



RESUMEN MEDIOS 17-09-2026

PROVINCIA / CIUDAD	TEMA	PÁGINA
NACIONAL (Varias provincias)	Conflictos laborales en el transporte de larga distancia, despidos, reducción de servicios y brecha salarial respecto a las escalas de la UTA.	1 - 2
NACIONAL (Interior del país)	Rechazo de la UTA a la oferta salarial del 10,5% de FATAP para octubre y paso a cuarto intermedio.	2 - 5
MISIONES (Nacional / Provincial)	Suspensión temporal de servicios de Crucero del Norte por conflicto familiar, impacto en 400 empleados y posterior plan de regreso gradual.	5 - 7
BUENOS AIRES / NECOCHEA	Entrada en vigencia del nuevo cuadro tarifario con el boleto plano de colectivos a \$1.900.	8
BUENOS AIRES / MAR DEL PLATA	Reclamo de investigación judicial a la empresa, municipio y VTV por el siniestro vial fatal en el skatepark Bristol.	8 - 9
BUENOS AIRES / MAR DEL PLATA	Pedido de revisión técnica extraordinaria (VTV) para el 100% de la flota de colectivos tras el desprendimiento del eje de una unidad.	10
CHUBUT / COMODORO RIVADAVIA	Explicaciones oficiales sobre la lógica del aumento del boleto urbano y la quita de subsidios nacionales y provinciales.	11 - 12
CHUBUT / COMODORO RIVADAVIA	Reclamo y petitorio de 72 exchoferes de la empresa Patagonia por riesgo de perder su puesto laboral.	12 - 13
ENTRE RÍOS / PARANÁ	Condena a tres años de prisión condicional e inhabilitación a un excolectivero por la muerte de un pasajero tras conducir bajo efectos de cocaína.	13 - 14
JUJUY / SAN SALVADOR DE JUJUY	Denuncias de choferes locales por salarios desdoblados, precarización edilicia, retraso de frecuencias y críticas a la prórroga de la emergencia.	14 - 15

NACIONALES

NACIONAL – Data Conurbano – 17.09.2026

Conflictos en el transporte de larga distancia: la UTA advierte por despidos, ajuste salarial y crisis en las provincias

El sector del transporte de pasajeros de larga distancia atraviesa un escenario de alta tensión laboral en diversos puntos del país. Un relevamiento en varias provincias expone una brecha creciente entre las escalas salariales firmadas por la Unión Tranviarios Automotor (UTA) y los montos que efectivamente cobran los choferes, combinados con liquidaciones irregulares, reducción de servicios y pérdida directa de puestos de trabajo.



La pauta salarial oficial acordada por el gremio establecía para abril de 2026 un básico conformado de \$1.445.658,25 (con una suma no remunerativa de \$100.000 a cobrar en mayo), cifra que debía escalar progresivamente a \$1.471.610,50 en mayo, \$1.498.416,25 en junio, \$1.598.099,50 en julio y alcanzar los \$1.685.958 en agosto. A esto debían sumarse los montos por viáticos y reintegro de gastos (desayuno/merienda, almuerzo/cena y cama), fijados en \$79.000 para mayo, \$83.000 en junio y \$86.000 en julio, además de los \$456.000 estipulados para viáticos de administración y técnica (equivalente a \$19.000 por 24 días). Sin embargo, la realidad en las cabeceras provinciales dista del papel.

Mapa del conflicto provincial

La precarización y los recortes muestran postales críticas en el interior del país:

Comodoro Rivadavia: Tras un proceso de licitación, la firma Sol Bus absorbió a 269 choferes de los 343 que revistaban en la empresa Patagonia, dejando a 74 trabajadores en la calle.

Chaco: Empresas como ATACO NAVARRO UTE, ERSa TCM y SAN BERNARDO URBANO liquidan haberes de \$1.033.362,25 apelando al artículo 223 bis de la LCT, con una composición abusiva del 88% no remunerativo y solo un 12% remunerativo bajo la leyenda «Acuerdo UTA».

San Juan: La Marina, La Positiva, Empresa Mayo, El Triunfo, Albardón, Altos de Sierra, Nuevo Sur y El Libertador congelaron el sueldo básico en \$1.370.000 desde noviembre de 2025. Aunque entre abril y julio de 2026 sumaron un extra no remunerativo de \$175.278,25, quedaron lejos del piso legal de \$1.545.278,25 estipulado para ese período.

Corrientes: Los salarios quedaron clavados en \$1.425.533,45 desde marzo. En paralelo, la firma ERSa mantiene iniciada un procedimiento preventivo de crisis,

estampa que ya figura formalmente en los recibos de haberes.

Jujuy: Los trabajadores perciben \$1.545.278,25 pero bajo el esquema del 223 bis (88% no remunerativo y 12% remunerativo).

