RESUMEN MEDIOS 28-09-2026

PROVINCIA / CIUDAD	TEMA	PÁGINA
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	Demanda y fallo judicial por indemnización tras choque de colectivo.	1 - 3
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	Choque de colectivo de la línea 29 contra un árbol y un deck en Palermo.	3
Provincia de Buenos Aires / La Plata	Vecinos denuncian que los micros no pasan por el mal estado de las calles.	4
Provincia de Buenos Aires / Necochea	Reclamos de la UTA ante la posible prórroga de la concesión del servicio.	5
Provincia de Chubut / Comodoro Rivadavia	Audiencia pública por propuesta de aumento del boleto de colectivo a $2.400.	5 - 6
Provincia de Entre Ríos / Paraná	Avance en la reincorporación de choferes cesanteados a la nueva concesionaria.	6 - 8
Provincia de Formosa / Formosa	Centralización de todos los trámites de la tarjeta SUBE en un único edificio municipal.	8
Provincia de Mendoza / Mendoza	Decisión del gobierno de mantener congelada la tarifa del boleto en $1.680.	9 - 11
Provincia de San Juan / San Juan	Controles de la UTA para garantizar el uso de aire acondicionado en los colectivos.	12
Provincia de San Luis / San Luis	Denuncias de crisis interna en la UTA y persecución laboral en Transpuntano.	12 - 14
Provincia de Santa Fe / Santa Fe	Alivio temporal por acuerdo paritario y debate sobre el financiamiento del sistema.	14 - 18
Provincia de Santa Fe / Rafaela	Pedido de incremento de tarifas de media distancia de entre el 28% y el 30%.	19 - 20
Provincia de Santa Fe / Rosario	Propuesta para extender la línea K de trolebuses hasta la localidad de Funes.	20 - 21

Ciudad Autónoma Buenos Aires

BUENOS AIRES – Infobae – 26.09.2026

El colectivo en el que viajaba chocó, demandó por secuelas físicas y psicológicas y cobrará casi $25 millones de indemnización



Una mujer sufrió el impacto cuando el vehículo embistió a un camión estacionado y el tribunal dio por acreditada la responsabilidad de la empresa de transporte. El testimonio de otra pasajera y los registros médicos resultaron determinantes para fijar el monto de la compensación económica

La Justicia bonaerense ordenó indemnizar a una pasajera por las secuelas físicas y psicológicas que sufrió tras chocar el colectivo en el que viajaba. La sentencia, dictada por el Juzgado en lo Civil y Comercial n.° 4 de Morón, condenó a la empresa de transporte público y a su compañía aseguradora al pago de un resarcimiento de 24.780.000 pesos, al comprobar la responsabilidad derivada del incumplimiento del contrato de traslado de pasajeros.

El accidente ocurrió el 10 de septiembre de 2012, alrededor de las 8, en la intersección de las calles Córdoba y Avellaneda, en la localidad de Morón. La demandante, de 49 años en ese momento, se desplazaba de pie y sujetada de forma adecuada a los pasamanos en el interior de un ómnibus de una línea de transporte urbano, cuando la unidad colisionó de manera violenta contra la parte trasera de un camión que se encontraba estacionado parcialmente sobre la calzada.

Como consecuencia del fuerte impacto, la reclamante salió despedida hacia el sector delantero de la unidad y cayó sobre el piso del habitáculo, lo que le provocó múltiples golpes de consideración. Finalizado el siniestro, el propio chofer del colectivo trasladó a los usuarios heridos hacia un centro de salud público local, donde la víctima recibió las primeras curaciones de urgencia debido a lesiones concentradas en la zona cervical.

En su demanda judicial, la accionante solicitó una reparación económica por los daños y perjuicios derivados del accidente vial. En el escrito de inicio explicó que debió someterse de forma prolongada a tratamientos médicos, kinesiológicos y psicológicos, además de haber afrontado una operación en la columna cervical para la colocación de una prótesis metálica que posteriormente fue rechazada por su propio organismo.

El reclamo promovido por la pasajera abarcó los rubros de incapacidad física y psíquica sobreviniente, gastos de farmacia y atención médica, daño moral y la frustración de ganancias futuras. La solicitante remarcó que el hecho alteró gravemente su vida cotidiana, afectando su equilibrio anímico e integridad psicofísica

a causa de los constantes dolores y padecimientos derivados del impacto.

Al contestar la demanda, los apoderados de la empresa concesionaria y de la aseguradora negaron la responsabilidad en el siniestro y cuestionaron la mecánica del choque relatada por la contraparte. La firma aseguradora reconoció la vigencia de la póliza emitida a favor del colectivo, aunque requirió aplicar el límite cuantitativo de la cobertura y la franquicia acordada a cargo de la compañía de transportes.

A lo largo de la etapa de prueba, la causa contó con el testimonio presencial de otra usuaria que viajaba en el mismo vehículo el día del siniestro. La testigo confirmó que la unidad circulaba por el carril derecho cuando chocó frontalmente contra la parte posterior del camión estacionado, provocando que la demandante saliera proyectada de forma repentina hacia la zona del conductor.

Los informes periciales incorporados al expediente constataron la permanencia de secuelas derivadas del episodio violento. El médico legista identificó un cuadro de cervicalgia persistente con reducción en el rango de movilidad de la columna, en tanto que la evaluación psicológica concluyó que la reclamante desarrolló una afección severa con impacto directo en su salud mental, imputable al hecho.

En la fundamentación jurídica de la sentencia, el magistrado encuadró la controversia en el régimen de responsabilidad del transporte terrestre y las normas protectoras del Código Civil. El magistrado destacó que las empresas prestatarias asumen una obligación de resultado que consiste en trasladar a los usuarios sanos y salvos a su destino, deber garantizado de forma explícita por la Constitución Nacional.

El juez explicó que el esquema legal asigna una responsabilidad de carácter objetivo al prestador del servicio de transporte de pasajeros. En este marco, a la accionante le resultó suficiente probar la existencia del contrato de traslado y los daños sufridos durante el trayecto, mientras que la empresa demandada omitió acreditar causales de eximición como la culpa de la víctima o un evento de fuerza mayor.

El fallo aplicó los principios tuitivos fijados por la legislación de defensa del consumidor y el principio de carga dinámica de la prueba, el cual exige que la entidad proveedora aporte todos los elementos indispensables para esclarecer los hechos. Al no aportar pruebas aptas para desvirtuar las constancias médicas y testimoniales, la transportista debió asumir la obligación de indemnizar.

