincorporación de la compañera porque va a ser candidata”, afirmó.

El referente de la Lista Negra también cuestionó el vínculo entre las empresas de transporte y la conducción sindical y advirtió que, a su entender, podrían producirse

nuevas desvinculaciones de trabajadores vinculados con el espacio opositor.

Desde la empresa Nueve de Julio, sin embargo, rechazaron que exista una persecución gremial detrás de la decisión. La compañía sostuvo que el despido de la chofer de la Línea Oeste respondió a cuestiones relacionadas con su desempeño laboral y negó que estuviera vinculado con su participación en la interna de la UTA.

De esta manera, el caso quedó atravesado por dos versiones contrapuestas mientras continúa la disputa gremial: desde la Lista Negra buscan la reincorporación de la trabajadora y vinculan su salida con su candidatura, mientras que la empresa sostiene que se trató de una decisión estrictamente laboral.

Provincia de Chubut

PUERTO MADRYN

PUERTO MADRYN – El Chubut – 04.10.2026

Ceferino amplía su recorrido del Parque Agrario



El recorrido pasará por el barrio Comercio, avenida del Trabajo, calles Chile, Costa Roca, Paraguay, Colombia, Domingo Sacio, para luego continuar con el habitual trayecto de la línea.

La empresa prestataria del servicio de transporte urbano de pasajeros de Puerto Madryn, Ceferino del Sur SA, informa a los usuarios que desde el día hoy amplia su recorrido por el Parque Agrario de la ciudad, correspondiente a la Línea 5.

En la comunicación emitida por al empresa indican que el recorrido pasará por el barrio comercio, avenida del Trabajo, calles Chile, Costa Roca, Paraguay, Colombia, Domingo Sacio, para luego continuar con el habitual trayecto de la línea.

Provincia de Córdoba

CORDOBA

CORDOBA – Comercio y Justicia *y otros* – 03.10.2026

Transporte interurbano: Aoita inicia asambleas desde el lunes por reclamos salariales

El gremio que nuclea a los choferes del servicio también alertó sobre un posible paro si no prosperan las

negociaciones que, según señaló la entidad sindical, no avanzaron conforme los planteos realizados

La Asociación Obrera de la Industria del Transporte Automotor (Aoita) anunció que realizará asambleas en todas las empresas desde las primeras horas del lunes y advirtió sobre la posibilidad de convocar a un paro en el transporte interurbano provincial y urbano del interior de Córdoba.



La decisión se tomó ante la falta de acuerdo en las negociaciones paritarias y, según el sindicato, la ausencia de propuestas salariales satisfactorias por parte de las empresas.

La medida fue resuelta por la Comisión Directiva del gremio junto con el Plenario General de Delegados y alcanzará a las empresas del sistema de transporte interurbano de la provincia y del servicio urbano de las ciudades del interior.

En un comunicado, Aoita cuestionó lo que considera una actitud intransigente del sector empresario y sostuvo que las reiteradas dilaciones en la negociación impiden avanzar hacia una recomposición salarial que atienda las necesidades de los trabajadores y sus familias.

Ante la falta de avances en las paritarias, el sindicato reclamó la intervención urgente del Gobierno provincial para destrabar las negociaciones y evitar que el conflicto se profundice.

Según expresó la organización, la ausencia de respuestas del sector empresario perjudica tanto a los trabajadores como a los usuarios del transporte.

El gremio advirtió que, si no recibe propuestas concretas, las medidas de fuerza podrían intensificarse hasta llegar a un paro en todo el sistema de transporte interurbano provincial y urbano del interior de Córdoba.

Sin embargo, el sindicato aclaró que mantiene abierta su disposición al diálogo para alcanzar un acuerdo salarial y evitar una interrupción del servicio.

Para ello, Aoita consideró necesario que las empresas presenten propuestas serias y concretas de recomposición salarial.

Por el momento, la única medida confirmada son las asambleas que comenzarán el lunes 5 de octubre. El sindicato no anunció una fecha para un eventual paro ni precisó los horarios o la duración de las reuniones en cada empresa.

CORDOBA – Cadena 3 – 05.10.2026

El transporte interurbano de Córdoba está paralizado por asambleas de Aoita

La medida también afecta a los colectivos urbanos de las localidades del interior. El gremio reclama una recomposición salarial, pidió la intervención del Gobierno provincial y advirtió sobre un posible paro.

El transporte interurbano de Córdoba permanece paralizado este lunes por las asambleas de Aoita y se estima que los servicios podrían restablecerse alrededor de las 8 de la mañana. La medida también alcanza al transporte urbano de localidades del interior, como Alta Gracia, Villa María, Río Cuarto y Carlos Paz.

El secretario gremial de la Asociación Obrera de la Industria del Transporte Automotor (Aoita), Claudio Luna, explicó a Cadena 3 que las asambleas comenzaron cerca de las 5 y que está previsto que terminen alrededor de las 7.30. Aclaró que la normalización dependerá del tiempo que necesite cada empresa para reorganizar las salidas.

