



RESUMEN MEDIOS 09-09-2026

PROVINCIA/CIUDAD	TEMA	PÁGINA
Nacionales	Pérdida del poder adquisitivo del salario del colectivo frente a la inflación (2015-2026)	1 - 3
Provincia de Buenos Aires	Brecha tarifaria en los boletos de colectivos entre CABA, Buenos Aires y el AMBA	3 - 5
Mar del Plata	Peritaje oficial sobre el despiste fatal en el skatepark y el impacto de un bache	5 - 6
Tandil	Debate en el Concejo sobre la Emergencia del Transporte Público y suba de subsidios	7
Provincia de Corrientes	CNRT desafectó un vehículo sin habilitación que trasladaba menores hacia Santa Fe	8
Provincia de Misiones (Posadas)	Suspensión por tiempo indeterminado de los viajes de Crucero del Norte a Buenos Aires	8 - 9
Provincia de Río Negro (Bariloche)	Nueva regulación municipal para la circulación y estacionamiento de camiones y colectivos	9 - 11
Salta Ciudad	SAETA intimó a las empresas subconcesionarias a garantizar la regularidad del servicio	12 - 13
San Juan Ciudad	Registro de incidentes y peleas en la Red Tulum; lanzamiento de la plataforma ReProTran	13 - 16
Provincia de Santa Fe	Estado de alerta y asambleas de choferes de la UTA por reclamos de equiparación salarial	16 - 19
Rosario	Normalidad en el servicio local a pesar del contexto de alerta en otras áreas del interior	19 - 20
Ushuaia	Crisis financiera del transporte urbano, aumento de tarifa a \$1.550 y caída de pasajeros	20 - 22

Nacionales

NACIONAL – Mundo Gremial – 08.09.2026

El salario del colectivo perdió contra la inflación y el costo de vida en los últimos 11 años

El salario conformado de los choferes se multiplicó 149 veces desde 2015, pero perdió poder de compra frente al IPC, la Canasta Básica y productos esenciales. La caída llega al 57,7% frente al boleto y al 52,6% frente al asado.



El salario del colectivo corrió durante más de una década detrás de los precios. Aunque el sueldo conformado aumentó 149 veces desde marzo de 2015, el incremento no alcanzó para sostener el mismo poder de compra. La comparación con la inflación y distintas referencias del costo de vida muestra un fuerte deterioro para los trabajadores alcanzados por el convenio de corta y media distancia.

La reconstrucción, que toma como referencia el salario básico conformado de la categoría Conductor de corta y media distancia del CCT 460/73, acordado entre la Unión Tranviarios Automotor (UTA) de Roberto Fernández y la cámara empresaria FATAP, abarca desde marzo de 2015 hasta septiembre de 2026.

Y los números dejan una conclusión difícil de disimular: en los últimos 11 años, el salario aumentó en pesos, pero perdió frente a prácticamente todas las referencias utilizadas para medir su poder adquisitivo.

El salario subió 149 veces: los precios, mucho más

La primera diferencia aparece al comparar la evolución nominal. En marzo de 2015, el salario conformado utilizado para el análisis era de \$11.495. En septiembre de 2026 llega a \$1.707.176.

El aumento parece enorme si se lo mira solamente en pesos. Pero la historia cambia cuando se observa qué ocurrió con los precios.

En el mismo período, el IPC general se multiplicó por 191; el pan francés, por aproximadamente 179; el asado, por 313; y el boleto urbano de Córdoba, por 351.

El salario quedó por debajo de todas esas referencias. El problema no fue que el sueldo no aumentara. El problema fue que los precios corrieron más rápido.

La inflación también le ganó al sueldo

La comparación con el IPC permite salir de los ejemplos concretos y observar la evolución general del costo de vida.

Frente al índice general de precios, el salario conformado perdió 22,2% de poder adquisitivo desde marzo de 2015. Es decir, aun utilizando una referencia amplia de la

inflación y no solamente productos específicos, el resultado sigue siendo negativo.

El informe calcula que, si el salario hubiera acompañado exactamente la evolución del IPC, hoy debería ser aproximadamente 28% más alto que el valor efectivo.

La brecha muestra hasta qué punto los aumentos nominales no fueron suficientes para preservar el poder de compra.

Contra la Canasta Básica también quedó atrás

La comparación con la Canasta Básica Total, utilizada para determinar la línea de pobreza, arroja una pérdida todavía mayor: 30% de poder adquisitivo.

En este caso, el período comparable disponible para la serie va de abril de 2016 a julio de 2026. El cálculo del informe estima que, para haber seguido la evolución de la Canasta Básica Total, el salario conformado debería ser actualmente 43% superior al valor que efectivamente registra.

La conclusión vuelve a repetirse: el salario quedó por debajo de la evolución del costo necesario para sostener el nivel de consumo utilizado como referencia para medir la pobreza.

De 160 a 76 kilos: la carne que dejó de comprar

El asado muestra una de las mayores pérdidas. En marzo de 2015, el salario conformado equivalía a aproximadamente 160 kilos de tira de asado. En septiembre de 2026, esa capacidad de compra cayó a 76 kilos. La pérdida acumulada alcanza el 52,6%.

Los precios de la carne vacuna

En términos nominales, la distancia también es evidente: mientras el salario se multiplicó por 149, el kilo de asado se multiplicó por 313. El trabajador recibió aumentos, pero esos aumentos no alcanzaron para comprar la misma cantidad de carne.

Y el propio boleto se volvió mucho más caro

Hay otra comparación particularmente significativa: cuánto transporte puede pagar el trabajador con su salario. En marzo de 2015, el conformado permitía pagar aproximadamente 1.802 boletos urbanos de Córdoba.

En septiembre de 2026, la misma cuenta da 762 boletos. La pérdida de poder adquisitivo frente al boleto alcanza el 57,7%, la mayor caída entre las referencias analizadas.

La paradoja es evidente: el salario del trabajador que conduce el colectivo perdió más de la mitad de su capacidad para pagar el mismo servicio de transporte.

El pan también le ganó

El pan francés presenta el menor deterioro relativo de las referencias específicas. En marzo de 2015, el salario podía comprar aproximadamente 551 kilos. En septiembre de 2026, podía comprar unos 458 kilos. La pérdida fue del 17%.

Es el retroceso más bajo entre el pan, el asado y el boleto, pero sigue mostrando que el salario tampoco consiguió conservar frente a este producto el poder de compra que tenía once años atrás.

Los números finales sintetizan el recorrido.