En la cuantificación de los perjuicios, el tribunal determinó un monto de 15 millones de pesos por la incapacidad física y psíquica sobreviniente, la cual fue fijada de forma conjunta en un 33,85% de la capacidad total. Para definir dicho valor, el juzgador consideró la entidad de las secuelas funcionales verificadas en los dictámenes y la afectación en la vida de relación social y familiar de la perjudicada.

Asimismo, la resolución fijó la suma de 4.680.000 pesos para la realización de un tratamiento psicológico de tres años de duración con frecuencia semanal. El resarcimiento otorgado por la Justicia de Morón incluyó además un monto de 5 millones de pesos por daño moral para compensar los padecimientos espirituales y 100.000 pesos en concepto de gastos médicos, de farmacia y de traslado.

Por el contrario, el magistrado resolvió rechazar el pedido indemnizatorio presentado por pérdida de oportunidades económicas futuras, tras constatar la falta de elementos probatorios que respaldaran una merma de ingresos de carácter transitorio.

La condena global ascendió a 24.780.000 pesos, importe al que deberán sumarse los intereses liquidados a partir del día en que se produjo el accidente.

El fallo definitivo extendió la condena a la entidad aseguradora de manera citada en garantía, respetando los límites de cobertura y franquicia fijados en la póliza.

Asimismo, la resolución judicial dispuso imponer las costas del juicio a la parte demandada vencida.

BUENOS AIRES – Clarín – 28.09.2026

Un colectivo se subió a la vereda, destruyó el deck de un restaurante e impactó contra un árbol en Palermo: hay dos mujeres heridas

- Ocurrió esta mañana en Avenida Coronel Díaz al 1600.
- El SAME atendió a cuatro personas en el lugar y dos mujeres fueron trasladadas al hospital Rivadavia.
- Investigan si el chofer se desvaneció y perdió el control del colectivo.

Un colectivo de la línea 29 fuera de control se subió a la vereda en el barrio de Palermo y terminó chocando contra un árbol y destruyendo el deck de un restaurante. Por el accidente, dos mujeres resultaron heridas y fueron hospitalizadas.

El accidente ocurrió cerca de las 7 de la mañana en la Avenida Coronel Díaz al 1600, entre Mansilla y Charcas.

Los investigadores ahora intentan determinar qué fue lo que le pasó al conductor del colectivo y una de las hipótesis que se analizan es si pudo quedarse dormido o sufrir una descompensación mientras manejaba.

La escena posterior al accidente fue impactante, no sólo por el frente destruido del colectivo, sino por los restos del mobiliario del deck de madera y el gazebo que quedaron tirados sobre la vereda.

La empleada de una panadería ubicada frente al lugar donde quedó el colectivo -que invadió la bicisenda- contó a los medios que se acercaron al lugar que se asustó por el fuerte estruendo que escuchó, pero afortunadamente no resultó herida.

Según el reporte del SAME, al que accedió Clarín, se dio atención a cuatro personas en el lugar.

Dos mujeres, una de 33 años y otra de 45, fueron trasladas al hospital Rivadavia.

En tanto, un hombre de 59 años y una mujer de 58 fueron atendidos en el lugar, sin necesidad de ser hospitalizados.

Provincia de Buenos Aires

LA PLATA

LA PLATA – 0221 – 26.09.2026

Vecinos de un barrio de La Plata denuncian que los micros dejaron de pasar por el mal estado de las calles



El deterioro de la calle, con pozos y sectores anegados, dificulta el tránsito y afecta a quienes utilizan los micros para movilizarse en un barrio de La Plata.

Vecinos de una zona de La Plata denunciaron que el deterioro de las calles comenzó a afectar directamente al transporte público. Según indicaron, los micros dejaron de circular por un sector de 122 y 600, en Villa Elvira, debido a las malas condiciones de la calzada.

El reclamo se concentra en las inmediaciones de esa esquina, donde las calles presentan pozos, desniveles y sectores con grandes acumulaciones de agua. Los frentistas aseguran que el deterioro dificulta el paso de los vehículos y volvió cada vez más complicado transitar por el barrio.

Las imágenes enviadas por los vecinos muestran el estado de la calzada y la cantidad de agua acumulada en distintos sectores. La situación genera preocupación entre quienes utilizan los micros para trasladarse diariamente y ahora deben afrontar cambios en el recorrido habitual.

El mal estado de las calles de Villa Elvira también complica a los vecinos

De acuerdo con el reclamo, las dificultades no afectan únicamente a los colectivos. Automovilistas y motociclistas también encuentran obstáculos para circular, mientras que los peatones deben sortear los sectores más deteriorados de la calle.

El problema se vuelve todavía más complejo después de las lluvias, cuando el agua se acumula sobre los pozos y desniveles y dificulta identificar el estado real de la calzada. Los vecinos sostienen que estas condiciones complican el tránsito cotidiano en la zona.

La interrupción del recorrido de los micros representa además un inconveniente para quienes dependen del transporte público para llegar a sus trabajos, escuelas y otros puntos de la ciudad.

Ante este escenario, los frentistas reclaman una intervención sobre las calles de la zona para recuperar la transitabilidad y permitir que el transporte público pueda volver a circular por el recorrido habitual.

Mientras tanto, los vecinos continúan esperando respuestas y una solución para el deterioro de la calzada que, según denuncian, ya modificó la circulación cotidiana en

el barrio.

NECOCHEA

NECOCHEA – TSN – 27.09.2026

La UTA cuestiona una posible prórroga de seis meses en el servicio de colectivos



Esta semana vence la segunda extensión de la concesión.

Desde la regional de la Unión Tranviarios Automotor (UTA) expresaron su preocupación ante las versiones que indican que el Ejecutivo podría otorgar una nueva prórroga de seis meses a la actual empresa de transporte.

Aunque la medida todavía no fue confirmada oficialmente, desde el gremio señalaron que una extensión de ese plazo implicaría una “responsabilidad política” para el Ejecutivo, especialmente por la situación que atraviesan actualmente los trabajadores.

La UTA advirtió que los choferes cobran sus salarios en cuotas, mantienen parte del aguinaldo adeudado y afrontan dificultades con la cobertura de salud debido a atrasos en los pagos de la obra social.

En ese sentido, reclamaron que, si finalmente se decide extender la concesión, se establezcan garantías concretas para el cumplimiento de las obligaciones laborales y para mejorar la prestación del servicio.

“Una prórroga no puede ser solamente una decisión administrativa. Es una decisión política y, como tal, implica asumir la responsabilidad política por sus consecuencias”, señalaron desde la conducción sindical.

Además, consideraron que seis meses constituye un período suficiente para avanzar con un nuevo proceso y que, de existir empresas interesadas, podría definirse una nueva prestataria para diciembre.