"Todo depende de la velocidad que tengan las empresas para reprogramar los servicios una vez que la mano de obra esté disponible, pero calculamos que cerca de las 8 de la mañana deberían estar todos los servicios ya en circulación", señaló.

El dirigente no descartó nuevas asambleas durante la jornada. Explicó que los trabajadores debatían qué medidas adoptar si continúa estancado el reclamo de recomposición salarial. "No descartamos que pueda haber más asambleas. Siempre vamos a tratar de informarlas con el mayor tiempo posible para perjudicar menos a los usuarios", sostuvo.

En la terminal de ómnibus de la ciudad de Córdoba, numerosos pasajeros esperaban esta mañana para viajar a sus trabajos o regresar a sus hogares. Según constató Cadena 3, algunos conocían la convocatoria desde el viernes, pero no tenían otra alternativa de traslado. Otros se enteraron de la interrupción al llegar.

"Tengo que avisar. No queda otra", expresó un pasajero que debía ingresar a trabajar a las 8 y que, ante la falta de colectivos, no llegaría a horario.

Consultado por la falta de precisión en los horarios anunciados y las consecuencias para los usuarios, Luna sostuvo que el comunicado del viernes había advertido que los servicios estarían afectados desde las primeras horas del lunes. Aseguró que la intención de la protesta no es perjudicar a los pasajeros y responsabilizó a las empresas y a las autoridades provinciales por la falta de una solución.

• El aumento del boleto y el reclamo salarial

La paralización se produce después de que el jueves el transporte interurbano aplicara un incremento de alrededor del 15% en sus tarifas, que Luna precisó en un 14,68%. Fue el segundo aumento del año, después del que había entrado en vigencia el 2 de enero.

El secretario gremial cuestionó que, pese a esa suba, las empresas no presentaran una propuesta salarial en la reunión del viernes. "Ellos dijeron que no tienen absolutamente nada para ofrecer en la recomposición salarial que estamos pidiendo", afirmó.

Luna consideró que los trabajadores quedaron en medio de una disputa entre los empresarios y el Estado. "Si ellos reciben un incremento de tarifa, mínimamente algo seguramente podrían ofrecer", planteó.

Respecto de las negociaciones, reconoció que las expectativas son bajas. Según indicó, no hubo contactos durante el fin de semana y, al momento de la entrevista, no había ninguna reunión prevista para este lunes.

Aoita reclamó la intervención del Gobierno de Córdoba y mantuvo su disposición al

diálogo. Sin embargo, advirtió que, si no aparecen propuestas concretas, las medidas podrían profundizarse hasta llegar a un paro en el sistema interurbano provincial y urbano del interior.

En medio del conflicto, el apoderado de Fetap, Alejandro Ugalde, cuestionó la decisión sindical y sostuvo que las empresas enfrentan dificultades económicas que requieren una respuesta del Gobierno provincial.

"Realmente nos sorprende esta asamblea", expresó en diálogo con Cadena 3, aunque reconoció que la convocatoria había sido anunciada el viernes. El representante empresarial argumentó que el plazo de pago todavía no había vencido y que las negociaciones salariales suelen cerrarse sobre el límite.

"Nosotros venimos acompañando mes a mes con la inflación", afirmó. También aseguró que las empresas habían mantenido conversaciones con el gremio hasta el viernes y anunció que realizarían una presentación ante el Ministerio de Trabajo por las medidas.

Lectura rápida

¿Qué están haciendo los trabajadores del transporte? Iniciaron asambleas en el marco de un conflicto salarial.

¿Quién convoca las asambleas? La Comisión Directiva y el Plenario General de Delegados de Aoita.

¿Cuándo comenzaron las asambleas? Este lunes a las 5.30 de la madrugada.

¿Dónde se llevan a cabo las asambleas? En el transporte interurbano de Córdoba y urbano del interior provincial.

¿Por qué se están llevando a cabo? Por el fracaso de las negociaciones paritarias y la falta de propuestas salariales.

Provincia de San Juan

SAN JUAN

SAN JUAN – Canal 13 – 04.10.2026

Red Tulum: solo el 17% de los pasajeros paga la tarifa completa

La ministra de Gobierno reveló que más del 80% de los usuarios cuenta con algún tipo de subsidio o tarifa diferencial al recibir un beneficio, ya sea nacional o provincial.

En medio del análisis de los costos del transporte público en San Juan, el Gobierno provincial puso sobre la mesa un dato que refleja el peso de los subsidios en la Red Tulum: solo el 17% de los pasajeros paga actualmente la tarifa plena de $1.300. El resto de los usuarios accede a algún tipo de beneficio, ya sea a través de atributos nacionales o del Boleto Escolar y Docente Gratuito implementado por la Provincia.

La información fue brindada por la ministra de Gobierno, Laura Palma, durante una entrevista con el móvil de Canal 13, en la que también explicó que la Provincia comenzó a revisar la estructura de costos del sistema luego de la homologación de los nuevos salarios para los choferes de colectivos.