El salario conformado perdió:

- 57,7% frente al boleto urbano.
- 52,6% frente al asado.
- 30% frente a la Canasta Básica Total.
- 22,2% frente al IPC general.
- 17% frente al pan francés.

No importa qué referencia se utilice: todas terminan mostrando una pérdida de poder adquisitivo del salario conformado. La magnitud cambia según el indicador, pero la dirección es la misma.

Después de 11 años de paritarias y aumentos nominales, los números muestran una carrera desigal: el salario avanzó, pero el costo de vida avanzó todavía más rápido.

Y el resultado se mide no solamente en porcentajes, sino en algo mucho más concreto: la cantidad de bienes y servicios que el sueldo de un colectivo puede comprar hoy frente a lo que podía comprar en 2015.

Provincia de Buenos Aires

BUENOS AIRES – Infobae – 08.09.2026

Crece la brecha entre los boletos de colectivos porteños, bonaerenses y del AMBA: qué va a pasar con los próximos aumentos

Hay una diferencia de \$421,63 entre el pasaje en las líneas que entran y salen de la capital y las que circulan por el territorio bonaerense. El trasfondo de por qué el Gobierno no autoriza aumentos y la reunión con la Secretaría de Transporte que se suspendió



La reducción de subsidios y consecuente suba de los boletos de colectivos no se movió a la misma velocidad en los tres distritos que determinan cuánto se paga por viajar en Buenos Aires. Hoy, el boleto del colectivo de líneas que circulan

por Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) quedó en \$742,84, mientras que el de los servicios que se

prestan exclusivamente en la provincia de Buenos Aires ya supera los \$1.100 y los de aquellos que no salen de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), se ubica en torno a \$880. Esta brecha, según los empresarios, es que cada uno de esos precios es fijado por gobiernos distintos -nacional, provincial y capitalino-, con prioridades muy distintas.

La distancia entre las tres tarifas se formó durante 2025 y se amplió a lo largo de 2026. El último ajuste de las líneas nacionales del AMBA rige desde el 15 de julio: fue de 2% y elevó el boleto mínimo, para los viajes de hasta tres kilómetros, a \$742,84. Desde esa fecha, el Gobierno no autorizó nuevos aumentos para esos servicios, que incluyen recorridos que entran y salen de la Ciudad.

En cambio, el valor mínimo de CABA llegó en septiembre a \$887,99 y el de la provincia de Buenos Aires alcanzó \$1.164,47. La diferencia entre el pasaje nacional y el bonaerense asciende a \$421,63. Entre el precio nacional y el porteño, la brecha es de \$145,15. El boleto bonaerense, a su vez, supera al de CABA por \$276,48. Los pasajeros pagan montos distintos por trayectos de la misma extensión según la jurisdicción que regula la línea.

En 2024, no existían diferencias entre los tres segmentos: el boleto mínimo de cero a tres kilómetros costaba \$270 en CABA, en las líneas bajo jurisdicción nacional y en la provincia de Buenos Aires. El Gobierno definía las actualizaciones de las tres jurisdicciones. La aprobación de las subas salía bajo un mismo esquema y alcanzaba a los colectivos nacionales, a los porteños y a los bonaerenses. Pero a partir de 2025, CABA y la provincia comenzaron a aplicar políticas propias, mientras que el Gobierno conservó el control de las tarifas de las líneas nacionales del AMBA.

A partir del año pasado, comenzó a reflejarse una diferencia en el precio del boleto de las tres jurisdicciones. La serie de la Asociación Argentina de Empresarios del Transporte Automotor (AAETA) permite seguir la evolución de los importes y ubicar el momento en que comenzó la separación. El año pasado, CABA registró un boleto mínimo de \$472,17; las líneas nacionales quedaron en \$424,91; y la provincia de Buenos Aires marcó \$472,91. La tarifa nacional resultó \$47,26 más baja que la porteña y \$48 inferior a la bonaerense. La diferencia todavía era limitada, pero mostró que los ajustes ya no avanzaban al mismo ritmo.

Pero en 2026, la brecha se amplió: el cuadro consignó \$788,28 para CABA, \$728,28 para Nación y \$1.015,61 para la provincia. En esa instancia, el pasaje bonaerense superó al nacional por \$287,33, mientras que la tarifa de la Ciudad se ubicó \$60 por encima de la correspondiente a las líneas nacionales. Los valores posteriores llevaron la distancia a los montos actuales de \$742,84, \$887,99 y \$1.164,47 respectivamente.

¿Pisar la inflación?

La razón central de la diferencia está en la forma en que cada jurisdicción actualiza el boleto. Tanto CABA como la provincia de Buenos Aires aplican todos los meses una fórmula que suma dos puntos porcentuales (p.p.) al último dato de inflación. Las líneas nacionales no siguen ese mecanismo automático. Cada incremento depende de una autorización del Gobierno. La decisión de no habilitar subas posteriores al 15 de julio mantuvo el valor nacional en \$742,84, mientras que las tarifas porteña y bonaerense continuaron con sus ajustes.

Y el motivo por el cual no se autorizan nuevos aumentos en la líneas del AMBA, según denuncian fuentes empresarias, es que el Gobierno busca no generar presiones adicionales a la inflación. Los últimos aumentos, del 6% entre mayo y julio, se autorizaron a mediados de mes para moderar el impacto sobre el Índice de Precios al Consumidor (IPC).

La provincia de Buenos Aires aplicó, además, refuerzos por fuera de la pauta mensual de inflación más dos p.p., según explicó la fuente. En algunos meses, agregó

escalones adicionales de cerca de 10%, que se sumaron a la fórmula regular. Esa combinación produjo aumentos cercanos a 14% de un mes a otro en determinados tramos de la serie.

“La política todos los meses es inflación más dos, tanto en Ciudad como en provincia, pero provincia además le metió escalones de 10% adicional en algún tramo”, señaló un empresario en conversación con Infobae. Esas subas complementarias explican que el boleto mínimo bonaerense se ubicara por encima del de CABA y del nacional.

Reunión suspendida

La situación tarifaria también se cruza con el esquema de subsidios y los costos operativos que enfrentan las empresas. Según pudo saber Infobae, la Secretaría de Transporte de la Nación convocó a las compañías de colectivos del AMBA a una reunión para el jueves 27 de agosto, pero el encuentro se suspendió poco antes de la hora prevista.