Finalmente, desde la UTA remarcaron que no acompañan una eventual extensión por seis meses y pidieron que expliquen públicamente las condiciones, controles y medidas que se implementarían para evitar que trabajadores y usuarios continúen afrontando las consecuencias de la actual situación.

Provincia de Chubut

COMODORO RIVADAVIA

COMODORO RIVADAVIA – Argentar – 26.09.2026

Comodoro: el boleto de colectivo podría irse a $2.400 y el Concejo convoca a audiencia pública



El transporte público vuelve a estar en el centro del debate en la ciudad petrolera. El Concejo Deliberante oficializó la convocatoria a una audiencia pública para debatir el pedido de actualización tarifaria del servicio de colectivos, actualmente a cargo de la empresa SolBus. El encuentro se llevará a cabo el próximo martes 13 de octubre, a las 19 horas, en la sede del cuerpo legislativo.

De cuánto sería el aumento y qué proponen los bloques

El proyecto enviado por el Ejecutivo municipal enciende las alarmas en el bolsillo de los usuarios, ya que contempla llevar el boleto plano de los actuales $1.114 a $2.400, aplicando la suba de golpe en un único tramo.

No obstante, el valor final aún no está cerrado y podría sufrir modificaciones en el recinto. En paralelo, desde el bloque Arriba Chubut ya trabajan en una propuesta alternativa que busca amortiguar el impacto: la idea es dividir el incremento en dos etapas y fijar un precio final que resulte menor al pretendido por el municipio.

Cómo participar de la audiencia

La participación de la comunidad será clave, aunque cabe recordar que las opiniones y reclamos expresados en la jornada no tendrán carácter vinculante, por lo que la decisión definitiva recaerá sobre los concejales.

Los vecinos interesados en alzar su voz deberán tener en cuenta las siguientes pautas:

Inscripción: Es totalmente gratuita.

Plazos: El período de anotación abre este 26 de septiembre y se extenderá hasta el 9 de octubre.

Horarios y lugar: Se podrá realizar de lunes a viernes, de 9 a 15 horas, de manera presencial en el Concejo Deliberante o a través de las líneas telefónicas que se habilitarán para tal fin.

Provincia de Entre Ríos

PARANA

PARANA – Página Gremial – 26.09.2026

UTA confirmó el ingreso de alrededor de 50% de los

choferes de Buses Paraná a la nueva concesionaria San José

Alejandro Becic, abogado de la Unión Tranviarios Automotor (UTA) Entre Ríos, confirmó que avanza la incorporación efectiva de los choferes cesanteados de Buses Paraná a la nueva empresa. El trámite previo insume de 30 a 60 días e incluye prueba de manejo, examenes médicos de la ART y capacitación sobre la política de la firma San José UTE.

En el marco de la transición hacia la nueva concesionaria San José SA – Kenia SA, aproximadamente la mitad de los trabajadores incluidos en el amparo judicial iniciado por la Unión Tranviarios Automotor (UTA) ya fueron contratados por la nueva consesionaria del servicio de transporte urbano de pasajeros de Paraná.

Alejandro Becic, abogado del gremio, confirmó el dato en Radio La Red Paraná a horas de que la Corte Suprema de Justicia de la Nación ratificara que la causa se tramitará en los tribunales laborales de la capital entrerriana.

Como se recordará, luego del cese de la concesión operada por Buses Paraná UTE (conformada por las firmas ERSA Urbano SA y Transporte Mariano Moreno), la Unión Tranviarios Automotor (UTA) inició acciones legales para lograr la absorción de los 237 trabajadores que prestaban servicio en la red urbana por parte de la nueva adjudicataria.

Cómo es el proceso de contratación

A la par de las novedades en los tribunales, la incorporación efectiva de los choferes cesanteados ha comenzado a materializarse de forma gradual. Según detalló el doctor Becic, aproximadamente la mitad de los choferes involucrados en el reclamo judicial ya han vuelto a sus puestos.

En el camino, los trabajadores perdieron su antigüedad y varió la relación con la nueva empresa ya que ahora son contratados.

«Hemos podido ir incorporando, más allá de que todavía faltan algunos más. Los van incorporando de a tandas, pero ya en principio van recuperando su trabajo y sus condiciones, que los tenía tan preocupados», destacó Becic.

El representante legal precisó que los trabajadores ingresantes habían permanecido casi nueve meses sin empleo, calificando ese período como «una situación realmente caótica».

Asimismo describió que la empresa San José, para hacer efectiva cada reincorporación, puso en marcha un protocolo que requiere completar distintas etapas operativas.

El procedimiento incluye una prueba de manejo, inducción sobre la política de la empresa, entrega de uniformes, exámenes médicos de la ART y la firma de los contratos correspondientes, un trámite previo que insume entre 30 y 60 días antes del retorno efectivo al servicio.

En espera

Respecto a los choferes que aún aguardan la citación, Becic explicó que el proceso continuará a medida que la firma reestructure los recorridos y se generen vacantes.

«San José, a medida que va ampliando la grilla de trabajadores, los va ingresando (…). Es entendible también que la empresa no puede hacerlos ingresar a todos juntos en una sola medida; lo va haciendo a partir de que va reestructurando las líneas y los lugares y se van dando las vacantes», indicó el letrado.

Las desvinculaciones iniciales

Frente a versiones que vinculaban la reincorporación del personal histórico con la no renovación de contratos a choferes contratados al inicio de la nueva gestión, el abogado sindical fue categórico al desestimar cualquier relación entre ambos hechos.

«Una cosa no tiene que ver con la otra. Si ha habido algunos choferes a los cuales no les han renovado las contrataciones, es por algún problema de conducta o porque la empresa determinó que no estaban en condiciones (…). No tiene que ver con el ingreso de los nuevos choferes de la antigua Buses Paraná», aclaró Becic.

Asimismo, precisó que varios de los trabajadores a los que no se les renovó el contrato inicial correspondían a exchoferes de Buses Paraná que decidieron no sumarse al amparo colectivo e ingresaron de manera individual, o bien conductores que optaron por migrar hacia otras alternativas laborales.

De acuerdo con el gremio, una parte significativa de estos choferes con experiencia se ha reinsertado en otros servicios de transporte, como el sistema de combis interurbano entre Paraná y Santa Fe, o en distintas empresas del sector.

Provincia de Formosa

FORMOSA

FORMOSA – El Comercio – 26.09.2026

Los trámites de la SUBE se hacen desde este lunes en un solo lugar

La medida, dispuesta por la Subsecretaría de Transporte y Emergencia de la Municipalidad, reúne en un mismo lugar los trámites.

A partir de este lunes 28 de septiembre, todas las gestiones vinculadas a la tarjeta SUBE se atenderán en un único espacio: el edificio municipal de Rivadavia y Pringles.