Formosa: La salida de Cruceros del Sur dejó a 350 choferes desocupados. En su lugar irrumpió la firma Fermosa, donde los conductores son obligados a facturar como monotributistas, en una plaza donde operan también una cooperativa, Godoy y Puerto Tirol.

Malestar con la conducción gremial

Frente a este abanico de despidos, fraude laboral y caída del poder adquisitivo, la molestia de las bases escala. Los trabajadores del sector expresan crecientes cuestionamientos hacia la conducción nacional de la UTA, a la que le exigen un plan de acción concreto e inmediato ante la falta de respuestas en las provincias.

NACIONAL – Uno Santa Fe – 17.09.2026

Sin acuerdo en la paritaria del colectivo: la UTA rechazó la oferta de FATAP del 10,5% y la negociación pasó a un cuarto intermedio

El gremio consideró "absolutamente insuficiente" el incremento salarial del 10,5% propuesto para octubre y denunció irregularidades en las condiciones de trabajo. Las partes se volverán a reunir el próximo miércoles 23 de septiembre en la Secretaría de Trabajo de la Nación.

La negociación paritaria para el transporte de pasajeros del interior del país sumó un nuevo capítulo sin entendimiento. En el marco de una audiencia celebrada en la Secretaría de Trabajo de la Nación, la Unión Tranviarios Automotor (UTA) rechazó la propuesta formulada por la Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros (FATAP), que consistía en una suba salarial del 10,5% a abonarse durante octubre de 2026.

La oferta empresarial preveía aplicar dicho porcentaje sobre los sueldos básicos y los viáticos vigentes, desglosado en dos tramos a liquidarse el cuarto día hábil de octubre y el día 20 del mismo mes. Sin embargo, la representación sindical desestimó de plano la proposición al considerarla insuficiente para recomponer el poder adquisitivo de los choferes y advirtió sobre el deterioro de las condiciones operativas y laborales de los conductores.

Por su parte, la cámara empresarial justificó la limitación de la oferta en la severa crisis económica y financiera que atraviesan los prestadores del servicio fuera del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Tras el desacuerdo, la autoridad laboral dispuso fijar un cuarto intermedio y citó a una nueva audiencia presencial para el miércoles 23 de septiembre a las 15:00.

"La propuesta resulta absolutamente insuficiente para el contexto económico actual. Exigimos además que se regularicen los diagramas de trabajo, los descansos de 12

horas entre jornadas y la entrega de ropa de servicio", indicaron desde el gremio UTA durante la audiencia en la Secretaría de Trabajo.

Cuestionamientos sindicales y reclamo al financiamiento provincial

El debate paritario expuso dos visiones contrapuestas sobre el funcionamiento del sistema:

Denuncias por condiciones laborales: la UTA intimó a las empresas a corregir de inmediato supuestos incumplimientos en los descansos mínimos entre vueltas y turnos, la falta de indumentaria reglamentaria y la asignación de frecuencias severamente ajustadas que obligan a exceder límites de velocidad para cumplir los cronogramas.

Presión empresarial por subsidios: FATAP volvió a insistir en que los gobiernos provinciales y municipales deben intervenir activamente en el sostenimiento del sistema. En ese sentido, solicitó formalmente a la Nación que convoque a las jurisdicciones locales y al Consejo Federal de Transporte (COFETRA) a las mesas de negociación.

NACIONAL – Agencia Fe y otros – 17.09.2026

UTA rechazó el ofrecimiento de FATAP y mantendrán una nueva audiencia

Unión Tranviarios Automotor rechazó la oferta salarial de la Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros por considerarlas insuficientes y volverán a reunirse el próximo 23 de septiembre.

La Unión Tranviarios Automotor (UTA) y la Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros (FATAP) volvieron a reunirse este miércoles a las 14 horas, en el marco del conflicto salarial que mantiene en alerta a los trabajadores del transporte del interior del país.

La negociación volvió a fracasar y pasaron a una nueva audiencia prevista para el próximo 23 de septiembre a las 15 hs, bajo la modalidad presencial, en la ciudad autónoma de Buenos Aires.

La Federación propuso un incremento equivalente al 10,5% a abonarse durante octubre en dos cuotas: la primera se pagaría el cuarto día hábil y la segunda el 20 de dicho mes.

Desde el sindicato rechazaron el ofrecimiento por resultar "absolutamente insuficiente y no brindar una respuesta adecuada a las legítimas pretensiones de los trabajadores, por lo que exige a la parte empresaria que formule una propuesta que permita recomponer efectivamente los salarios y arribar a una solución urgente y concreta del conflicto".

UTA rechazó la oferta de FATAP y no hay acuerdo: cuándo será la próxima reunión

La cámara empresaria propuso un 10,5% en dos cuotas para octubre, pero el gremio lo consideró insuficiente y la negociación pasó a cuarto intermedio presencial.