Los empresarios esperaban una definición sobre un aumento del boleto o sobre mayores subsidios. En este momento, se estima que trasladar a un pasajero cuesta \$2.400 cuando entre la tarifa que abonan los usuarios y los subsidios, el Estado reconoce cerca de \$1.700. La diferencia ronda los \$700 por pasajero. “Tenemos aproximadamente \$700 que no están reconocidos ni con la tarifa ni con el subsidio”, afirmó la fuente. La convocatoria suspendida dejó sin precisiones a las empresas sobre una eventual actualización para las líneas nacionales o sobre una ampliación de los aportes estatales. El último incremento de esas líneas sigue vigente desde el 15 de julio.

MAR DEL PLATA

MAR DEL PLATA – Qué Digital – 08.09.2026

Despiste en el skatepark: el peritaje oficial señaló a un bache como disparador de la falla

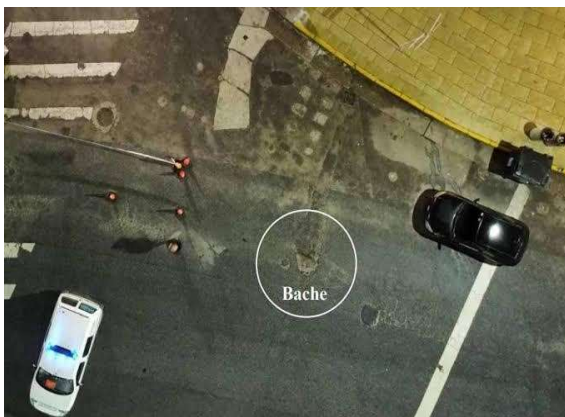
Se conoció un informe realizado por un perito de la Asesoría pericial que ratificó el mal estado general del vehículo que ya había relevado el perito de parte.

Un nuevo peritaje sobre el vehículo y sobre el contexto en el que sucedió el despiste fatal en el skatepark no solo ratificó el mal estado general del colectivo que lo protagonizó sino que sumó un elemento extra: la presencia de un bache que podría haber “disparado” la falla en la dirección que derivó en la muerte de una joven y en múltiples personas heridas.

La causa que investiga lo sucedido el 22 de junio en la dársena de pasajeros de San Martín y la costa sigue su curso a instancias del fiscal Germán Vera Tapia de la Fiscalía N°11.

Y luego de haberse conocido hace un mes el informe del perito de parte -es decir, propuesto por las familias afectadas- que constató el estado de la unidad de la línea 532 involucrada en el siniestro, ahora se sumó al expediente el informe

confeccionado por Omar Alcides Santi, un perito ingeniero mecánico oficial de la Asesoría pericial del Departamento Judicial de Mar del Plata.



Según las conclusiones del perito, señaló que incluso más allá de la falla puntual en la dirección, el estado general del rodado era “regular o malo”, coincidiendo en algunos de los aspectos relevados por el perito de parte, por ejemplo, en lo que hace al estado del tablero o la seguridad del propio conductor.

Al analizar la mecánica del hecho, hizo particular énfasis en la presencia de un bache antes del ingreso a la dársena -que posteriormente al choque fue arreglado- y

que al pasar por él, según las imágenes de una cámara del Centro de Operaciones y Monitoreo (COM), el conductor perdió totalmente y de forma súbita el control del vehículo.

En ese sentido, una hipótesis señalada por el especialista marca que el estado precario que ya tenía el sistema de dirección podría haberse disparado y desencadenado en una falla a partir del impacto de una de las ruedas contra el bache en cuestión.

Asimismo, señala que no es posible estimar una velocidad de circulación del colectivo aunque en virtud del análisis de los videos incluidos en la causa se presume que circulaba a una velocidad similar a la del resto de las unidades que ingresan a la dársena ubicada en el lugar del impacto.

Asimismo, en cuanto a la responsabilidad del conductor, señaló que la evidencia disponible impide identificar maniobras de frenado por parte del conductor y subraya que la falla mecánica de todos modos imposibilitó concretar cualquier maniobra evasiva para impedir el impacto.

Ahora, con la incorporación de este informe se espera que avance la causa que por el momento sigue caratulada como lesiones y homicidio culposos en busca de determinar si se trató de una falla humana o mecánica y si hubo responsabilidades adjudicables en el siniestro más allá de que por el momento el chofer es el único que permanece imputado.

En paralelo, cabe mencionar que 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, sobre todo los que lo hacen con una extensión excepcional de su vida útil, tal como gozaba el que protagonizó la tragedia ya que tenía más de los diez años permitidos por la concesión del servicio.

El Concejo debatirá la Emergencia del Transporte Público de Pasajeros

De esta manera, por un año, le darán facultades al Intendente para que adopte medidas que tiendan a solucionar los problemas que se presenten.

Después de muchas idas y vueltas, el Concejo Deliberante se apresta a tratar la Emergencia para el Transporte Público de Pasajeros. El debate se producirá este jueves en la sesión que dará inicio a las 10.



De no surgir inconvenientes, el Proyecto contaría con mayoría al contar con los votos de Fuerza Patria (autores de la propuesta) y la UCR. La Libertad Avanza ya anunció que no la votaría y Hechos no hizo pública su decisión.

Con la Emergencia, se le dan facultades, por un año, para que el Departamento Ejecutivo para adoptar las medidas que considere

necesarias para el funcionamiento de los micros, sin tener que consultar con el deliberativo.

Lo único que resta definir, que podría votarse tras las deliberaciones, es si se creará una comisión para trabajar sobre las problemáticas del transporte cómo pretenden los peronistas.

Fue el responsable del Proyecto, Marcelo Valle, quien le confirmó a este Portal de Noticias las novedades y, también, dio a conocer que "también hay buenas noticias para los transportistas y la gente que utiliza el micro, porque Provincia decidió aumentar los subsidios en un 25 al 30 por ciento, lo que redunda en un monto importante".

Además, el edil hizo saber que "este incremento será retroactivo al 1 de julio y se empezará a cobrar de inmediato por lo que sería una solución para el momento que está atravesando el transporte en toda la Provincia, por culpa de las políticas del gobierno Nacional".

Tras indicar que "a pesar de las dificultades que tiene la Provincia, no descuida el transporte y hace que los bonaerenses no terminen pagando las consecuencias de la errática política de Milei".

En la charla, también anunció que "este miércoles vamos a concurrir al Ministerio de Transporte de Provincia con los transportistas y escucharemos de boca de los funcionarios el porcentaje que le corresponderá a los empresarios tandilenses y, de ser posible, lucharemos por sacar algún puntito más".

Provincia de Corrientes

CORRIENTES CIUDAD

CORRIENTES – Corrientes Hoy – 08.09.2026

CNRT desafectó en Corrientes un vehículo que trasladaba a 13 menores hacia Santa Fe

El operativo se realizó en Corrientes por parte de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y el vehículo trasladaba a un equipo de vóley con destino a Villa Ocampo, provincia de Santa Fe.