La subsecretaria Adriana Smith explicó que desde esa fecha los usuarios podrán resolver allí todo lo necesario para acceder a los beneficios de la SUBE.

"Centralizar los trámites significa simplificar gestiones y brindar una atención más cercana y cómoda a los usuarios", sostuvo.

La funcionaria remarcó que el objetivo es que los derechos y beneficios estén al alcance de todos los vecinos, sin idas y vueltas entre dependencias.

La atención será de lunes a viernes, en doble turno: de 8 a 12 y de 16 a 20.

Provincia de Mendoza

MENDOZA

MENDOZA – Los Andes – 26.09.2026

Sube el costo del transporte público en Mendoza: qué pasará con el precio del boleto

La Provincia descarta una nueva suba este año, mientras crece el aporte para sostener el servicio y seis de cada diez viajes tienen beneficios.

El gobierno de Alfredo Cornejo no prevé aplicar un nuevo aumento en el boleto del transporte público durante lo que resta de 2026, pese al incremento que registraron algunos de los principales componentes del sistema. La decisión oficial es mantener la tarifa plana en $1.680 y sostener el esquema de aportes provinciales con el que se financia buena parte del servicio.

La definición fue dada a Los Andes por el subsecretario de Transporte, Luis Borrego, quien aseguró que actualmente se mantiene dentro de los parámetros previstos la relación entre lo que aporta el Estado provincial y lo que ingresa por el pago de los pasajeros.

"No tenemos previsto por lo que resta del año modificaciones en la tarifa", señaló el funcionario. Según explicó, Transporte monitorea permanentemente la evolución del combustible, los acuerdos salariales, el precio de las unidades nuevas, los repuestos y los neumáticos, entre otros componentes que determinan cuánto cuesta mantener funcionando el servicio.

La última actualización se produjo el 13 de julio, cuando el boleto urbano pasó de $1.400 a $1.680, una suba del 20%. La decisión de mantener ese valor hasta fin de año se produce mientras creció el aporte que realiza la Provincia para sostener el transporte.

Actualmente, el Ejecutivo destina alrededor de $860 millones por día, contra los $800 millones diarios que informaba en abril. La diferencia es de $60 millones, equivalente a un incremento del 7,5% en cinco meses. Borrego atribuyó esa variación principalmente a las actualizaciones salariales y al incremento del combustible.

En abril, el ministro de Gobierno, Infraestructura y Desarrollo Territorial, Natalio Mema, había explicado que la Provincia destinaba unos $800 millones por día hábil al sistema y que los mayores costos derivados del gasoil, salarios y otras variables eran reconocidos periódicamente por el Estado. Las empresas cobran de acuerdo con los kilómetros efectivamente recorridos y las transferencias se devengan diariamente y se pagan semanalmente.

Cuánto cuesta cada kilómetro recorrido

El costo por kilómetro es uno de los principales parámetros utilizados para determinar

cuánto debe recibir cada operador y no necesariamente es idéntico para todas las empresas y servicios. Según Borrego, actualmente el valor promedio se ubica en $3.973 por kilómetro.

La última modificación general se produjo el 1° de marzo y desde entonces no hubo una nueva actualización integral, aunque durante el año se compensaron las variaciones correspondientes a las paritarias y al gasoil.

Ese promedio convive con los estudios de costos que realiza el Ente de la Movilidad Provincial (EMOP) para determinar los valores correspondientes al sistema. A fines de 2025, el organismo había calculado para el servicio urbano un Costo Kilómetro Promedio Ponderado de $4.081,95, frente a los $2.866 que regían anteriormente.

Las empresas, a su vez, presentan sus propios estudios de costos de acuerdo con las características de los recorridos, las unidades utilizadas, los kilómetros realizados y los distintos componentes de la prestación. Por eso, el costo reconocido puede variar entre operadores y servicios.

El mecanismo resulta relevante porque el financiamiento provincial no se determina por la cantidad de pasajeros transportados. El Estado remunera a las empresas sobre la base de los kilómetros efectivamente recorridos, mientras que la recaudación tarifaria constituye otra de las fuentes de financiamiento del sistema.

El Estado cubre alrededor del 65% del sistema

El Presupuesto provincial reservó para este año $292.000 millones para el Fondo Compensador del Transporte, que comprende tanto el servicio del Gran Mendoza como los recorridos de media y larga distancia del resto de la provincia.

De acuerdo con los datos actuales de Transporte, esos recursos permiten cubrir aproximadamente el 65% del costo del sistema, mientras que el 35% restante corresponde al aporte realizado por los usuarios a través de la tarifa.

La relación presenta una diferencia respecto de las estimaciones realizadas al comenzar el año. En abril, el Gobierno hablaba de una cobertura estatal superior al 70%.

Transporte calcula que hasta ahora se ejecutó entre el 70% y el 75% de los recursos previstos para el Fondo Compensador. Si se toman esos porcentajes sobre los $292.000 millones presupuestados, representan entre $204.400 millones y $219.000 millones.

El cálculo original debió convivir durante el año con variaciones que no estaban previstas cuando se elaboró el Presupuesto. Borrego indicó que el combustible aumentó más de 30% entre febrero y mayo y representa alrededor del 15% del costo del transporte. El componente salarial, en tanto, concentra casi el 40% y registró una variación superior al 20%.

Seis de cada diez viajes tienen algún beneficio

La tarifa plana de $1.680 tampoco refleja lo que paga la totalidad de los pasajeros. Más del 60% de las transacciones realizadas en Mendoza tiene algún tipo de beneficio y solamente alrededor del 40% abona el valor completo.

Dentro del primer grupo aparecen las gratuidades del 100% para docentes, celadores, mayores de 70 años y personas con discapacidad, además de descuentos para

estudiantes y otros segmentos del sistema.

Actualmente se registran entre 700.000 y 750.000 transacciones durante un día hábil. Según Transporte, el nivel de utilización se mantuvo relativamente estable respecto de los primeros meses de 2026 y el cierre de 2025.

La recaudación canalizada mediante SUBE supera los $12.000 millones mensuales. El sistema cobra una comisión del 4,5%, aunque una compensación nacional cubre aproximadamente tres puntos, por lo que el costo efectivo para Mendoza se ubica en torno al 1,5%.

La expansión de SUBE también permitió incorporar progresivamente zonas que anteriormente utilizaban otros mecanismos de pago. En la Zona Este, donde comenzó a implementarse en mayo, la recaudación ronda los $2.500 millones mensuales y Transporte calcula una mejora cercana al 5%. En Lavalle ingresan unos $500 millones por mes y la mejora estimada se encuentra entre el 5% y el 8%.