Sin acuerdo salarial para el transporte del interior

La Unión Tranviarios Automotor (UTA) rechazó formalmente este miércoles la oferta salarial presentada por la Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros (FATAP) en la audiencia virtual de la Secretaría de Trabajo de la Nación, por lo que el conflicto en el transporte urbano e interurbano del interior continúa sin resolverse.



La parte patronal propuso un incremento salarial del 10,5% calculado sobre los haberes y viáticos vigentes, a pagarse durante el mes de octubre de 2026 en dos tramos: la primera cuota al cuarto día hábil y la segunda el 20 de octubre.

Desde la FATAP argumentaron que las empresas no cuentan con fuentes de financiamiento adicionales para absorber más costos y reiteraron el pedido para que la Secretaría de Trabajo convoque formalmente a los gobiernos provinciales, municipios y al Consejo Federal de Transporte (COFETRA).

El descargo gremial y advertencia por medidas de fuerza

La representación gremial, encabezada por Jorge Kiener y Luis Arcando, descartó de plano el ofrecimiento por considerarlo “absolutamente insuficiente” y denunció que numerosas firmas sostienen la actividad vulnerando derechos laborales básicos.

El sindicato advirtió que aplicará acciones de autotutela bajo el artículo 1031 del Código Civil y Comercial, facultando la retención de tareas ante faltas patronales.

Entre las irregularidades señaladas, apuntaron al incumplimiento del descanso de 12 horas entre jornadas, demoras en la indumentaria y presiones a choferes con licencia médica.

Asimismo, la UTA denunció que los diagramas de frecuencias comerciales obligan a los choferes a exceder velocidades máximas permitidas en zonas céntricas para cumplir horarios, trasladando sanciones indebidas a los trabajadores y poniendo en riesgo la seguridad vial.

Cuarto intermedio y nueva audiencia en Buenos Aires

Ante la falta de consenso entre las partes, se fijó una nueva audiencia para el próximo miércoles 23 de septiembre a las 15.00.

A diferencia del encuentro virtual de esta semana, la reunión se desarrollará de forma presencial en la sede de la cartera laboral ubicada en 25 de Mayo 633, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Mientras tanto, en diversas ciudades del interior continúan las asambleas informativas y se mantiene latente el riesgo de nuevas medidas de fuerza que afecten la circulación del servicio de colectivos.

NACIONAL – Vía País *y otros* – 17.09.2026

Una emblemática empresa de micros de larga distancia atraviesa sus horas más críticas: suspendió los servicios y dejó sin trabajo a 400 empleados

Fue fundada en 1949 y supo ser una de las compañías líderes en la República Argentina, pero ahora está siendo protagonista de un pésimo momento que perjudicó a cientos de personas.

Una de las empresas de transporte más emblemáticas de la República Argentina está atravesando sus horas más críticas luego de suspender sus servicios y dejar sin trabajo a 400 empleados.

Se trata de Crucero del Norte, la compañía oriunda de la provincia de Misiones que durante décadas fue una insignia para los viajes terrestres hacia y desde la parte más alta del país.

El pésimo momento que atraviesan los trabajadores de Crucero del Norte

La semana pasada fue un suplicio para los trabajadores de la empresa, ya que sus dueños decidieron suspender todos los servicios hasta nuevo aviso y no abonaron los sueldos.

Aunque se creía que era por cuestiones económicas, Julio Koropeski, uno de los propietarios, explicó en Misiones Online que la decisión está ligada a un conflicto familiar y que no tiene nada que ver el presente que atraviesa la Argentina.

“Todas las operaciones se encuentran supeditadas a que se resuelvan las diferencias existentes dentro del directorio. En nombre mío, el de mi madre y como me enseñó mi padre, don Demetrio, que ya no está entre nosotros, voy a honrar hasta el último compromiso que asumimos”, expresó.

Producto de esta interna, 400 empleados se quedaron sin trabajo y no recibieron la totalidad de lo que ganaron en el último mes: “Julio Koropeski nos dijo que hay plata, pero no nos pagan. Además están llamando a compañeros para que firmen una cesantía. Creo que los hermanos quieren hacer un vaciamiento”, afirmó Leonardo Figueredo, uno de los delegados.

El mal momento que atraviesa Crucero del Norte

A pesar de las declaraciones de Koropeski, los trabajadores aseguran que la mala situación económica fue escalando en los últimos meses. De hecho, a principios de 2026 había alrededor de 1.200 empleados, pero con diferentes despidos

disminuyeron el número a menos de 400.

En el mismo sentido, desde Crucero del Norte decidieron cerrar puntos de venta y retiros de cartelería en algunos sectores, lo que dejó a cientos de pasajeros varados sin poder viajar desde Buenos Aires.