Durante el control se detectaron incumplimientos vinculados a la seguridad del vehículo y a la documentación del conductor.



Agentes de fiscalización de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) intervinieron en la provincia correntina una unidad de transporte de pasajeros que trasladaba a un equipo de vóley integrado por 13 menores de edad, con destino a Villa Ocampo, provincia de Santa Fe.

Durante el operativo, los agentes constataron que el vehículo no contaba con la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) ni con tacógrafo. Asimismo, se verificó que el conductor no poseía la Licencia Nacional de Conducir correspondiente ni la libreta de trabajo.

Ante los incumplimientos detectados, se procedió a intervenir el servicio para evitar que continuara su recorrido en esas condiciones, especialmente teniendo en cuenta que se trataba del traslado de un grupo de menores.

Provincia de Misiones

POSADAS

POSADAS – Misiones Online – 08.09.2026

La empresa Crucero del Norte suspendió hasta nuevo aviso todos sus viajes entre Posadas y Buenos Aires

Crucero del Norte dejó de operar sus servicios de larga distancia entre Posadas y Buenos Aires y suspendió la venta de pasajes tanto en sus boleterías como a través de su plataforma online. Por el momento no se informó cuándo se retomarán los viajes ni cuáles fueron los motivos que llevaron a la firma a disponer el cese de actividades.

Crucero del Norte S.R.L. suspendió todos sus servicios de transporte de pasajeros entre Posadas y Buenos Aires, como consecuencia de un cese de actividades dispuesto por la propia empresa. La medida se extenderá “hasta nuevo aviso”, y en las boleterías de la empresa ya no se expenden pasajes, ni tampoco a través de su web.



Por el momento, Crucero del Norte no precisó los motivos del cese de actividades ni estableció una fecha para la reanudación de los servicios suspendidos, al tiempo que ningún representante de la empresa brindó hasta el momento detalles sobre la situación.

Por su parte, los delegados gremiales confirmaron en la tarde de este martes a Misiones Online el cese dispuesto por

la empresa, pero no quisieron realizar declaraciones al respecto, argumentado que estaban a la espera de instrucción desde la conducción nacional de la Unión Tranviarios Automotor (UTA).

La empresa había atravesado recientemente un conflicto que había derivado un bloqueo de la salida de los colectivos por parte de los empleados, el 26 de agosto pasado, ante el atraso en el pago de los salarios, situación que luego se saldó. En ese contexto, los trabajadores de Crucero del Norte habían realizado una retención de tareas, ya que hasta esa fecha sólo habían percibido el 50% del sueldo.

Provincia de Río Negro

BARILOCHE

BARILOCHE – El Cordillerano – 08.09.2026

Nueva regulación para camiones y colectivos de gran porte en Bariloche

La Municipalidad fijó recorridos, permisos y condiciones para el ingreso y circulación de estos vehículos.

La Municipalidad estableció nuevas disposiciones para el ingreso, circulación, estacionamiento y carga y descarga de vehículos de gran porte dentro del ejido. La medida también fija recorridos específicos para transportes turísticos y establece permisos especiales para circular por determinadas avenidas.

La normativa busca ordenar el tránsito y regula tanto a los camiones de tres ejes o más como a los transportes de pasajeros de gran tamaño.

Uno de los principales puntos de la resolución establece que toda operación de carga y descarga de mercaderías, así como el ascenso y descenso de pasajeros que no estén vinculados al transporte urbano y público, deberá realizarse con el motor apagado.

Nuevos recorridos para los camiones

La normativa establece recorridos específicos para los vehículos de gran porte que ingresen a Bariloche. Los provenientes de la Ruta Nacional 40 Norte deberán hacerlo



desde la rotonda derivadora de Comandante Luis Piedrabuena por la Avenida de Circunvalación, para luego continuar por Gobernador Esandi en el caso de las empresas de transporte de cargas ubicadas en la zona Este del Ñireco.

La resolución contempla una excepción para los vehículos que tengan como destino la Distribuidora Mayorista Puelche, ubicada sobre la Avenida

Comandante Luis Piedrabuena.

En tanto, quienes ingresen desde la Ruta Nacional 40 Sur deberán utilizar la Avenida Juan Marcos Herman o continuar por la Avenida de Circunvalación para ingresar por Gobernador Esandi. Este esquema se mantendrá hasta que finalice la obra del puente del arroyo Ñireco sobre la avenida Carlos Wiederhold.

Además, el ingreso de camiones de tres ejes o más para realizar tareas de carga y descarga deberá contar previamente con autorización de la Subsecretaría de Tránsito y Transporte.

Qué pasa con los colectivos y transportes turísticos

La resolución también alcanza a los transportes de pasajeros de gran porte. Los vehículos de más de 20 plazas, de doble piso, y los camiones de tres o más ejes con remolques o articulados deberán solicitar un permiso de circulación cuando necesiten transitar por las principales arterias de la ciudad.

Entre las calles y avenidas alcanzadas aparecen la Avenida Juan Marcos Herman, Carlos Wiederhold, Comandante Luis Piedrabuena, 12 de Octubre, Juan Manuel de Rosas, Bustillo, Pioneros, Carlos Manuel Bustos y las rutas provinciales 82, 79 y 77, además de las calles que conectan Bustillo con Pioneros.

Para los transportes de pasajeros de turismo de dos y tres ejes, la Municipalidad estableció además un recorrido específico. Desde la Terminal de Ómnibus deberán circular por 12 de Octubre, Juan Manuel de Rosas, llegar hasta la rotonda del Monolito, retomar por Juan Manuel de Rosas y continuar por 12 de Octubre hasta la rotonda del Ñireco, para luego tomar Esandi hacia el Playón Municipal.

Los vehículos que necesiten circular por otras arterias que no estén contempladas en los recorridos establecidos deberán solicitar autorización ante la Subsecretaría de Tránsito y Transporte, el Departamento de Fiscalización de Tránsito o la Jefatura de la Terminal de Ómnibus.

Dónde podrán estacionar

Otro de los cambios importantes está relacionado con el estacionamiento. La resolución prohíbe que los vehículos de gran porte, incluidos los transportes de pasajeros de más de 20 plazas y los camiones de tres ejes o más, estacionen en las arterias del ejido municipal.

Según establece la normativa, deberán hacerlo en predios habilitados o en el Playón Municipal. Solo se contemplarán situaciones excepcionales, que deberán contar previamente con autorización del Departamento de Fiscalización dependiente de la Dirección de Tránsito y Transporte.