Según detalló la funcionaria, la Provincia destina actualmente alrededor de $3.250 millones mensuales en compensación tarifaria. Ese esquema permite sostener el valor que abonan los pasajeros que pagan el boleto completo, que actualmente se encuentra en $1.300.

Palma explicó que, sin esa compensación, el costo del boleto rondaría los $2.600. De esta manera, prácticamente la mitad del valor de la tarifa está cubierta mediante el esquema de compensación, aunque la ministra remarcó que una parte importante de los beneficios está dirigida directamente a los pasajeros a través de los distintos atributos.

Por qué se revisan los costos

La discusión surgió luego de que se homologara a nivel nacional el acuerdo salarial alcanzado entre la Unión Tranviarios Automotor (UTA) y la Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros (FATAP). El incremento para los trabajadores comenzó a regir desde septiembre e incluye modificaciones tanto en los salarios básicos como en los viáticos.

“Dentro de la estructura de costos un ítem importante es el salario”, explicó Palma. Por ese motivo, cada modificación salarial obliga a actualizar los cálculos sobre los que se determina el costo del sistema de transporte.

La ministra aclaró que no existe por ahora una decisión de aumentar el precio del boleto. Lo que se está realizando es una revisión técnica de la estructura de costos, una tarea que se lleva adelante desde la Secretaría de Tránsito y Transporte.

“Por ahora solo se está revisando, no se ha tomado la decisión con un informe técnico que afirme que hay que retocar algo”, sostuvo Palma.

La funcionaria también señaló que San Juan mantiene una de las tarifas de transporte más bajas del país y destacó que el valor del boleto lleva varios meses sin modificaciones.

RAWSON

RAWSON – La Provincia – 03.10.2026

Otra vez apedrearon un colectivo, esta vez en Rawson: un pasajero terminó herido

El ataque ocurrió sobre calle Doctor Ortega y Paula Sarmiento. Piedras impactaron contra uno de los vidrios de un colectivo de la línea 212 y uno de los pasajeros resultó lastimado.

Un nuevo episodio de vandalismo contra un colectivo de transporte público generó preocupación entre pasajeros de San Juan. Esta vez, una unidad de la línea 212 fue atacada a piedrazos mientras circulaba por una zona de Rawson.



Según relató a Diario La Provincia SJ Roberto, un familiar de uno de los pasajeros heridos, el hecho ocurrió en inmediaciones de calle Doctor Ortega y Paula Sarmiento, cuando el colectivo fue alcanzado por piedras arrojadas desde el exterior.

Uno de los proyectiles impactó contra un vidrio de la unidad y provocó que uno de los pasajeros resultara lastimado. Se trataba de un joven que regresaba de estudiar y que viajaba junto a otros pasajeros.

Piedrazos contra colectivos

El familiar del joven expresó su preocupación por la reiteración de este tipo de episodios y aseguró que otras unidades también habrían sido atacadas en distintos días, en la misma zona. “Otra vez, como siempre, apedrearon el colectivo de la línea 212. Como siempre también hacen lo mismo con la línea 211”, relató a este medio.

El ataque generó indignación entre los pasajeros, especialmente porque el joven herido volvía del colegio cuando quedó expuesto al impacto de la piedra.

“Rompieron arrojando piedras al vidrio del colectivo recién de la línea 212 y lo lastimaron al novio de mi sobrina. Él venía de estudiar, recién llegaba del colegio”, contó el familiar.

Preocupación por la seguridad de los pasajeros

Los ataques contra colectivos no solo provocan daños materiales en las unidades, sino que también pueden terminar con pasajeros y choferes heridos.

En este caso, una piedra lanzada contra un vidrio terminó alcanzando a un pasajero que regresaba de estudiar. El episodio volvió a generar preocupación entre quienes utilizan diariamente el transporte público y deben atravesar sectores donde se registran hechos de este tipo.

El familiar cerró su relato con una frase que resume la preocupación de los pasajeros: “Ya no se puede ni andar en colectivo”.

Por el momento, no se informaron detenidos por el ataque ni mayores detalles sobre quiénes arrojaron las piedras contra la unidad.

Provincia de Santa Fe

SANTA FE

SANTA FE – Aire de Santa Fe – 03.10.2026

Aumentó el valor del pasaje de la conexión Paraná - Santa Fe: cuánto cuesta el boleto

Las tarifas de los servicios que unen ambas capitales provinciales se actualizaron. Cuánto cuesta viajar con Etacer y Fluviales.



El valor del pasaje para viajar entre Santa Fe y Paraná aumentó y cruzar el Túnel Subfluvial en colectivo ahora tiene nuevas tarifas. Las empresas que realizan el servicio interurbano actualizaron sus precios, tanto para los recorridos con paradas intermedias como para los servicios directos entre ambas terminales.