Con este panorama, Héctor Da Silva, uno de los empleados afectados, comunicó: "Nos topamos de golpe con que la empresa paró. Nosotros no quisimos parar. Sabemos que la empresa está mal, que no anda bien. Le dimos todo el apoyo habido y por haber. Pero ahora paró de golpe y nosotros nos quedamos sin saber qué pasó".

Y, confesando que la situación está siendo insostenible para él y sus compañeros, añadió: "Es horroroso estar así. Nadie aparece. Nadie nos dice nada. Uno va triste a la casa y vuelve triste para acá, ya no sabe qué decir. Es una vergüenza lo que están haciendo con nosotros".

NACIONAL – Misiones Online – 17.09.2026

Crucero del Norte prepara un regreso gradual: este fin de semana retomará servicios provinciales y luego los nacionales

Tras la resolución del conflicto interno de la familia Koropeski, la empresa comenzó a regularizar parcialmente los haberes pendientes. En los próximos días se reunirá nuevamente el directorio para definir el esquema de normalización de la actividad.

Después de varios días atravesadas por reclamos salariales, suspensión de servicios, protestas de trabajadores y una fuerte incertidumbre sobre el futuro de la empresa, Crucero del Norte se encamina hacia una reanudación progresiva de sus operaciones.

De acuerdo con la información a la que accedió Misiones Online, durante este fin de semana comenzarán a retomarse lentamente los servicios provinciales, mientras que los recorridos nacionales se irán reincorporando de manera gradual durante los días siguientes, a medida que quede definido el esquema operativo y financiero de la compañía.

La hoja de ruta definitiva será analizada en una nueva reunión del directorio familiar a concretarse en los próximos días. El encuentro estará encabezado por Beatriz Fayterna y sus hijos Hugo y Julio Koropeski, quienes volverán a evaluar el estado de situación de la empresa y definirán cómo avanzar con la normalización de la actividad.

Uno de los principales puntos sobre la mesa será la situación salarial. Los haberes pendientes comenzaron a abonarse parcialmente y la intención de la conducción es continuar regularizando los pagos mientras se recupera progresivamente la capacidad operativa de la empresa.

La prioridad será poner nuevamente en funcionamiento los servicios provinciales y, una vez consolidada esa primera etapa, avanzar con la recuperación de las prestaciones nacionales.

El regreso no será inmediato ni simultáneo para todas las líneas. La empresa deberá establecer qué unidades y recorridos estarán disponibles en cada etapa, en función de los recursos necesarios para afrontar combustible, salarios y otros compromisos operativos.

La definición del directorio será clave en ese sentido, ya que permitirá establecer un diagrama más preciso para los próximos días y determinar el ritmo con el que se incorporarán nuevamente los servicios.

La situación había comenzado a agravarse a partir de los reclamos de los trabajadores por el pago incompleto de los salarios. La protesta se extendió durante varios días frente a la sede de la empresa en Garupá, mientras los empleados reclamaban una respuesta concreta sobre sus haberes.

Desde la compañía reconocieron entonces dificultades para afrontar la totalidad de los pagos y señalaron como parte del problema la existencia de embargos vinculados con juicios laborales, accidentes y obligaciones pendientes ante ARCA. Al mismo tiempo, negaron que la situación implicara una crisis económica terminal de la empresa.

En paralelo, la interrupción de los servicios había alimentado versiones sobre un eventual vaciamiento, una quiebra o incluso el final de la operatoria de la empresa, especialmente por tratarse de una de las principales compañías de transporte de pasajeros de Misiones.

“Todo se aclaró en familia”

En medio de esa incertidumbre, Julio Koropeski había definido públicamente la situación como una “crisis familiar”, diferenciándola de las versiones que circulaban sobre una eventual crisis terminal de la empresa.

Finalmente, la reunión familiar entre Beatriz Fayterna y sus hijos Hugo y Julio Koropeski permitió encauzar el conflicto y avanzar hacia un esquema de continuidad. “Todo se resolvió en familia y vamos a seguir funcionando como equipo”, había señalado Julio Koropeski a Misiones Online luego de aquel encuentro.

El empresario también había anticipado que la prioridad sería regularizar la situación de los trabajadores y, a partir de la disponibilidad de recursos, comenzar a habilitar nuevamente los servicios.

La definición sobre las líneas internacionales constituye un capítulo diferente. Como informó Misiones Online, esas prestaciones fueron cedidas a Expreso Río Paraná, empresa vinculada a Julio Koropeski, mediante el procedimiento correspondiente ante la Secretaría de Transporte.

La expectativa está puesta ahora en el próximo fin de semana, cuando podrían comenzar a verse nuevamente unidades de Crucero del Norte en los recorridos provinciales, como primer paso de una lenta y segura recuperación de toda la operatoria.