También queda prohibido el pernocte dentro de las unidades de transporte de cargas cuando se encuentren estacionadas en la vía pública. Los conductores deberán realizarlo en predios habilitados para ese fin.

Nuevas reglas para la carga y descarga

La Municipalidad también estableció diferencias según la zona de la ciudad.

Las operaciones de carga y descarga que se realicen desde la calle 25 de Mayo hacia el sur deberán respetar exclusivamente los horarios fijados por la Ordenanza 808-CM-97.

En cambio, las operaciones que se desarrollen desde 25 de Mayo hacia el norte, en el sector lindante con la Avenida 12 de Octubre, deberán solicitar autorización para ocupar el espacio público o privado municipal. Será el Departamento de Fiscalización de Tránsito el encargado de determinar los horarios permitidos.

La resolución también establece que podrán autorizarse reservas de calzada para carga y descarga y para ascenso y descenso de pasajeros cada 100 a 200 metros, siempre que exista un estudio técnico previo y que la ubicación sea determinada por la autoridad de aplicación.

Excepciones para servicios esenciales

La resolución contempla algunas excepciones vinculadas a servicios esenciales. Los camiones cisterna que transporten combustible para abastecer estaciones de servicio y los vehículos que trasladen oxígeno líquido para el Hospital Público, hospitales privados y sanatorios podrán ingresar, aunque deberán ajustarse a los recorridos previamente establecidos.

También se permite el ingreso de determinadas unidades de dos y tres ejes que necesiten realizar trámites administrativos en la Terminal de Ómnibus. En esos casos deberán contar con el salvoconducto correspondiente, que incluirá el recorrido hacia su destino.

La Subsecretaría de Tránsito y Transporte será la autoridad encargada de aplicar la nueva normativa, mientras que el área de Señalización Vial deberá implementar y supervisar la señalización correspondiente.

SAETA intimó a transportistas a cumplir con el servicio

Advirtió que está facultada para aplicar los términos contractuales necesarios en caso de incumplimiento, lo cual podría significar una rescisión del contrato.

La concesionaria del transporte masivo de pasajeros para la ciudad de Salta y zonas aledañas, SAETA, intimó a las subconcesionarias a cumplir con el servicio. Por el momento, les advirtió que tiene la potestad de revisar la situación contractual en caso de detectarse irregularidades en la prestación.



Así surge de la nota con fecha 3 de septiembre que, según indicaron los empresarios de los corredores del transporte, les llegó el viernes a la tarde.

Esta fue la respuesta a una misiva que los transportistas habían enviado el 1 de septiembre y en la que sostenían que frente a la deuda que mantiene la empresa, es difícil

obtener combustible para prestar el servicio con regularidad. El servicio cuesta 15 mil millones al mes y hasta ahora solo se ha pagado el 75% de lo que correspondía a julio.

“Como fuera oportunamente comunicado mediante anteriores misivas, SAETA SA se encuentra realizando las gestiones pertinentes ante el Gobierno... a fin de obtener una asistencia financiera extraordinaria destinada a atender el déficit operativo del sistema y procurar los recursos necesarios para garantizar la continuidad y regularidad del servicio público de transporte de pasajeros”, indica la nota firmada por el presidente de SAETA, Claudio Mohr.

Entre tantas razones que vienen de arrastre, la provincia apuntó al paso de la motosierra libertaria sobre los subsidios al transporte que otorgaba el Gobierno nacional.

SAETA afirmó que se efectuaron “pagos a las empresas operadoras conforme a los recursos efectivamente disponibles, encontrándose asimismo arbitrando las medidas y gestiones que se encuentran a su alcance para atender la situación planteada y preservar el normal funcionamiento del sistema”.

Recordó a los empresarios subconcesionarios que el transporte “exige condiciones de continuidad, regularidad, y normalidad, principios que integran el régimen jurídico y contractual aplicable al sistema. En particular, las obligaciones asumidas por cada operadora en virtud de los respectivos contratos mantienen plena vigencia y resultan exigibles mientras subsista el vínculo contractual”.

En este punto, les señaló que frente a estas condiciones es preciso adoptar las medidas que resulten necesarias para asegurar la prestación del servicio “evitando cualquier suspensión, reducción o alteración unilateral que pudiera afectar a los usuarios y al normal funcionamiento del sistema de transporte”.

“Se deja expresamente establecido que cualquier incumplimiento de las obligaciones contractualmente asumidas será evaluado conforme a las previsiones de los respectivos contratos y al marco jurídico aplicable, quedando SAETA SA facultada para ejercer, en su caso, los derechos acciones y prestadores previstos contractualmente, incluidas las disposiciones contempladas en el capítulo VI ‘De la extinción de la prestación’, con observancia de los procedimientos y recaudos que correspondan”, sostuvo.

Por su parte, el vocero de los transportistas, Edgardo García Castellanos, reiteró que la actitud de los transportistas es de “diálogo” y que asegurarán el transporte con normalidad hasta el 15 de septiembre, cuando terminen las celebraciones patronales del Señor y la Virgen del Milagro. Sin embargo, existe incertidumbre sobre lo que pudiera ocurrir luego.

Ya a mitad de año y frente a una dificultad similar por deudas acumuladas, los transportistas suspendieron el servicio nocturno durante dos días. En aquel momento afirmaron que esperaban el pago de una deuda de entre seis mil millones y ocho mil millones. Frente a la situación, SAETA se sentó a negociar para suspender la medida tomada que perjudicó a usuarios que precisaban el servicio en ese horario.

Provincia de San Juan

SAN JUAN CIUDAD

SAN JUAN – De Cuyo – 08.09.2026

Trompadas y empujones en un colectivo de la Red Tulum dejó cuatro detenidos

Un grupo de hombres protagonizó una pelea dentro de un colectivo de la línea 441, en Angaco. La Policía intervino y detuvo a cuatro personas que quedaron a disposición de la Justicia.

Una pelea dentro de un colectivo de la Red Tulum terminó con cuatro hombres detenidos durante la noche del lunes, luego de que la Policía fuera alertada sobre un grupo de personas que se estaba golpeando en el interior de una unidad.



El episodio ocurrió en inmediaciones de calle Segovia y Santa María de Oro, a la altura de los semáforos del boulevard. Según el relato policial, un efectivo que había salido de la Comisaría 20ª fue advertido por un transeúnte sobre lo que estaba ocurriendo dentro de un colectivo de la línea 441.