En el caso de la empresa Etacer, el boleto para el servicio de recorrido, que contempla paradas intermedias en distintos puntos de ambas ciudades, quedó en $3.553,30. El servicio directo, que une las terminales de Santa Fe y Paraná sin esas paradas, pasó a costar $3.150,90.

Por su parte, Fluviales también actualizó sus tarifas. El viaje hasta la Facultad de Derecho tiene un valor de $3.393,14, mientras que el servicio directo entre las terminales de ambas capitales provinciales cuesta $3.150,90.

Cuánto cuesta viajar entre Santa Fe y Paraná

De esta manera, quienes utilizan a diario el transporte interurbano para trasladarse entre las dos ciudades deberán afrontar los nuevos valores para cruzar el Túnel Subfluvial. Las tarifas varían según la empresa elegida y el tipo de servicio.

ROSARIO

ROSARIO – La Capital – 02.10.2026

Este lunes sube el boleto de colectivo en Rosario tras casi ocho meses sin cambios



Desde el 5 de octubre, viajar en transporte público será un 25% más caro, ya que se deberá abonar 2.150 pesos. El incremento llega luego de un estudio de costos que marcó suba del 40% en combustibles

A través del boletín Nº 2.102, la Municipalidad de Rosario aprobó un reajuste de la tarifa de transporte urbano de pasajeros. Desde el lunes, viajar en colectivo pasará a costar 2.150 pesos. El incremento rompe con ocho meses de sostenimiento de la tarifa y significa un 25% sobre los 1.720 pesos que estarán vigente hasta el domingo.

La Secretaría de Movilidad firmó la resolución para que a partir del 5 de octubre el transporte público en Rosario pase de 1.720 pesos a 2.150 pesos. La tarifa social Sube pasará a 1.204 pesos.

De esta forma también se actualiza la tarifa estudiantil, que pasa a 1.075 pesos y la tarifa de uso frecuento (entre 30 y 79 viajes al mes) a 1.720 pesos. Además, a partir del viaje 80, siempre dentro del mismo mes, el boleto costará 1.612,50 pesos.

Como es habitual, el aumento de colectivo trae aparejado un incremento en el sistema Mi Bici Tu Bici que pasará a tener un abono diario de 2.418,75 pesos. En tanto, el abono mensual saltará a 24.187,50 pesos y la franquicia anual a 161.250 pesos.

En el decreto firmado por la secretaría de Movilidad, Nerina Manganelli, también insta a notificar a la Comisión Nacional de Regulación de Transporte y a Nación Servicios S.A. para realizar las adecuaciones pertinentes en el sistema Sube. La última vez que la Municipalidad había decidido la actualización de la tarifa de transporte fue a fines de febrero.

Por qué aumenta el colectivo en Rosario

Antes de comunicar el incremento de la tarifa, la Municipalidad de Rosario explicó que la decisión de una actualización del precio del boleto se debe a un conjunto de factores que fueron analizados para tomar esta decisión.

En este sentido, la Municipalidad subrayó que el presupuesto nacional no contempla partidas para el transporte público en el interior del país. Tampoco se dispuso la restitución del Fondo de Compensación al Transporte Público por Automotor Urbano y Suburbano del Interior. Desde el Palacio de los Leones advirtieron que “persiste una marcada disparidad en el esquema nacional de subsidios al transporte público entre el Área Metropolitana de Buenos Aires {AMBA) y las jurisdicciones del interior del país”.

Atrás quedó el acuerdo entre Rosario, Santa Fe y Córdoba para unificar tarifas en el transporte público. El municipio de la capital provincial fijó en mayo su tarifa en 2.111 pesos y Córdoba llevó en julio el boleto a 2.150 pesos. Volviendo a exponer las diferencias, el municipio recordó que la tarifa para los transportes del Área Metropolita de Buenos Aires (Amba) asciende a 742,81 pesos.

En Rosario la última actualización de la tarifa fue el 23 de febrero, cuando el transporte pasó a costar 1.720 pesos. A casi ocho meses, la canceladora de las unidades marcará un nuevo precio.

Entre los motivos, el municipio dio lugar al estudio de costos realizado por el Ente de la Movilidad, que señaló que entre diciembre de 2025 y agosto de 2025 aumentaron los principales insumos del sistema: el combustible un 42 por ciento y los lubricantes un 41 por ciento. Aunque no ofreció detalles, también marcó el último acuerdo paritario con la Unión Tranviaria Automotor (UTA) como otro factor de aumento de costos.

El Ente de la Movilidad comunicó que para agosto de 2026 el costo del boleto de colectivo debería ser 2.713,49 pesos.

ROSARIO – Rosario 3 – 03.10.2026

A partir del próximo lunes aumenta el boleto de colectivo urbano en Rosario

Las nuevas tarifas regirán a partir del lunes 5. El último aumento se había producido hace 8 meses. De esta manera, Rosario iguala a la ciudad de Córdoba, en un contexto de incrementos en distintas ciudades del resto del país. Los valores actualizados

A partir del próximo lunes 5 de octubre, aumentará el boleto de colectivo urbano en Rosario. De esta manera, la tarifa básica para viajar en el transporte público pasará a ser de $2.150. En consonancia, subirán los abonos del sistema de bicicletas públicas Mi bici tu bici. La última actualización del valor del boleto había sido en el mes de febrero de 2026.