NECOCHEA

NECOCHEA – NDEN – 17.09.2026

Desde hoy el boleto plano de colectivos cuesta \$1.900

Comenzó a regir esta tarde el nuevo cuadro tarifario del transporte urbano de pasajeros

A partir de este martes 15 de septiembre, a las 12, comenzó a regir el nuevo cuadro tarifario del servicio de transporte urbano de pasajeros, establecido mediante el Decreto N.º 2209/26.

A partir de su entrada en vigencia, el costo de la tarifa plana será de \$1.900, mientras que el Boleto Obrero tendrá un valor de \$1.520. En tanto, la Tarifa Social ascenderá a \$1.002,95, de acuerdo con lo establecido en la Resolución N.º 40/2026.

En este sentido, la normativa establece en su artículo 2.º: “ARTÍCULO 2.º.- Establécese que, a los efectos del cálculo del descuento indicado, se considerarán tarifas de referencia las contenidas en los cuadros tarifarios vigentes en cada jurisdicción al 30 de junio de 2026, siempre que a dicha fecha, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (C.N.R.T.), organismo actuante en la órbita de la Secretaría de Transporte, las haya comunicado a Nación Servicios S.A. en el marco de la Resolución 23 del 14 de enero de 2011 de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.”

El incremento tarifario será aplicado al servicio prestado por la Compañía de Transportes Necochea S.A.

MAR DEL PLATA – Qué Digital – 17.09.2026

Despiste en el skatepark: el padre de la víctima apunta a la empresa, al Municipio y a la VTV

A través de un video, Esteban Merlos solicitó que el foco de la causa deje de estar únicamente en el chofer del colectivo que embistió y mató a su hija, Guadalupe Merlos.

A casi tres meses del siniestro vial fatal en el que Guadalupe Merlos murió tras ser embestida por el colectivo de la línea 532 que sufrió un desperfecto técnico y subió a la vereda del skatepark Bristol, su padre, Esteban Merlos, difundió un video en el que, en sintonía con lo pedido con el abogado de un grupo de víctimas, reclamó públicamente que se investiguen las responsabilidades de la empresa, del Municipio y de la firma que concesiona la Verificación Técnica Vehicular (VTV) y no se limite la causa al accionar del chofer.

Desde aquel 22 de junio, la causa por la muerte de Guadalupe y por las lesiones que sufrieron otras seis personas que esperaban a los colectivos que circulan por esa

dársena en San Martín y la costa, quedó a cargo del fiscal Germán Vera Tapia, de la Fiscalía N°11. No obstante, hasta el momento, la carátula de homicidio culposo y lesiones culposas recae únicamente en la imputación del chofer que conducía la unidad.

En ese sentido, en los últimos días el abogado Maximiliano Orsini presentó un escrito en la causa en el que pidió concretamente que también se investigue a los directivos de la empresa Transportes 25 de Mayo SA, cuyos recorridos en el marco de la concesión fueron absorbidos en 2022 por otras firmas de la concesión: 12 de Octubre y Peralta Ramos. Es decir, el abogado apuntó a quienes tenían a su cargo “el mantenimiento, control, reparación, habilitación y decisión de afectación al servicio del vehículo involucrado”.

Sin embargo, al menos expresamente, el abogado no apuntó a las responsabilidades políticas pero sí lo hizo en las últimas horas a través de un video publicado en las redes sociales el padre de la víctima fatal, Esteban Merlos, quien a su vez conoce el servicio de colectivos por trabajar como chofer para una de las empresas de la concesión.

“Hoy la investigación apunta hacia el chofer y hacia un bache, tirando la pelota hacia afuera. Nadie mira hacia arriba: la empresa -el empresario-, a quién controla el mantenimiento de la unidad para prestar servicio, y a funcionarios municipales que controlaban a la empresa para que preste servicio en el estado que estaban los micros. Y a la VTV, quien dio el ok para que ese micro salga a prestar servicio en esas condiciones”, señaló Merlos en un video difundido a través de sus redes sociales personales.

Es que, cabe recordar, el peritaje oficial señaló a un bache como disparador de la falla y en el marco de la causa la propia Fiscalía General le solicitó al gobierno municipal y también al provincial que evalúen la “conveniencia de verificar las condiciones técnico-mecánicas” de los colectivos que circulan en Mar del Plata y que habitualmente evidencian un estado de deterioro.

Pero sobre todo, la Justicia apuntó a aquellos que lo hacen con una extensión excepcional de su vida útil, tal como gozaba el que protagonizó la tragedia gracias a un decreto de Agustín Neme, ya que tenía más de los diez años permitidos por la concesión del servicio.