Por qué se eliminó el descuento de las horas valle

Uno de los últimos cambios aplicados por Transporte fue la eliminación del descuento del 17% que tenían los viajes realizados durante las denominadas horas valle. La medida había sido implementada de manera experimental para intentar distribuir mejor la demanda.

El sistema mendocino tiene tres picos marcados durante los días hábiles: entre las 6 y las 7, entre las 12 y las 13 y entre las 17 y las 18. Como la cantidad de colectivos y frecuencias debe estar preparada para responder a esos momentos, durante las franjas intermedias queda capacidad disponible.

El descuento buscaba que aquellos pasajeros que tuvieran flexibilidad modificaran sus horarios. Sin embargo, después de más de un año de aplicación, Transporte detectó que el movimiento hacia las horas valle no superó el 5% respecto de la situación previa. Ante ese escenario, Borrego confesó que esa medida "no dio el resultado esperado".

Una de las explicaciones oficiales es la rigidez de los horarios laborales y educativos. Estos últimos representan más del 35% de la demanda del transporte público y tienen pocas posibilidades de desplazarse hacia otras franjas.

Los recursos que se destinaban a financiar ese descuento permanecen dentro del Fondo Compensador y pueden ser utilizados para otras políticas tarifarias. Entre ellas, Transporte menciona la extensión del beneficio del usuario frecuente a distintas zonas a medida que avanza la implementación de SUBE.

El Gobierno continuará siguiendo durante los próximos meses la evolución del combustible, salarios y otros componentes del sistema. Si esas variables se apartan de las previsiones, una de las alternativas disponibles es modificar la tarifa. Sin embargo, con la estructura actual de costos y financiamiento, Transporte sostiene que no tiene previsto aplicar otro aumento del boleto antes de finalizar 2026.

Provincia de San Juan

SAN JUAN

SAN JUAN – Dame Noticias – 26.09.2026

Colectivos sin aire: la UTA controlará a las empresas de la Red Tulum

El secretario general de la UTA en San Juan, Héctor Maldonado, explicó que ya se comunicaron con El Triunfo y que la empresa se comprometió a solucionar el inconveniente.

Con el aumento de las temperaturas y las jornadas atravesadas por el viento Zonda, comenzaron a crecer los reclamos de pasajeros por el calor dentro de algunas unidades de transporte. En los últimos días, usuarios de El Triunfo cuestionaron que varios colectivos circularan sin el aire acondicionado encendido.

Frente a esta situación, desde la UTA San Juan confirmaron que realizarán controles en las distintas empresas para verificar que los choferes puedan utilizar los equipos de refrigeración durante los recorridos. Desde el gremio señalaron que la medida busca garantizar condiciones adecuadas tanto para los trabajadores como para los pasajeros.

El secretario general de la UTA en San Juan, Héctor Maldonado, explicó que ya se comunicaron con El Triunfo y que la empresa se comprometió a solucionar el inconveniente.

Además, Maldonado señaló que este tipo de situaciones suele repetirse durante los meses de mayor temperatura. Según afirmó, algunas empresas desconectan los equipos de aire acondicionado o retiran las correas que permiten su funcionamiento con el objetivo de reducir el consumo de gasoil.

Desde el sindicato adelantaron que continuarán recorriendo las diferentes empresas de transporte para controlar el estado y funcionamiento de los equipos y evitar que los colectivos circulen sin refrigeración durante las jornadas de altas temperaturas.

Provincia de San Luis

SAN LUIS

SAN LUIS – La República – 26.09.2026

“Los sindicalistas de la UTA se han convertido en empresarios del transporte”

El dirigente expuso que el gremio de San Luis está en crisis. Denunció persecución, despidos sin causa y manejo de Transpuntano por parte del sindicato. Su hijo fue despedido el 5 de agosto cuando él empezó a asesorar a la lista opositora a Iván Piñeiro. “El interurbano cobra con escalas viejas”, afirmó.

Lucio Orozco, ex secretario de Asuntos Gremiales y vocal titular de UTA San Luis y delegado durante cinco gestiones en la lista Celeste y Blanca, rompió el silencio y denunció una grave crisis interna en la Unión Tranviarios Automotor en medio de la contienda electoral nacional prevista para el 7 y 8 en todo el país.

Orozco aseguró que en la actualidad UTA San Luis "está trabajando nada más y exclusivamente para Transpuntano, que es el urbano", mientras la gente del interurbano - empresas como Blanca Paloma, Panamericana, Sol Bus - "están con escalas salariales viejas" y sin representación.

El dirigente, quien se jubiló tras renunciar al gremio y a la empresa en 2024, afirmó que en 2022 empezó a mirar diferente a la conducción. "Ya no eran secretarios generales que se encargaban de defender a los trabajadores, sino que se convertían en empresarios. Hoy Roberto Fernández, el secretario general de UTA a nivel país,

es un empresario más. Hoy Iván Piñeiro no es solo secretario general, es un empresario más, dueño del transporte '2 de Abril'", aseguró.

Elecciones del 7 y 8 y listas caídas

Según relató Orozco, San Luis iba a tener una oposición a la fracción "Celeste y Blanca" de Iván Piñeiro, con una lista federal integrada por trabajadores de Transpuntano, del interurbano y de Villa Mercedes, a la que él asesoraba.

Afirmó que Piñeiro habría viajado a Buenos Aires y, por intermedio de la conducción nacional, se habría gestionado la baja de la lista opositora. "Hoy todo eso ha caído en la Justicia. No solo San Luis, hay cinco seccionales más que hicieron caer y está todo en la Justicia", denunció.

De acuerdo a su testimonio, la Justicia Federal estaría investigando persecuciones, amenazas, despidos, extorsiones y sobornos por parte de la lista "Celeste y Blanca" hacia las listas opositoras en todo el país. La definición se esperaría entre el martes o miércoles de la próxima semana.

Los despidos denunciados

Orozco vinculó directamente su asesoramiento a la lista negra opositora, encabezada por Jorge Domínguez como candidato a secretario general, con el despido de su hijo.

"El 5 de agosto mi hijo entraba a las 13:00 a tomar turno a Transpuntano. Cuando va entrando, el guardia le dice que no entre porque lo estaba esperando el escribano. Lo notificó que quedaba despedido a partir de la fecha, sin ningún motivo", relató.

Detalló que su hijo es padre de dos niños de 4 y 9 años. "Una semana después - siempre según su denuncia-, se habría despedido sin motivo alguno al hijo y a la nuera de Jorge Domínguez".

Orozco comentó que sobre su hijo, el caso se tramita en la Justicia Federal por persecución y discriminación, con pedido de doble indemnización.