El cuadro tarifario quedará de la siguiente forma:

. . Tarifa básica: $2.150

. . Tarifa social SUBE: $1.204

. . Tarifa de Uso Frecuente de 30 a 79 viajes: $ 1.720

. . Tarifa de Uso Frecuente de 80 viajes en adelante: $1.612,50

. . Tarifa estudiantil: $1.075

El mayor incremento para llegar a esta nueva tarifa se identificó en el combustible, siendo del 42% respecto al anterior lapso analizado. En tanto el último estudio de costos realizado en el mes de agosto por el Ente de la Movilidad arrojó un valor de $2.713,49.

Mi bici tu bici

En consecuencia a la modificación de tarifa de transporte urbano de pasajeros, la actualización de las tarifas también regirá para Mi bici tu bici. Los nuevos valores fijados son los siguientes:

- Abono diario: $2.418,75
- Abono mensual: $24.187,50
- Abono anual: $161.250
- Abono Promocional: $1.209,38

El contexto

Sin aportes nacionales, el transporte público en todo el interior del país es sostenido por los gobiernos locales y provinciales. Es por ello que en las últimas semanas, y luego de las negociaciones paritarias, hubo actualizaciones en el AMBA, provincia de Buenos Aires, Mendoza, Villa María, Neuquen, etre otras. Es así que la ciudad de Santa Fe fijó su tarifa en $2.111, en mayo de 2026; mientras que la ciudad de Córdoba la estableció en $2.150 en el pasado mes de julio.

Durante el período comprendido entre el año 2025 y el primer semestre del 2026, en Rosario se llevaron adelante diversas acciones orientadas a la renovación, modernización y mejora de la flota del transporte urbano de pasajeros. es así que en 2025 el sistema sumó 130 unidades, para renovar por completo la flota de las líneas 107, 112, 122, 131, 132, 134, 135 y 142. Además, se llevó a cabo la renovación total de la línea K, permitiendo retirar de circulación los trolebuses modelo 1994, un hecho histórico para la movilidad de la ciudad.

En 2026 ya se incorporaron 42 coches para reforzar el servicio de las líneas K, 142 y 122. En los próximos meses se sumarán otros 90 colectivos 0KM, de los cuales 45 serán adquiridos por la empresa Rosario Bus y 45 por Movi.

ROSARIO – El Ciudadano – 03.10.2026

Desde el lunes, el boleto básico sale $2.150

La intendencia actualiza la tarifa por debajo del estudio de costos.

A partir del lunes 5 de octubre entrarán en vigencia las nuevas tarifas del transporte urbano de pasajeros de Rosario, y en consonancia, los abonos del sistema de bicicletas públicas Mi bici tu bici. La última actualización del valor del boleto tuvo lugar en el mes de febrero de 2026.

Transcurridos ocho meses desde la última actualización, los cambios se dan en el marco de un contexto donde distintos distritos han actualizado sus tarifas, acompañando los incrementos de los diferentes insumos que conforman el sistema de transporte. Por ejemplo, el mayor incremento se identificó en el combustible, siendo del 42% respecto al anterior lapso analizado. En tanto el último estudio de costos realizado en el mes de agosto por el Ente de la Movilidad arrojó un valor de $2.713,49.



Sin aportes nacionales el transporte público en todo el interior del país es sostenido por los gobiernos locales y provinciales. Es por ello que en las últimas semanas, y luego de las negociaciones paritarias, hubo actualizaciones en el AMBA, provincia de Buenos Aires, Mendoza, Villa María, Neuquén, entre otras. Es así que la ciudad de Santa Fe fijó su tarifa en $2.111, en mayo de 2026; mientras que la ciudad de Córdoba la estableció en $2.150 en el pasado mes de julio.

“Frente a dicho escenario, la Municipalidad de Rosario ha sostenido un significativo esfuerzo financiero destinado a contribuir al sostenimiento del sistema y a garantizar la continuidad en la prestación del servicio mediante la asignación de recursos propios”, señala el comunicado de prensa del municipio.

El cuadro tarifario quedará de la siguiente forma:

- Tarifa básica: $2.150
- Tarifa social SUBE: $1.204
- Tarifa de Uso Frecuente de 30 a 79 viajes: $ 1.720
- Tarifa de Uso Frecuente de 80 viajes en adelante: $1.612,50
- Tarifa estudiantil: $1.075

“En un contexto complejo para los sistemas de transporte público de todo el país, en Rosario el municipio avanza con políticas públicas dirigidas a incorporar mejoras en la calidad de la prestación y el cumplimiento de los esquemas planificados”, agrega.