Y en cuanto a la empresa que concede el servicio de VTV en Mar del Plata – Applus Iteuve Argentina– Merlos la señala porque en el expediente consta que la verificación del colectivo fue rechazada en abril pero dos horas después de haber sido denegada el vehículo volvió a ingresar al predio y salió de esos talleres con el apto para circular.

Es por esa razón que el abogado Orsini había pedido que se tome declaración testimonial al chofer que estuvo encargado de manejar el colectivo durante ese trámite para conocer los pormenores.

“Hoy pido que se siga investigando a empresarios, funcionarios municipales y a la VTV, y le pido a toda la sociedad que me ayuden a pedir justicia porque no tiene que haber otra Guadalupe”, agregó Merlos.

Ayala pidió una nueva VTV para todos los colectivos, tras un nuevo incidente con una unidad

La iniciativa propone que los procedimientos sean monitoreados y auditados por representantes de la Facultad de Ingeniería, el Colegio de Ingenieros y docentes de la Escuela de Formación Profesional de SMATA.

La concejala Eva Ayala (AM-MDF) volvió a poner el foco sobre las condiciones técnicas de los colectivos que prestan el servicio de transporte público en Mar del



Plata, luego de que una unidad de la línea 581 sufriera el desprendimiento de su eje trasero en el barrio Félix U. Camet.

Frente a este nuevo episodio, reclamó una revisión técnica extraordinaria para el 100% de las unidades que circulan por la ciudad.

“Si se miran solo los papeles, aparentemente todas las unidades pasaron la verificación. Pero los hechos demuestran que las que estaban supuestamente aprobadas son desmentidas por la realidad”, sostuvo la edil, quien advirtió sobre la falta de certezas respecto del control municipal de las condiciones técnicas y de mantenimiento de los colectivos.

Ayala anunció que impulsará un proyecto de ordenanza para establecer, dentro de los próximos 30 días, una nueva VTV obligatoria para toda la flota.

La iniciativa propone además que los procedimientos sean monitoreados y auditados por representantes de la Facultad de Ingeniería, el Colegio de Ingenieros y docentes de la Escuela de Formación Profesional de SMATA, a los que definió como actores idóneos e independientes.

La concejala cuestionó que las verificaciones técnicas actualmente aprobadas queden bajo sospecha cada vez que se produce un nuevo desperfecto grave. “Es ridículo y una falta de respeto que cualquier vecino pague multas por no tener la VTV al día y que los colectivos del servicio público de transporte, que trasladan decenas de miles de pasajeros todos los días, anden perdiendo los pedazos por la calle”, afirmó.

El proyecto será presentado para que sea tratado sobre tablas en la próxima sesión del Concejo Deliberante, prevista para el jueves 24. “El abandono cuesta vidas. Acá también hace falta un intendente”, concluyó Ayala.

Provincia de Chubut

COMODORO RIVADAVIA

COMODORO RIVADAVIA – Argentina Noticias – 17.09.2026

Aumento del boleto en Comodoro: Serdeiro explicó por qué «es una actualización lógica»

En diálogo con Radio del Sur 97.1, Serdeiro sostuvo que el nuevo esquema logró una aceptación mayor entre los pasajeros y destacó la respuesta de la Secretaría de Servicios Públicos y de la nueva concesionaria ante las situaciones planteadas.

A varios meses de la implementación de modificaciones en el sistema de transporte público de pasajeros de Comodoro Rivadavia, el titular del EnCoSep, Cristian Serdeiro, aseguró que disminuyeron considerablemente los reclamos de los usuarios, aunque todavía quedan algunos puntos por resolver.

«Bajó sustancialmente, hay una buena aceptación», afirmó.

Los reclamos que todavía persisten

Según explicó, actualmente los principales reclamos están relacionados con situaciones puntuales, entre ellas los horarios de algunos colectivos.

«Hoy nos queda como caso puntual Laprida», señaló, en referencia a una zona donde vecinos continúan planteando inconvenientes con las unidades que deberían llegar a primera hora de la mañana.



También mencionó reclamos provenientes de trabajadores de sectores como estaciones de servicio, Salud y dependencias de la Secretaría de Trabajo. Radio Serdeiro destacó que estos planteos son derivados a las áreas correspondientes y que tanto la Secretaría de Servicios Públicos como la empresa concesionaria están atendiendo las distintas situaciones.

«Nos atienden cada uno de los reclamos y, en la medida de las posibilidades, creemos nosotros, han ido sorteando las distintas circunstancias del transporte», explicó.

Qué dijo sobre el posible aumento del boleto

Por otro lado, también fue consultado por el pedido de aumento del boleto de colectivo.

Serdeiro aclaró que el EnCoSep no interviene directamente en la decisión y que primero deberá completarse el tratamiento legislativo correspondiente.

No obstante, consideró que una actualización tarifaria podría estar relacionada con la

evolución de los costos del sistema.