"El sindicato maneja Transpuntano"

Uno de los tramos más graves de la denuncia apunta al manejo de la empresa municipal de transporte de la ciudad de San Luis. "Allá por finales de 2024, cuando tuvo la pelea conmigo, Gastón Hissa, el intendente de la ciudad, le dio la jefatura de Transpuntano al sindicato. Hoy Iván Piñeiro e hijo y José Pedernera, jefe de tráfico de Transpuntano, son los dos que deciden quién entra y quién se va de la empresa",

afirmó.

Orozco describió además un clima de amenazas internas: "Te dicen levantá el estado que sacás en las redes sociales de la 'Celeste y Blanca', porque si no van a ser castigados después de las elecciones. Toda la gente de Transpuntano amenazada por el sindicato de UTA. Cuando un sindicato te tiene que defender, ellos te castigan", lamentó.

El ex directivo de UTA remarcó que no es dueño de casa ni de auto - tiene un auto 2005 que le hizo tres veces motor - y que sigue viajando en colectivo.

Provincia de Santa Fe

SANTA FE

SANTA FE – Aire de Santa Fe – 26.09.2026

Colectivos en Santa Fe: cuánto costará el boleto tras el acuerdo paritario

Tras el acuerdo paritario que frenó nuevas medidas de fuerza de la UTA en Santa Fe, la Municipalidad advierte que el corte de fondos nacionales ahoga el financiamiento del transporte público de colectivos y complica el sostenimiento del servicio urbano.

El reciente acuerdo paritario alcanzado entre la Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros (Fatap) y la Unión Tranviarios Automotor (UTA) trajo algo de certidumbre a la compleja crisis del transporte público por colectivos en la capital provincial.

La recomposición salarial contempla un incremento del 10,5% retroactivo al 1° de septiembre para los choferes de corta y media distancia del interior del país, además de una asignación fija no remunerativa de $ 60.000 y mejoras en el rubro de viáticos. De esta manera, se disipó el fantasma de nuevas medidas de fuerza que dejarían a los vecinos de la ciudad sin un servicio esencial para la movilidad diaria, tras las retenciones parciales registradas semanas atrás por incumplimientos patronales.

La raíz del problema y la falta de fondos nacionales

Sin embargo, el acuerdo salarial sólo funciona como un alivio temporal frente a una crisis estructural que arrastra el sistema. La situación se agravó notablemente tras la eliminación del Fondo Compensador del Transporte por parte de la Nación en febrero de 2023, sumada al congelamiento actual de los subsidios destinados a los atributos sociales.

El desfinanciamiento golpea de lleno a la prestación diaria en las calles de la ciudad, en un contexto marcado por el incremento sostenido de los combustibles, la inflación, las nuevas escalas salariales y una caída nominal de pasajeros que todavía no logra recuperar los niveles prepandemia.

Qué dice la Municipalidad

Ante este escenario, desde el Palacio Municipal advierten sobre la complejidad de

sostener el equilibrio financiero del servicio. El secretario de Gobierno, Control y Movilidad, Sebastián Mastropaolo, señaló que las variables salariales se definen en Buenos Aires pero se aplican en el interior, donde la realidad económica, los subsidios y la falta de acompañamiento del Estado nacional son completamente distintos.

El funcionario remarcó que, a pesar de la ausencia de recursos nacionales —quienes continúan recaudando a través del impuesto a los combustibles sin devolver dichos fondos—, la Municipalidad destina aportes propios para sostener el sistema junto con el respaldo del Gobierno provincial y la tarifa vigente en la ciudad capital.

Aun con este panorama adverso, desde el municipio destacaron como un saldo positivo que, durante los últimos dos años y medio de gestión, se lograron evitar interrupciones graves en el servicio urbano de pasajeros.

Los reclamos y escenarios del sector empresario

Desde las empresas prestatarias insisten en que la solución no pasa por la rentabilidad de los operadores, sino por una reformulación profunda del financiamiento. En este sentido, referentes de Autobuses Santa Fe plantearon diversas alternativas para descomprimir la crisis y garantizar que los coches sigan circulando por los barrios santafesinos.

Entre las opciones analizadas, el sector empresario propuso evaluar medidas aplicadas en otras ciudades de la región:

- Aportes municipales extraordinarios: Como el caso de Córdoba, que suma fondos propios millonarios para evitar modificaciones tarifarias, o Paraná y Rosario, que destinan importantes sumas mensuales para sostener la tarifa y el servicio. (A la fecha, la Municipalidad local aporta $ 150 millones mensuales).
- Actualización del Boleto Educativo Gratuito (BEG): Instar a la Provincia a cubrir el 100% del beneficio tal como ocurre en Rosario, ya que en la ciudad capital se financia actualmente el 68%, generando un bache mensual significativo para las cuentas del sistema.
- Revisión de franquicias y gratuidades: Analizar el impacto de los boletos a valor cero —como los destinados a personas con discapacidad—, los cuales no reciben compensación y recargan el costo sobre la tarifa plana.

Desde el sector empresario advierten que el valor del boleto se encuentra en un límite crítico para el bolsillo del vecino, por lo que la continuidad del servicio dependerá de la articulación de nuevos recursos financieros entre los distintos niveles del Estado.

SANTA FE – El Litoral – 26.09.2026

Colectivos en Santa Fe: tras el acuerdo paritario, precio del boleto y subsidios vuelven a la escena

La clave es cómo se financia el sistema: sin fondos nacionales, ese peso recae sobre los Estados locales, empresarios e incluso usuarios. “Hoy no sería la mejor solución” una suba tarifaria, dicen desde el municipio. Pero tampoco lo descartan.

El acuerdo paritario entre la Federación Argentina de Transportadores por Automotor

de Pasajeros (FATAP) y la Unión Tranviarios Automotor (UTA) inyectó un poco de tiempo -acaso algo de certidumbre, siempre en lo inmediato- a la crisis del transporte público de pasajeros por colectivos, que continúa.

Como informó El Litoral, empresarios y gremios acordaron una recomposición salarial del 10,5% retroactivo al 1° de septiembre para los choferes de corta y media distancia del interior del país. También, una asignación fija no remunerativa de $60.000 y el aumento en el rubro de viáticos.

Así, se disipó la posibilidad de que en el corto plazo haya paros y que Santa Fe capital se quede sin un servicio esencial para la movilidad urbana. Cabe recordar que en la negociación entre las partes, los choferes realizaron durante varios días retenciones parciales de la prestación de los servicios por “incumplimientos patronales”.



Pero hay una crisis neurálgica, que viene de arrastre y que se agravó con la eliminación del Fondo Compensador del Transporte por parte de la Nación, en febrero de 2023 -y ahora, con el congelamiento de los subsidios asignados a los atributos sociales-, como ya comentó este diario.