Durante el período comprendido entre el año 2025 y el primer semestre del 2026 -se recordó-, se llevaron adelante diversas acciones orientadas a la renovación, modernización y mejora de la flota del transporte urbano de pasajeros; es así que en 2025 el sistema sumó 130 unidades, para renovar por completo la flota de las líneas 107, 112, 122, 131, 132, 134, 135 y 142. Además, se llevó a cabo la renovación total de la línea K, permitiendo retirar de circulación los trolebuses modelo 1994, un hecho histórico para la movilidad de la ciudad.

ROSARIO – Rosario 12 – 04.10.2026

El boleto subió 1162% en tres años, el triple que la inflación

El concejal del Movimiento Evita Mariano Romero cuestionó la nueva suba, y afirmó que la Municipalidad “le mete la mano en el bolsillo a los rosarinos para pagar el ajuste de Milei”.

El concejal del Movimiento Evita Mariano Romero cuestionó el aumento del boleto de colectivos a 2150 pesos. “Para pagar el ajuste de Milei, la Municipalidad le mete la

mano en el bolsillo a los rosarinos", escribió en la red social X. La nueva tarifa del transporte urbano comienza a pagarse este lunes.

"En 3 años el salario promedio aumentó 350%, la inflación oficial un 386% y el costo operativo del sistema 295%, pero el boleto subió un 1.162%", rememoró Romero, quien subrayó: "El boleto triplicó la inflación, que ya de por sí subió más que los sueldos".

El concejal recordó que "cuando Milei y Pullaro asumieron sus cargos y Javkin empezaba el segundo mandato", el boleto estaba a 185 pesos. En ese momento la prédica del intendente apuntaba contra el gobierno nacional, en un permanente reclamo de aumento de subsidios.

Para Romero, "la única idea del intendente en materia de transporte es aumentar y aumentar".

Para sustentar sus críticas, el integrante de la comisión de Servicios Públicos del Concejo municipal recordó que "en diciembre de 2019, un salario mínimo equivalía a 519 boletos y un salario promedio a 1525 boletos". La comparación es contundente. Hoy un salario mínimo alcanza para 181 boletos y un salario promedio paga apenas 905. "En el caso del salario mínimo, es un desplome del 65,1%.", subrayó Romero.

Para él, "el sistema de transporte es insostenible. Sólo sobrevive gracias al Boleto Educativo Gratuito y los atributos sociales de la SUBE".

Y se pregunta "¿Y el resto de la gente? Tiene que seguir movilizándose. De ahí a que florezcan los servicios desregulados y las plataformas".

En ese sentido, Romero relacionó el aumento de la tarifa de transporte urbano con la iniciativa para legalizar las plataformas de transporte. "Un día antes del aumento del boleto, el intendente ingresa un proyecto hecho a la medida de Uber, Didi y demás servicios digitales de remisería trucha", indicó.

Y dice que "el plan del Estado municipal se transparenta cuando vemos que el texto les permitiría cobrar como tarifa el precio de un boleto de colectivo".

Para Romero "legalizar Uber es darle un marco normativo al trabajo en negro y la competencia desleal". Pero "lo más preocupante es la respuesta del Municipio a una discusión de fondo que se está dando a nivel nacional: ¿los argentinos podemos formar parte de la planificación y las decisiones en áreas estratégicas o sólo somos socios menores de actores más poderosos?".

Romero asegura que "Pullaro, Milei y Javkin ya eligieron en qué vereda pararse".

ROSARIO – Rosario 3 – 04.10.2026

Aumenta el boleto de colectivo urbano en Rosario desde este lunes

La tarifa básica pasará a $2.150 y también se actualizarán los descuentos para usuarios frecuentes, estudiantes y beneficiarios de la tarifa social SUBE. El ajuste alcanzará además a los abonos de Mi bici tu bici.

Desde este lunes regirá un nuevo cuadro tarifario para el transporte urbano de pasajeros. El viaje tendrá un valor de $2.150 y también se modificarán las tarifas con descuentos y los abonos del sistema de bicicletas públicas.

Cómo quedarán las tarifas

Desde el lunes, los valores del transporte urbano serán los siguientes:

Tarifa básica: $2.150.

Tarifa social SUBE: $1.204.

Uso frecuente de 30 a 79 viajes: $1.720.

Uso frecuente desde 80 viajes: $1.612,50.

Tarifa estudiantil: $1.075.

También aumenta Mi bici tu bici

Los abonos del sistema de bicicletas públicas se actualizarán en la misma fecha. Los nuevos valores serán:

Abono diario: $2.418,75.

Abono mensual: $24.187,50.

Abono anual: $161.250.

Abono promocional: $1.209,38.

Lectura rápida

¿Qué anunció la Municipalidad de Rosario? Un nuevo cuadro tarifario para el transporte urbano de pasajeros que comenzará el 5 de octubre.

¿Cuál es el nuevo valor del viaje? El viaje tendrá un costo de $2.150.

¿Cuándo se aplicó la última modificación del boleto? La última modificación se aplicó en febrero de 2026.