«Entendemos que tiene que ver con una actualización lógica, porque la última fue en 2024 y, si uno analiza los valores del interior del país, muchos están arriba de los 2.000 pesos», sostuvo.

También explicó que el costo del transporte urbano sin subsidios sería considerablemente mayor al actual.

«Hoy el sistema de transporte superaría sin subsidio ampliamente los 4.000 millones», afirmó.

El Municipio absorbe la mayor parte del subsidio

Serdeiro remarcó además el cambio que se produjo en los últimos años en el esquema de financiamiento del transporte.

Según indicó, actualmente el Municipio de Comodoro Rivadavia absorbe alrededor del 81% del subsidio destinado al sistema, mientras que la participación de Nación y Provincia es considerablemente menor respecto de años anteriores.

El titular del EnCoSep recordó que anteriormente la estructura era diferente y que Nación tenía una participación mucho mayor, mientras que el Municipio cubría una proporción menor.

En este contexto, sostuvo que la evolución de los costos y del esquema de subsidios es uno de los factores centrales que se deberán considerar al analizar el futuro del sistema de transporte público de la ciudad.

COMODORO RIVADAVIA – Comodoro 24 – 17.09.2026

Incertidumbre: 72 exchoferes de Patagonia corren riesgo de quedar sin trabajo

Los trabajadores intimaron al Ejecutivo comunal debido a fallas en los controles del contrato y cuestionaron los incrementos tarifarios solicitados para el usuario.

Un grupo de choferes pertenecientes a la ex empresa concesionaria del transporte urbano se presentó en la Municipalidad de Comodoro Rivadavia para entregar un petitorio formal dirigido al intendente. El reclamo apunta a garantizar la continuidad del personal y brindar certidumbre a 72 familias cuyo sostenimiento depende de la incorporación definitiva al nuevo esquema de prestación.

Según explicaron los voceros del sector, los trabajadores continúan percibiendo sus haberes conformados en el marco de un acuerdo celebrado ante la Secretaría de Trabajo, el cual resguarda la fuente laboral únicamente hasta el próximo 31 de octubre. No obstante, advirtieron que, de no concretarse la llegada de los coches pendientes y caerse el pliego de concesión por eventuales acciones legales, el personal quedaría en un limbo jurídico a partir del 1° de noviembre.

Asimismo, los manifestantes cuestionaron el desempeño de la Secretaría de Transporte y la falta de inspecciones de oficio respecto a la frecuencia y la cantidad real de colectivos que transitan por la ciudad:

Esquema de unidades: El pliego licitatorio contemplaba originalmente un total de 121 colectivos, cifra que posteriormente fue recortada a 95 con la promesa de sumar 26 unidades en una etapa posterior.

Servicio en calle: Denuncian que en la actualidad la flota operativa ni siquiera alcanza el piso mínimo de 95 colectivos trabajando.

Contradicción tarifaria: Señalan que, mientras la Municipalidad justificó la reducción de coches bajo el argumento de aminorar el gasto en subsidios, en paralelo ingresan solicitudes de ordenanza al Concejo Deliberante para aumentar el precio del boleto.

Desde el colectivo de choferes instaron a las autoridades comunales a transparentar la situación del contrato y a tomar las medidas correspondientes para asegurar la totalidad de los puestos de trabajo antes del plazo límite.

Provincia de Entre Ríos

PARANA

PARANA – El Once – 17.09.2026

Caso de Ricardo Centurión: el excolectivero recibió prisión condicional y ocho años de inhabilitación

El excolectivero Amílcar Hernández recibió tres años de prisión condicional por la muerte de Ricardo Centurión, de 77 años.

Las pericias determinaron que había consumido cocaína. Además, fue inhabilitado para conducir durante ocho años.

Condenaron al excolectivero que causó la muerte de un pasajero en Paraná y que, según determinaron las pericias, conducía bajo los efectos de la cocaína. Amílcar Nicolás Hernández recibió una pena de tres años de prisión condicional por el homicidio imprudente de Ricardo Centurión, de 77 años.

Según supo Uno Entre Ríos, el juez de Garantías de Paraná, Juan Malvasio, homologó el acuerdo de juicio abreviado mediante el cual Hernández reconoció su responsabilidad en el hecho.

Al tratarse de una condena de ejecución condicional, el exchofer no irá a prisión.

Además, quedó inhabilitado para conducir durante ocho años y deberá realizar tareas comunitarias y cursos de concientización vial.

Entre las reglas impuestas también figuran la prohibición de ingerir alcohol y la obligación de someterse a un tratamiento por sus adicciones.

Reparación económica para la familia

El acuerdo estableció además que Hernández deberá abonar \$200.000 mensuales en concepto de reparación económica a los familiares de Centurión.