El problema toca la raíz: se trata del financiamiento del sistema, en medio de un incremento de los combustibles, la inflación, la ya mencionada recomposición salarial para los trabajadores del volante, la caída nominal de pasajeros (que aún ni siquiera recuperó los números de la pre pandemia) y las gratuidades.

Qué dice el municipio

“Hay un pedido de los empresarios para que analicemos la situación y busquemos soluciones. Ellos saben que un aumento de tarifa puede provocar una caída en la cantidad de pasajeros. Es una realidad que todos entendemos”, dijo en declaraciones a El Litoral el secretario de Gobierno, Control y Movilidad, Sebastián Mastropaolo.

Con la nueva paritaria de UTA, “las empresas vuelven a tener un problema económico -prosiguió-. Es entendible porque las variables salariales se definen en Buenos Aires y se aplican en el resto del país, donde tenemos otros números, otros subsidios y una falta de acompañamiento del Estado nacional”.

¿Qué hace el municipio para el sostenimiento del sistema? Mastropaolo dijo que además de contar con el acompañamiento del Gobierno provincial, también se destinan aportes municipales, además de la tarifa vigente (actualizada en mayo pasado) en la ciudad capital.

“Debe recordarse que los fondos nacionales no llegan. Sin embargo, la Nación sigue recaudando a través del impuesto a los combustibles y no devuelve esos recursos. Esto nos perjudica enormemente a nivel municipal y provincial. Estamos trabajando con las herramientas que tenemos para evitar que esta situación se agrave”, aseguró.

Todo esto configura, para el secretario, una “situación económica para la cual estamos buscando alternativas que garanticen el servicio. El tema es muy complejo. Cualquier medida implicaría mayores aportes de alguno de los sectores involucrados, o trasladar los costos a la tarifa, algo que en este momento no sería la

mejor solución".

No obstante, lo positivo para Mastropaolo es que, "durante estos casi dos años y medio de gestión municipal, a pesar de los numerosos conflictos y las dificultades que atravesamos, no tuvimos medidas graves en el transporte público de la ciudad".

Varios escenarios

Desde el sector empresarial, el problema pasa por cómo se financia el transporte por colectivos y quién lo hace, ante la "retirada" del Gobierno nacional.

"El sistema tiene una crisis de ingresos; la solución no está en el costo o en los operadores, sino en el financiamiento del sistema", le dijo a El Litoral Víctor Zavagna, referente de Autobuses Santa Fe.

El representante trazó, siempre según su mirada, varios escenarios que descomprimirían la crisis del sector, al menos en lo inmediato, para garantizar que los coches estén circulando en las calles de la ciudad capital.

"En primer lugar, el municipio de Santa Fe podría gestionar fondos municipales como -por ejemplo- hizo Córdoba, que sumará $1.500 millones mensuales a los $6.000 que ya aporta por mes (al sistema de colectivos) para no modificar la tarifa en esa ciudad", dio sus números.

Otros casos: "Rosario tiene una tarifa de $1.720, pero inyecta $5.000 millones mensuales; Paraná tiene una tarifa de $1.720, pero aporta $1.200 millones para sostener un servicio que cuenta con 80 coches y 30 mil pasajeros diarios. La Municipalidad local, a la fecha, aporta $150 millones mensuales", comparó siempre según sus estadísticas.

Otra opción, según Zavagna, sería instar a la Provincia "a que abone el Boleto Educativo Gratuito (BEG) al 100%, como sucede en Rosario. Esto no pasa en Santa Fe ciudad: aquí se cubre el 68% del BEG: son unos $400 millones por mes que está perdiendo el sistema. El BEG debería ser homogéneo en toda la bota santafesina", opinó.

Y una tercera opción sería tocar las franquicias, es decir, la gratuidad (como por ejemplo para Discapacidad:

"Estos boletos a valor cero no los compensa nadie, por tanto afectan al valor de la tarifa plana. Quizás la solución a la crisis sea una combinación de todas estas opciones", consideró luego.

"De nuestra parte (los empresarios), entendemos que el precio del boleto está llegando a un límite. Se deben preservar principalmente los boletos de tarifa plana, que hoy representan un 20% del total de pasajeros. Si no hay mayores recursos financieros, se deberá solicitar otra actualización de la tarifa", cerró el referente.

SANTA FE – Aire de Santa Fe – 26.09.2026

Juan Pablo Poletti sobre el transporte: "El sistema está atado con alambre y hay que ver cómo lo soportamos para

que no colapse"

Juan Pablo Poletti advirtió por el impacto de la inflación y la quita de subsidios nacionales. No descartó una revisión de la tarifa para sostener el servicio.

En declaraciones al programa Algo que decir de AIRE, el intendente de la ciudad de Santa Fe, Juan Pablo Poletti, analizó la compleja situación que atraviesa el transporte público de pasajeros por colectivos en la capital provincial.

El mandatario local fue contundente respecto al escenario económico que enfrenta el sector y advirtió que el municipio trabaja en mesas de diálogo constantes para evitar suspensiones de servicio o paros.



"Sabemos de esta complejidad y no la escondemos; por eso dialogamos para evitar a toda costa un paro que afecte a los santafesinos. Por supuesto que el sistema está atado con alambre porque aumentan los gastos, la paritaria, el combustible y todos los índices", remarcó Poletti. En ese sentido, enfatizó la necesidad de encontrar alternativas financieras: "Vamos a tener que seguir pensando esta semana cómo soportamos el sistema para que no colapse, que es lo que no queremos".

El intendente volvió a señalar la inequidad en la distribución de los recursos por parte del Gobierno Nacional. "No ha cambiado nada desde Nación. Seguimos pagando impuestos que van a la Tesorería Nacional para financiar el AMBA y nada vuelve a la ciudad de Santa Fe. Esto lo vamos a seguir peleando junto a otros intendentes que comparten la misma preocupación", afirmó.

¿Nuevo aumento en el precio del boleto?

Respecto a la posibilidad de un nuevo aumento en el precio del boleto, Poletti no descartó un ajuste para hacer frente a los recientes acuerdos paritarios y al alza de insumos, aunque reconoció el delicado equilibrio que se debe mantener para no perder pasajeros.

"Cuando se aumenta, la gente se baja del colectivo y pasa a otro sistema, y el empresario en lugar de favorecerse se perjudica más. Por eso analizamos los datos de la SUBE para articular una solución que perjudique lo menos posible al usuario, pero garantizando que los empresarios puedan pagar los compromisos asumidos", explicó.