¿Qué se dijo sobre la renovación de la flota? Se incorporaron 130 unidades en 2025 y 42 coches en 2026, con más incorporaciones previstas.

¿Cuándo se actualizarán los abonos de bicicletas públicas? Los abonos se actualizarán el 5 de octubre, con nuevos valores establecidos.

ROSARIO – Info Cielo – 04.10.2026

Rosario: el boleto aumenta a $2.150 y Mariano Romero cuestionó el impacto en los salarios

El boleto de colectivo en Rosario aumentará a $2.150 desde este lunes, luego de que la Municipalidad comunicara la actualización de la tarifa. El incremento volvió a poner en el centro de la escena la discusión por el costo del transporte, el poder adquisitivo de los salarios y el futuro del sistema de movilidad en la ciudad.

El concejal Mariano Romero cuestionó la decisión y apuntó contra la política tarifaria

del municipio. En un mensaje difundido en redes sociales, comparó la evolución del boleto con la inflación, los salarios y los costos operativos del sistema.

“Para pagar el ajuste de Milei, la Municipalidad le mete la mano en el bolsillo a los rosarinos”, sostuvo Romero.



El dirigente planteó que, desde diciembre de 2023, cuando Javier Milei y Maximiliano Pullaro asumieron sus cargos y Pablo Javkin comenzaba su segundo mandato al frente de Rosario, el boleto pasó de $185 a $2.150.

Según los números difundidos por Romero, en ese período el salario promedio habría aumentado 350%, la inflación oficial un 386% y el costo operativo del sistema un 295%, mientras que el boleto acumuló, de acuerdo con su cálculo, una suba del 1.162%.

“El boleto triplicó la inflación, que ya de por sí subió más que los sueldos”, afirmó.

La pérdida de poder adquisitivo

Romero también puso el foco en la relación entre el precio del transporte y los ingresos de los trabajadores. Para graficarlo, comparó la cantidad de boletos que podía adquirir un salario mínimo y un salario promedio en diciembre de 2019 con la situación actual.

“En diciembre de 2019, un salario mínimo equivalía a 519 boletos y un salario promedio a 1525 boletos. Hoy sólo alcanzan para 181 y 905”, señaló.

A partir de esa comparación, sostuvo que en el caso del salario mínimo se produjo un desplome del 65,1% en la capacidad de compra de boletos.

La discusión se da mientras el sistema de transporte rosarino enfrenta una brecha entre el costo de prestación y la tarifa que abonan los usuarios. El municipio viene justificando las actualizaciones tarifarias en la evolución de los costos del sistema y de sus principales componentes.

Críticas al modelo de transporte

El concejal opositor también cuestionó el funcionamiento general del sistema y la política implementada por el municipio durante los últimos años.

“Tampoco es algo nuevo. La única idea del intendente en materia de transporte es aumentar y aumentar”, expresó Romero.

En ese marco, sostuvo que el sistema depende actualmente de distintos mecanismos de subsidio y beneficios para determinados usuarios.

“El sistema de transporte es insostenible. Sólo sobrevive gracias al Boleto Educativo Gratuito y los atributos sociales de la SUBE”, afirmó. Y agregó: “¿Y el resto de la gente? Tiene que seguir movilizándose”.

Para Romero, las dificultades para afrontar el costo del transporte público también ayudan a explicar el crecimiento de alternativas por fuera del sistema tradicional. “De ahí a que florezcan los servicios desregulados y las plataformas”, planteó.

El debate por Uber y DiDi

La discusión tarifaria coincide además con el tratamiento de un proyecto para regular las aplicaciones de movilidad en Rosario, entre ellas Uber y DiDi.

Romero vinculó ambos debates y cuestionó la iniciativa impulsada por el Ejecutivo municipal.

“Un día antes del aumento del boleto, el intendente ingresa un proyecto hecho a la medida de Uber, Didi y demás servicios digitales de remisería trucha”, sostuvo.

Según el concejal, uno de los puntos centrales del proyecto es la posibilidad de que las plataformas establezcan una tarifa vinculada al valor del transporte público.

“El plan del Estado municipal se transparenta cuando vemos que el texto les permitiría cobrar como tarifa el precio de un boleto de colectivo”, afirmó.

Romero también cuestionó las condiciones laborales asociadas a las plataformas digitales y sostuvo que su regulación debería ser analizada en el marco de una discusión más amplia sobre el modelo de transporte. “Amén de que legalizar Uber es darle un marco normativo al trabajo en negro y la competencia desleal”, expresó.

La discusión de fondo

Finalmente, el dirigente llevó el debate más allá de la tarifa del colectivo y de la regulación de las aplicaciones. En su planteo, vinculó la discusión local con el rol del Estado en la planificación de sectores estratégicos.

“Lo más preocupante es la respuesta del Municipio a una discusión de fondo que se está dando a nivel nacional: ¿los argentinos podemos formar parte de la planificación y las decisiones en áreas estratégicas o sólo somos socios menores de actores más poderosos?”, planteó Romero.