El uniformado se dirigió hasta el lugar a bordo del móvil Halcón TW-06, perteneciente a la base Las Tapias. Al llegar, observó a los sujetos señalados y solicitó colaboración a personal de la Comisaría 20ª antes de ingresar al colectivo.

De acuerdo con el informe, junto a un oficial ayudante y una agente de esa dependencia, los efectivos intervinieron para frenar la pelea y reducir a cuatro hombres, quienes habrían estado protagonizando una agresión física entre ellos.

Los detenidos fueron identificados como Leonardo Carrizo, Lautaro Carrizo, Ángel Jesús Verón Chavero y Franco Germán Cortez Caballero.

Tras la intervención policial, los cuatro fueron trasladados y quedaron a disposición del Juzgado de Faltas en sede de la Comisaría 20ª, donde se deberán determinar las circunstancias del enfrentamiento y las eventuales responsabilidades por lo ocurrido.

SAN JUAN – Canal 13 – 08.09.2026

Cuatro hombres fueron detenidos tras una pelea en un colectivo de la Red Tulum

Una violenta gresca en el interior de una unidad de la línea 441 terminó con intervención policial y la detención de los involucrados.

Una situación de extrema tensión alteró el recorrido de un colectivo de la Red Tulum en el departamento de Angaco. Durante la noche del lunes, un grupo de hombres desató una violenta pelea a bordo de una unidad de la línea 441, lo que obligó a las fuerzas de seguridad a intervenir de inmediato.

El altercado ocurrió en las inmediaciones de la calle Segovia y Santa María de Oro, a la altura de los semáforos del boulevard. Según fuentes policiales, la alerta fue dada por un transeúnte que notó los disturbios dentro del transporte y avisó rápidamente a un efectivo que acababa de salir de la Comisaría 20ª.

El uniformado, que se desplazaba en un móvil perteneciente a la base Las Tapias, acudió al lugar y constató la situación. Ante la violencia de los golpes, solicitó el apoyo de un oficial ayudante y una agente de la Comisaría 20ª antes de abordar la unidad.

En un rápido operativo dentro del colectivo, los efectivos lograron frenar la riña y reducir a los cuatro involucrados. De acuerdo con las primeras informaciones, los son dos hombres de apellido Carrizo, otro de apellido Verón Chavero y el cuarto identificado como Cortez Caballero.

Tras el operativo, los cuatro sujetos fueron trasladados a la sede de la Comisaría 20ª, donde quedaron a disposición del Juzgado de Faltas. En los próximos días, la Justicia determinará las circunstancias exactas que motivaron el enfrentamiento y las eventuales responsabilidades legales de cada uno.

SAN JUAN – Tiempo de San Juan – 07.09.2026

Registro Provincial de Transporte: el ABC del sistema que

eliminó las licencias

Las respuestas a las dudas más frecuentes del sistema que comenzó a regir desde este martes en San Juan.

El Ministerio de Gobierno puso en marcha el Registro Provincial del Transporte (ReProTran), la plataforma oficial de la Provincia de San Juan destinada a registrar, organizar y gestionar la actividad del transporte.

El nuevo sistema forma parte del proceso de transformación digital del transporte y permite centralizar la información de prestadores y de la actividad registrada en la provincia.

Un sistema integrado para el transporte

El ReProTran permitirá organizar en una misma plataforma la información vinculada con:

- Prestadores
- Conductores
- Vehículos
- Contratantes
- Viajes
- Pasajeros

Esta herramienta permitirá digitalizar y agilizar los procesos, además de llevar un registro integrado de los distintos actores que participan de la actividad.

Las principales ventajas

La plataforma presenta características destinadas a simplificar las gestiones y fortalecer la transparencia:

- 100% online: las gestiones podrán realizarse sin trámites presenciales.
- Una sola clave: el acceso se realizará directamente mediante CiDi, sin necesidad de crear un usuario nuevo.
- Verificación automática: el sistema comprobará al instante los datos del vehículo, la licencia y el seguro.
- Verificable: las constancias podrán emitirse en PDF y ser verificadas mediante un código QR.

Cómo realizar la inscripción

Podrán registrarse personas físicas y jurídicas a través de la plataforma oficial del ReProTran: <https://transporte.sanjuan.gob.ar/login.php>

Para iniciar el registro se deberá consignar:

- Domicilio
- Número de celular de diez dígitos
- Correo electrónico

Una vez completados estos datos, el sistema enviará al correo informado un código para verificar el usuario. El código tendrá una vigencia de 30 minutos y permitirá hasta seis intentos de uso. En caso de no recibir el código, se recomienda revisar la carpeta de correo no deseado.

Qué gestiones permite realizar

A través del ReProTran se podrán realizar diferentes trámites relacionados con la actividad del transporte.

- Inscripción como chofer: la persona podrá seleccionar el tipo de transporte que realizará. El sistema verificará automáticamente la licencia y validará el registro luego de corroborar los datos.

- Asignación de choferes a vehículos: se podrán registrar varios conductores para un mismo vehículo mediante sus números de DNI. Cada persona recibirá un aviso en su usuario para aceptar la asignación, previa revisión de sus datos.

- Registro de vehículos: cada usuario podrá anotar sus unidades consignando información como el dominio y los datos correspondientes al seguro.



Constancias digitales y verificación

El sistema permitirá emitir comprobantes en formato PDF mediante un código QR. Estas herramientas permitirán validar las constancias correspondientes al chofer y al vehículo.

La implementación del ReProTran representa un nuevo paso en la digitalización del transporte en San Juan. El sistema busca ordenar y centralizar la información, agilizar las gestiones y fortalecer los mecanismos de transparencia y control de la actividad

Provincia de Santa Fe

SANTA FE

SANTA FE – Aire de Santa Fe – 08.09.2026

Colectivos en Santa Fe: ante un nuevo fracaso de la paritaria, los choferes realizarán asambleas en cada parada

Este miércoles, el servicio de colectivos en Santa Fe podría verse afectado debido a que los choferes realizarán asambleas ante el fracaso de la paritaria.

Este miércoles por la mañana, el servicio de colectivos urbanos e interurbanos en Santa Fe podría verse afectado debido a que los choferes nucleados en UTA realizarán asambleas informativas en las paradas ante un nuevo fracaso en las negociaciones salariales en las paritarias.

En medio de las negociaciones paritarias para actualizar los salarios de los choferes de colectivos, desde la Unión Tranviarios Automotor (UTA) Seccional Santa Fe habían

lanzado este lunes un duro comunicado: califican de "insuficiente" la propuesta de los empresarios.