El juicio abreviado había sido presentado el viernes pasado por la fiscal Paola

Farinó, el abogado defensor Claudio Berón y los querellantes Pedro Fontanetto y Pablo Palomeque.

Finalmente, el magistrado resolvió homologar lo acordado entre las partes.

Uno de los elementos centrales incorporados a la investigación fueron las pericias practicadas al entonces colectivo, cuyos resultados determinaron que se encontraba bajo los efectos de la cocaína al momento del episodio.

La muerte del pasajero

El hecho ocurrió el 12 de enero, cuando Centurión viajaba en un colectivo de la línea G conducido por Hernández. Por circunstancias investigadas en la causa, el hombre cayó de la unidad sobre calle España, entre Pellegrini e Italia, en Paraná.

El pasajero sufrió graves lesiones y fue trasladado de urgencia al Hospital San Martín, donde posteriormente falleció.

Con la homologación del acuerdo abreviado, Hernández fue condenado por homicidio imprudente y deberá cumplir las reglas de conducta establecidas durante el período correspondiente.

Provincia de Jujuy

JUJUY

JUJUY – Jujuy al Momento – 17.09.2026

Choferes denuncian salarios en cuotas e incumplimientos laborales

En medio de un profundo malestar por la falta de respuestas gremiales y salariales, trabajadores del transporte urbano expusieron la crítica situación que atraviesa el sector.

Denuncian que persisten los pagos desdoblados en algunas firmas, se incumple el convenio colectivo y cuestionan la prórroga de la emergencia.

- **Salarios desdoblados:** Choferes denuncian pagos en cuotas e incumplimiento del convenio colectivo de trabajo.
- **Brecha salarial:** Advierten sobre haberes muy inferiores a escalas homologadas a nivel nacional.
- **Críticas a la emergencia:** Cuestionan prórroga licitatoria sin debate profundo ni participación ciudadana.

En diálogo con Radio 2, Maximiliano Rodríguez, chofer de colectivos, detalló el calvario diario que padecen los trabajadores del volante y el personal técnico de las distintas empresas en la ciudad.

Pese a haber solicitado formalmente el uso de la Banca 13 en el Concejo Deliberante, antes de que se tratara la emergencia del transporte, expuso que no

obtuvo el espacio de manera oportuna y fueron derivados a una reunión de comisión prevista para el próximo martes a las 9:00 horas.

Sueldos atrasados, salarios licuados y falta de representación

Uno de los puntos más graves expuestos por Rodríguez es la situación que atraviesan los trabajadores de la empresa Santa Ana, quienes al día de la fecha continúan sufriendo el pago de sus haberes en cuotas, una práctica irregular que se mantiene a pesar de haber entrado en vigencia un nuevo marco licitatorio.

A esto se suma una brecha salarial abismal frente a las escalas homologadas a nivel nacional:

“En Buenos Aires se firmó un sueldo básico hace una semana atrás de aproximadamente 1.700.000 pesos. Y nosotros no llegamos ni con todos los beneficios... Y estamos de 800.000 pesos en baja, más o menos un estimativo”.

Asimismo, el chofer apuntó directamente contra la conducción nacional de la Unión Tranviarios Automotor (UTA), señalando que se encuentran en una situación de "acefalía" y abandono hacia los compañeros del interior provincial, dejándolos desprotegidos frente al sector empresario y el Ejecutivo municipal.

Cuestionamientos a la licitación y la extensión de la emergencia

El trabajador criticó fuertemente que se haya otorgado una concesión a diez años mediante un régimen de emergencia, sin la participación directa de los choferes, los centros vecinales ni un debate profundo sobre las reales condiciones en las que operan las empresas.

Entre las principales irregularidades señaladas figuran:

- o **Incumplimiento de frecuencias y normativas:** Unidades circulando con demoras que obligan a los usuarios a esperar varios colectivos, afectando sus compromisos laborales y cotidianos.
- o **Falta de infraestructura básica:** Puntos de punta de línea carentes de sanitarios y espacios adecuados para el descanso del personal.
- o **Antigüedad de la flota:** Modificaciones en los pliegos que elevaron la tolerancia de antigüedad de los vehículos, afectando tanto la comodidad del pasajero como la seguridad operativa.
- o **Desconexión tarifaria:** Mientras los valores del boleto y tasas asociadas (como el BEGU) registran fuertes incrementos periódicos del orden del 50%, los ingresos de los trabajadores se mantienen estancados muy por debajo de la canasta básica.

Pese a las trabas institucionales para hacer oír su voz en el recinto en el momento oportuno, el chofer confirmó que asistirán a la reunión de comisión para exigir que se respeten los derechos laborales vigentes y se rindan cuentas sobre el impacto real de una licitación que, lejos de solucionar el servicio, profundiza la crisis del transporte local.