Y cerró con una crítica dirigida a los gobiernos nacional, provincial y municipal: “Pullaro, Milei y Javkin ya eligieron en qué vereda pararse”, concluyó.

Desde este lunes, el boleto de colectivo en Rosario costará $2.150, en un contexto en el que el aumento de la tarifa y el futuro del sistema de transporte prometen continuar como uno de los principales debates políticos de la ciudad.

VENADO TUERTO

VENADO TUERTO – Venado 24 – 03.10.2026

Después de más de 30 años, Venado Tuerto se quedó sin conexión directa con Santa Fe

El servicio de micro de larga distancia entre Venado Tuerto y Santa Fe, que fue prestado durante más de 30 años por la Empresa Venado, dejó de circular después de Semana Santa, perdiendo la ciudad una conexión clave, además de una prestación que era reconocida por los pasajeros frecuentes por su buena calidad.

“Tuvimos que cortar el servicio porque me fundí, me quedé sin recursos”, sintetizó Ignacio Favre, propietario de la empresa, en diálogo con Venado24. Una progresiva reducción en la demanda de pasajes, pérdida de subsidios que encarecieron los costos y una competencia con empresas nacionales que empezaron a vender pasajes a Paraná a tarifas muy inferiores, fueron parte del combo que llevaron a esta realidad.

A pesar del nombre, Empresa Venado es de Gálvez, ciudad que está a mitad de camino entre Santa Fe y Venado Tuerto. En 1995 comenzaron a brindar el servicio a la capital provincial, permaneciendo 31 años ininterrumpidos “a puro pulmón, con mucha dedicación”.

Sin embargo, en el último tiempo la mayor parte de los pasajeros eran personas que tenían medio Boleto Educativo, policías o con el pase de discapacidad: “Los pocos clientes que nos quedaron con el boleto completo se fueron perdiendo porque dejamos de ser competitivos con la tarifa. El gobierno nos fue sacando el apoyo que teníamos, que no era mucho pero al menos nos permitía hacer el viaje. Al ir achicándose eso, nos aumentó el combustible y tuvimos que parar porque no podíamos afrontar ese costo”.

Favre asegura que el viaje Venado Tuerto-Santa Fe tiene un costo de 600.000 pesos entre gasoil y peaje, sin contar el chofer, pero la recaudación a veces no superaba los 300 mil pesos en el último tiempo.

Parte del problema fue que empresas nacionales empezaron a incorporar el servicio de Venado Tuerto a Paraná, con coches que vienen de destinos lejanos (como Bariloche) a tarifas que rondan los 30 mil pesos, cuando la Empresa Venado terminó cobrando 60 mil, compitiendo en condiciones muy desiguales.

Sin solución

A pesar de las gestiones realizadas ante la Subsecretaría de Transporte de la Provincia, el desenlace fue la suspensión del servicio. “Me dijeron que no se podía dejar de brindar el servicio, pero no me dieron ninguna solución. Me ofrecían darme más tarifas, pero es peor, porque cada vez que aumentaba el boleto, a mí me bajaban más los pasajeros”, expuso el propietario de la empresa.

“El motivo es que la gente no tiene plata para viajar, muchos de los pasajeros que teníamos, que eran muchos, no los tenemos más”, sintetizó. Fue así que el 17 de abril el colectivo de Empresa Venado, que salía a las 4 de la mañana desde la terminal venadense, realizó su último viaje.

El servicio de Venado Tuerto a Santa Fe se inició de lunes a viernes, con el tiempo agregaron medio servicio el sábado y medio el domingo, pero fue lo primero que sacaron. En el último tiempo habían reducido la frecuencia a tres días por semana. “Los últimos viajes que hemos hecho fueron para trasladar a dos o tres policías. En Semana Santa con el coche de 60 llevamos a 17 personas, cuando hace tres o cuatro años salíamos con dos coches”, contó.

Crisis general

La pérdida de esta ruta no es un hecho aislado, sino que se enmarca en una crisis generalizada del transporte de larga distancia. De hecho, tanto Favre como el mismo gobierno provincial ofrecieron a diferentes empresas que se hagan cargo de continuarlo, pero sólo recibieron negativas: casi todas están en el proceso de reducir frecuencias.

Y no sólo repercute en nuestra ciudad, sino también en las intermedias, que tampoco tienen un servicio directo a la capital provincial: “La ciudad que más pasajeros sacaba, por la magnitud, era Venado; pero desde Casilda también tenía buena afluencia. En Firmat cayó mucho en los últimos diez años cuando la empresa Vassalli empezó a entrar en crisis. Pero toda esa línea éramos la única empresa que la hacía”, remarcó.

Si bien dejó de realizar esta ruta, Empresa Venado sigue activa con viajes especiales de turismo, manteniendo a sus seis choferes en tres micros, aunque “haber dejado el servicio de Venado Tuerto a Santa Fe para mí es como perder un familiar, pero no estamos en condiciones de continuarlo”, lamentó.