Colectivos en Santa Fe: ante un nuevo fracaso de la paritaria, los choferes realizarán asambleas en cada parada

Las negociaciones salariales se retomaron este martes donde tampoco se logró un acuerdo de incremento salarial. El sector de los trabajadores pretende que se cierre un incremento de haberes para todo el interior del país, igual al monto acordado para los choferes de Amba.



Ante esta situación, durante la mañana de este miércoles, los trabajadores desarrollarán asambleas informativas en las paradas. Según señalaron desde UTA, las asambleas comenzarían alrededor de media mañana.

Desde el sindicato se declararon en estado de alerta y la realización de asambleas permanentes para evaluar la situación y evaluar las medidas a seguir, situación que abre un interrogante sobre la posible afectación del servicio de colectivos en la ciudad de Santa Fe. "La Unión Tranviarios Automotor Seccional Santa Fe, ante el rechazo a la oferta salarial efectuada por parte de las cámaras de Fatap, se declara en estado de alerta y asambleas permanentes por el no reconocimiento del aumento de haberes a nivel nacional", indica el documento.

A su vez, indicaron que "la propuesta de las cámaras no condice con la realidad económica que atraviesan los trabajadores y trabajadoras de los sectores de corta y media distancia". En ese sentido, desde UTA exigen el "reconocimiento y cumplimiento del acuerdo salarial nacional y una propuesta acorde a las necesidades de los sectores", indicaron.

SANTA FE – El Litoral – 08.09.2026

Asambleas de choferes podrían afectar el servicio de colectivos en la ciudad de Santa Fe

La falta de acuerdo paritario profundiza el conflicto en el transporte público, con choferes en alerta que reclaman igualar las subas pactadas en el AMBA.

Las asambleas se llevarán a cabo durante la mañana. Las asambleas se llevarán a cabo durante la mañana.

La UTA Seccional Santa Fe confirmó que este miércoles realizará asambleas informativas en los sectores urbano e interurbano, luego de que nuevamente rechazara la propuesta salarial presentada por las cámaras empresarias nucleadas en Fatap.

Las asambleas se llevarán a cabo en las paradas de colectivos durante la mañana, con horarios a confirmar, por lo que el servicio en la ciudad de Santa Fe y alrededores

podría verse afectado.

Equiparación salarial con el AMBA

El gremio se declaró en estado de alerta y asambleas permanentes ante la falta de acuerdo en las paritarias. UTA considera insuficiente la oferta empresarial y reclama que para los trabajadores del interior se reconozca el incremento salarial acordado para los choferes del AMBA.

SANTA FE – Uno – 09.09.2026

Colectivos: el servicio es normal en Santa Fe, pero la UTA advierte por posibles demoras durante las asambleas

El servicio de colectivos funciona con normalidad por el momento, aunque podrían registrarse demoras, esperas prolongadas y modificaciones en las frecuencias debido a las asambleas de choferes nucleados en la UTA. El gremio inició un plan de lucha tras el fracaso de la negociación salarial con las empresas.



El servicio de colectivos en la ciudad de Santa Fe y la región es normal por el momento, aunque existe incertidumbre respecto de cómo funcionará durante las próximas horas debido al inicio de las asambleas informativas de choferes nucleados en la Unión Tranviarios Automotor (UTA) Seccional Santa Fe.

La medida de fuerza fue confirmada por la Junta Ejecutiva de la UTA Santa Fe, luego del fracaso de la reunión paritaria mantenida con la Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros (Fatap).

Desde el sindicato señalaron que las pautas salariales ofrecidas por el sector empresarial no responden a las condiciones del acuerdo homologado a nivel nacional ni contemplan la evolución de los índices de inflación.

En ese marco, la UTA reclama el reconocimiento y cumplimiento del acuerdo salarial nacional para los trabajadores de los servicios de transporte urbano e interurbano.

Colectivos en Santa Fe: cómo funcionará el servicio

Si bien las asambleas de choferes comenzarán durante este miércoles, desde el gremio todavía deben precisar los horarios y la modalidad con la que se desarrollarán.

Por ese motivo, el servicio se mantiene normal por el momento, aunque no se descarta que las asambleas por turno puedan generar demoras y alteraciones en las frecuencias, especialmente durante los horarios de mayor demanda.

La situación será monitoreada durante la jornada y el esquema podría modificarse de acuerdo con las definiciones que adopte la conducción de la UTA Santa Fe.

Desde el sindicato indicaron a UNO que "la oferta presentada por las cámaras no se condice con la realidad económica que atraviesan los trabajadores" y remarcaron que continúa la defensa del salario y de los derechos laborales.

Los puntos centrales del conflicto de colectivos en Santa Fe

- **Paritarias: fracasó la negociación entre la UTA y las empresas nucleadas en Fatap.**
- **Reclamo salarial: el gremio exige el cumplimiento del acuerdo salarial nacional.**
- **Medida de fuerza: se realizarán asambleas informativas en puntas de línea y sectores urbanos e interurbanos.**
- **Servicio: por el momento funciona con normalidad, aunque puede haber demoras y cambios en las frecuencias.**
- **Próximas horas: la UTA definirá el esquema operativo y los horarios de las asambleas.**

ROSARIO

ROSARIO – La Capital – 08.09.2026

Declararon alerta en servicios de colectivos del interior: ¿qué pasa en Rosario?

Choferes de Córdoba y Santa Fe exigen que la federación empresaria reconozca el aumento salarial acordado a nivel nacional

La Unión Tranviarios Automotor (UTA) mantenía este martes una declaración de alerta con asambleas en dos de las principales ciudades del interior del país. La medida sembró incertidumbre sobre el funcionamiento en Rosario continuaba el servicio normal.



El sindicato hizo distintos reclamos en Santa Fe y Córdoba con un denominador común: el pedido de un aumento de los sueldos de los choferes. En ningún caso se planteó hasta el momento la posibilidad de un paro en el transporte de pasajeros de cada localidad.

Fuentes consultadas por La Capital aclararon que el conflicto con las empresas no involucra a Rosario en esta instancia. La situación es diferente en otros distritos, al punto de que este lunes se suspendió temporalmente la actividad de algunas líneas urbanas de la capital mediterránea en señal de protesta.

Alerta de la UTA en Santa Fe

La UTA Santa Fe se declaró en estado de alerta y asambleas permanentes este lunes

por la falta de acuerdo con la Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros (Fatap). La decisión surgió a partir de un pedido de incremento de haberes de los choferes de servicios de corta y media distancia.

El sindicato planteó que las empresas no reconocieron el incremento pactado a nivel nacional. En concreto, señalaron que la propuesta económica "no se condice con la realidad que atraviesan los trabajadores y trabajadoras" de la capital provincial.