Finalmente, el mandatario recordó la brecha entre el costo del boleto y el índice inflacionario acumulado: "En el último año el colectivo tuvo un incremento cercano al

18% cuando la inflación fue del 30%. Eso en algún momento va a colapsar si no se toma en cuenta. Si el sistema cae, nos quedamos sin colectivos, y eso es lo que estamos trabajando para evitar", concluyó.

RAFAELA

RAFAELA – Rafaela Noticias – 26.09.2026

El boleto de colectivo podría aumentar entre un 28% y un 30% en la provincia

Desde la Terminal de Ómnibus de Rafaela indicaron que el incremento todavía no se encuentra reflejado en los sistemas de venta.

Tras el acuerdo paritario alcanzado para los choferes de colectivos, las empresas de transporte solicitaron ante la Secretaría de Transporte de la provincia de Santa Fe una actualización de las tarifas de los servicios provinciales.

Según explicó Hernán Gunzinger, gerente de la Terminal de Ómnibus de Rafaela, el incremento solicitado se encuentra entre el 28% y el 30%. Sin embargo, aclaró que todavía no estaba reflejado en las plataformas de venta de pasajes durante la mañana de este jueves.

“La solicitud es de un incremento de entre un 28 y un 30% en los pasajes”, explicó Gunzinger en diálogo con Bien Despiertos, que se emite por Rafaela Noticias TV, y señaló que la definición corresponde a la Secretaría de Transporte provincial.

De acuerdo con los valores mencionados como referencia, un pasaje a Santa Fe que actualmente ronda los $20.000 podría ubicarse entre los $25.000 y $26.000 si se aplicara un aumento de ese rango. En el caso de Rosario, un boleto de aproximadamente $46.000 podría pasar a unos $52.000. Gunzinger remarcó que se trata de valores tentativos y que los precios definitivos se conocerán cuando las empresas actualicen sus sistemas.

Servicios nacionales

El gerente de la Terminal explicó que la situación es diferente para los servicios de jurisdicción nacional. En esos casos, las empresas cuentan con mayor libertad para determinar los valores de los pasajes, por lo que no se aplica el mismo esquema de regulación de la Secretaría de Transporte provincial.

Por el momento, Gunzinger señaló que en la Terminal de Rafaela los valores continuaban sin modificaciones y que las empresas todavía no habían actualizado los importes en sus respectivas plataformas.

Menos pasajeros y más ventas online

Durante la entrevista, Gunzinger también se refirió al movimiento de pasajeros y señaló que durante este año se registró una menor circulación respecto de años anteriores.

“Durante todo este año nosotros vimos mucho menos movimiento de lo que fueron años anteriores”, sostuvo.

Entre los factores que modificaron la actividad de la Terminal, mencionó el crecimiento de la venta online de pasajes. Según indicó, aproximadamente el 40% de las ventas se realiza actualmente a través de internet, por lo que los pasajeros ya no necesitan concurrir personalmente a la Terminal para adquirir sus boletos.

Además, explicó que Rafaela cuenta principalmente con servicios directos y registra

pocos transbordos, a diferencia de terminales de mayor tamaño donde los pasajeros permanecen durante períodos más prolongados esperando conexiones.

Cambios en los hábitos de viaje

Gunzinger también describió modificaciones en la frecuencia con la que los rafaelinos utilizan el transporte de larga distancia.

Como ejemplo, mencionó personas que anteriormente viajaban varias veces por semana a Santa Fe para realizar trámites y que actualmente redujeron esa frecuencia. También señaló que quienes viajaban regularmente a Buenos Aires para realizar compras ahora lo hacen con menor frecuencia o directamente optan por las compras online.

Una situación similar, según explicó, se observa entre quienes viajan hacia localidades de la región para visitar familiares. “Si antes viajabas todos los fines de semana, ahora viajás una vez por mes”, señaló.

El impacto de los costos

Consultado sobre el posible impacto del nuevo cuadro tarifario, Gunzinger vinculó la actualización con el aumento de los costos que afrontan las empresas de transporte.

En ese sentido, mencionó especialmente el precio del combustible y los incrementos derivados del acuerdo salarial de los choferes. También señaló que las empresas ya no cuentan con los mismos niveles de subsidios que tenían anteriormente. Según explicó, estos factores forman parte de la estructura de costos de las empresas y terminan impactando sobre el valor de los pasajes. Por el momento, resta que la Secretaría de Transporte de la provincia determine el porcentaje definitivo y que las empresas actualicen sus sistemas de venta para conocer los nuevos valores que regirán para los servicios provinciales.

ROSARIO

ROSARIO – Infocielo – 27.09.2026

Transporte metropolitano: proponen extender la línea K de Rosario hasta Funes



Una propuesta busca ampliar el recorrido del trolebús por avenida Fuerza Aérea para conectar Rosario y Funes.

La iniciativa plantea aprovechar la infraestructura eléctrica existente mientras se analizan otras alternativas para el transporte metropolitano.

La discusión sobre cómo mejorar la conexión entre Rosario y Funes sumó una nueva alternativa. Mariano Antenore, referente de la Asociación Rosarina Amigos del Riel, propuso extender el recorrido de la línea K de trolebuses hacia Funes a través

de avenida Fuerza Aérea.

El planteo apunta a aprovechar la infraestructura eléctrica existente en Rosario y extender una

modalidad de transporte que ya funciona en la ciudad, en lugar de desarrollar desde cero un nuevo sistema.

La propuesta para conectar Rosario y Funes

La iniciativa contempla prolongar la línea K hacia el oeste, utilizando avenida Fuerza Aérea como corredor hasta alcanzar Funes.

Por el momento, se trata de una propuesta y no de un proyecto oficial. Tampoco cuenta con un trazado técnico presentado ni con definiciones sobre una eventual implementación.

La K es actualmente una de las líneas eléctricas del Transporte Urbano de Pasajeros de Rosario y conecta sectores del noroeste con el centro y la Ciudad Universitaria. Durante este año, además, completó una renovación de su flota y cuenta con 17 trolebuses reconvertidos en funcionamiento.

También plantean recuperar la línea H

El planteo de Antenore incluye otra modificación: recuperar el recorrido histórico de la línea H por bulevar Rondeau.

La propuesta se instala en medio de un debate más amplio sobre el transporte metropolitano.

Actualmente existen otras iniciativas en discusión, entre ellas un proyecto ferroviario impulsado por el Gobierno provincial que contempla la llegada del tren a Funes, además de una propuesta de PreMetro eléctrico con carriles exclusivos y unidades articuladas.

De esta manera, la extensión del trolebús aparece como una alternativa que busca utilizar tecnología e infraestructura ya disponibles en Rosario para mejorar la conexión con las localidades del área metropolitana.