A través de un comunicado, el gremio pidió que se cumpla el acuerdo para que los conductores accedan a una recomposición similar a la del Área Metropolitana de Buenos Aires (Amba). En este último distrito, el salario básico de septiembre llegará a 1.707.175,88 pesos. Por otra parte, las partes fijaron un pago adicional de \$ 22.000 diarios para viáticos y una gratificación extraordinaria no remunerativa con una segunda cuota de 60.000 pesos.

El próximo capítulo de la negociación paritaria era una reunión programada para este martes a las 15. Después del encuentro, la UTA Santa Fe definirá cuáles son los pasos a seguir en caso de que no acerquen posiciones con la patronal.

Con asambleas y sin paro de colectivos

La declaración de alerta y asambleas permanentes representa una profundización del conflicto, aunque por el momento no implica un cese de actividades. El sindicato no anunció un paro ni informó oficialmente modificaciones, interrupciones o demoras en el servicio de colectivos de corta y media distancia.

Las asambleas serán utilizadas por el gremio para analizar el avance de las negociaciones y definir eventuales medidas de fuerza si no se alcanza una respuesta satisfactoria. "La defensa del salario y los derechos de los trabajadores continúa", remarcaron fuentes gremiales.

Provincia de Tierra del Fuego

USHUAIA

USHUAIA – El Diario del Fin del Mundo – 08.09.2026

“Nos sale 30 millones que Nación no pague el subsidio”

El 60% de los pasajeros accede a tarifas diferenciales y la empresa recibe, en promedio, cerca de la mitad del valor pleno de cada viaje. El costo real del servicio se ubicaría hoy alrededor de \$3.700 por boleto y el déficit anual ronda los \$6.000 millones.

La nueva tarifa comenzó a regir este martes después de una demora de varios meses respecto de lo previsto tras la audiencia realizada a fines de mayo. El valor común quedó establecido en \$1.550, aunque el esquema de financiamiento del transporte urbano combina la recaudación por pasajes con aportes municipales y otros ingresos de la empresa.

José Labrocca, presidente de la empresa municipal de transporte (UISE), explicó que la actualización debía aplicarse poco después de aquella instancia tarifaria, pero la

modificación del sistema se demoró. “Esto se aprobó en la audiencia tarifaria de fin de mayo. El aumento iba a ser a los quince días de la audiencia y terminó siendo hoy, en 1.550 pesos”, señaló.



El nuevo valor tampoco representa lo que paga la totalidad de los usuarios. Labrocca indicó que seis de cada diez pasajeros están alcanzados por algún régimen diferencial. “El 60% paga tarifa diferencial: jubilados, estudiantes, personas con discapacidad, bomberos”, detalló, e incluyó además los boletos sociales autorizados por el Municipio.

Ese esquema hace que la recaudación efectiva por viaje sea considerablemente menor a la tarifa general. “Normalmente a

la empresa ingresa cerca de la mitad del valor del boleto”, explicó. La diferencia necesaria para sostener el servicio se cubre principalmente mediante el subsidio municipal y otros ingresos generados por la propia empresa.

Labrocca señaló que la reducción de aportes nacionales también trasladó nuevos costos al sistema local. Como ejemplo mencionó el subsidio destinado a personas con discapacidad y sus acompañantes, que dejó de ser afrontado por Nación. “A nosotros nos sale 30 millones de pesos, por ejemplo, que Nación no pague ese subsidio”, precisó.

El desequilibrio financiero continúa siendo significativo. Según indicó, el déficit de este año se encuentra cerca de los \$6.000 millones y debe ser compensado con el aporte municipal y actividades complementarias. Sin esas fuentes de financiamiento, sostuvo, la tarifa necesaria para cubrir los costos sería muy superior a la vigente.

Al momento de calcularse el incremento, el costo real de cada viaje ya superaba los \$3.000. Con la evolución posterior de los gastos, Labrocca estimó que actualmente estaría cerca de los \$3.700. “Hoy no tengo la cifra exacta, estamos trabajando con el nuevo valor para saberlo, y tendríamos que estar cerca de 3.700 aproximadamente el costo del boleto”, explicó.

Entre los componentes que más presionaron sobre los gastos mencionó el combustible y los salarios de choferes y mecánicos. De acuerdo con su análisis, llevar la tarifa directamente al costo real implicaría trasladar al pasajero prácticamente la totalidad de esos aumentos, algo que hoy se evita mediante el esquema de subsidios. “El boleto lo podríamos sostener si nos regalan el gasoil, si los repuesteros nos venden los repuestos gratis, si el chofer nos pone el sueldo, pero no, no es posible”, graficó Labrocca al explicar por qué el valor que paga el usuario no alcanza por sí solo para financiar el funcionamiento del sistema.

La situación, aseguró, no es exclusiva de Ushuaia. El presidente de la empresa describió una crisis extendida en el transporte público del interior del país, con líneas que dejaron de funcionar y servicios que ampliaron sus tiempos de espera para reducir costos. “La verdad, escuchar a las empresas del interior es tremendo. Están cerrando líneas en la mayoría de los lugares del país”, sostuvo.

En Ushuaia, por el momento, la decisión fue conservar las frecuencias, aunque debieron retirarse algunas unidades de circulación. “Nosotros acá, por ahora, la venimos sosteniendo. No cambiamos la frecuencia, como hicieron en muchos lugares del país, que aumentaron la cantidad de minutos de espera. Pero tuvimos que bajar algunas unidades”, explicó.

La consecuencia se percibe principalmente en los horarios de mayor demanda. Los tiempos de espera se mantienen, pero los colectivos pueden circular con mayor cantidad de pasajeros durante las horas pico.

A esa situación financiera se suma una reducción en el número de usuarios. Actualmente el sistema transporta alrededor de 8.800 pasajeros por día, una cifra inferior a la registrada cuando asumió el actual directorio, en octubre de 2024, cuando superaba los 9.000 diarios.

Labrocca atribuyó la caída principalmente al deterioro del empleo y, en determinados períodos, a la falta de clases. “Yo creo que el desempleo, fundamentalmente, es el motivo más importante. La falta de clases en algunos lugares también es importante”, afirmó.

Con una tarifa común de \$1.550 frente a un costo estimado cercano a los \$3.700, el funcionamiento del transporte continúa dependiendo de una combinación de recaudación, tarifas diferenciales y financiamiento municipal. Para Labrocca, ese esquema es el que por ahora permite sostener el servicio sin reducir las frecuencias, aun en un contexto de menores pasajeros y costos crecientes.
