



CARTA ABIERTA DE FATAP – Notas para prensa

Persisten los problemas estructurales en el INTERIOR:

- 1) **CAIDA DE PASAJEROS TRANSPORTADOS: 18% (2024-2025) 2,15 mensual acumulado 2026. Brecha en el transporte público: mientras el boleto promedio en el AMBA se ubicó en \$881,49, en el Interior del país alcanzó los \$2.016,81**
- 2) **BOLETO DE EMERGENCIA Y ESCALADA DE TARIFAS: las tarifas suben para cubrir costos, pero el bolsillo del usuario se agota, provocando una consecuente caída en la venta de boletos.**
- 3) **PERDIDAS DE PUESTOS DE TRABAJO: se estima que entre 2024 y 2026 se han perdido entre 9.000 y 11.000 de esos empleos corresponderían al transporte automotor de pasajeros del interior.**
- 4) **COSTOS CRECIENTES – MENOR ASISTENCIA ESTATAL (NACIONAL – PROVINCIAL MUNICIPAL)**
- 5) **ENVEJECIMIENTO DE LA FLOTA -REDUCCION DE SERVICIOS: El valor de un colectivo cero kilómetro (generalmente dolarizado o con fuertes componentes importados) se ha vuelto prohibitivo para las empresas provinciales y municipales.**

1. CAIDA DE PASAJEROS TRANSPORTADOS:

Durante el mes de mayo de 2026, el volumen total de transacciones (pasajeros) registradas mediante el sistema SUBE en las provincias fuera del AMBA fue de **74.963.582 pasajeros**.

Al analizar la evolución histórica de este mismo mes en los últimos tres años, se evidencia una **marcada y constante tendencia a la baja** en el interior del país:

- **Mayo 2024:** 90.500.277 pasajeros.
- **Mayo 2025:** 76.610.432 pasajeros.
- **Mayo 2026:** 74.963.582 pasajeros.

Evaluación de la caída:

- La pérdida de usuarios entre 2024 y 2025 fue la más abrupta, registrando una baja del **15,35%** (una reducción neta de 13.889.845 pasajeros).
- Entre 2025 y 2026, en los primeros 5 meses del año la caída continuó aunque de forma más atenuada, contrayéndose un **2,15%** adicional (1.646.850 pasajeros menos).
- En términos acumulados de dos años (Mayo 2024 vs. Mayo 2026), el interior sufrió una alarmante pérdida del **17,17%** de su caudal total de pasajeros.
- **Periodo 2024 vs. 2025:** Mientras el interior caía un 15,35%, el AMBA experimentó en ese mismo periodo una reducción del **7,21%** en sus transacciones de colectivos (pasando de 241,4 millones a 224 millones). En este primer tramo, la crisis del



transporte golpeó con el doble de fuerza a las provincias que a la capital y sus alrededores.

2) BOLETO DE EMERGENCIA Y ESCALADA DE TARIFAS:

Como las arcas municipales y provinciales no logran cubrir la brecha de costos, la única variable de ajuste ha sido el valor del boleto. Las tarifas del interior se han disparado, superando en muchos casos el triple de lo que se abona en el AMBA, lo que genera una paradoja: **las tarifas suben para cubrir costos, pero el bolsillo del usuario se agota, provocando una consecuente caída en la venta de boletos (transacciones), tal como reflejan las estadísticas recientes de demanda.**

VER CUADRO ADJUNTO.

La persistencia de una histórica brecha en el transporte público: mientras el boleto promedio en el AMBA se ubicó en \$881,49, en el Interior del país alcanzó los \$2.016,81. Esta diferencia neta de \$1.135,32 por viaje significa que los ciudadanos de las provincias pagaron un 56% más que los de la región metropolitana para acceder al mismo servicio esencial.

Este encarecimiento excesivo, lejos de oxigenar las arcas del sistema, actúa como un directo eyector de usuarios. Este fenómeno de baja de demanda se profundiza debido a que los usuarios eligen migrar hacia opciones de transporte alternativo, muchos de ellos irregular, o derivando sus viajes a aplicaciones de movilidad, plataformas de viajes compartidos o motovehículos locales. Esta migración masiva no solo desfinancia aún más el sistema de transporte automotor de pasajeros en las provincias, sino que consolida un círculo vicioso de menor recaudación, deterioro del parque móvil y quita de frecuencias.

3) PERDIDAS DE PUESTOS DE TRABAJO.

Considerando la participación histórica del transporte de pasajeros dentro de sector Transporte y Almacenamiento datos oficiales sobre empleo registrado, **se estima que entre 2024 y 2026 se han perdido entre 9.000 y 11.000 de esos empleos corresponderían al transporte automotor de pasajeros del interior.**

La crisis del transporte urbano y suburbano del interior no sólo afecta la movilidad de millones de argentinos. También impacta directamente sobre el empleo formal, en un contexto de caída de la demanda, aumento de costos y creciente fragilidad económica de las empresas prestadoras.

4) COSTOS CRECIENTES – MENOR AISTENCIA ESTATAL

Las empresas del interior enfrentan una estructura de costos fuertemente indexada que presiona de forma constante los presupuestos operativos:

- **Combustible:** Los incrementos consecutivos en el precio del gasoil impactan directamente en el costo por kilómetro. Al no contar con los mismos esquemas de beneficio o precio diferencial que históricamente protegieron al AMBA, el impacto en las provincias es inmediato.



- **Mantenimiento y Repuestos:** Los insumos críticos (neumáticos, lubricantes, carrocerías y repuestos mecánicos) sufren tanto el efecto de la inflación local como las restricciones y costos de importación, encareciendo el mantenimiento de las flotas.
- **Paritarias Salariales:** Los acuerdos salariales destinados a recomponer el poder adquisitivo de los trabajadores del sector, que por lo general se acuerda primero en el AMBA con sus propias realizades, representan el componente de mayor peso dentro de los costos fijos de las empresas, obligando a actualizaciones tarifarias permanentes para evitar el colapso del servicio.
- **Asimetría de Recursos:** Históricamente, el reparto de subsidios nacionales benefició de forma desproporcionada al AMBA. La quita del Fondo Compensador dejó al interior prácticamente sin asistencia directa de la Nación, forzando a que las realidades locales dependan exclusivamente de sus jurisdicciones o del bolsillo del usuario.
- **Asistencia Insuficiente:** Aunque muchas provincias y municipios crearon fondos compensatorios locales o aportes de emergencia para mitigar la quita nacional, los presupuestos locales están saturados. La capacidad de inyectar dinero para cubrir el desfase real de la tarifa es limitada.

5) ENVEJECIMIENTO DE LA FLOTA – REDUCCION DE SERVICIOS

La realidad económica ha paralizado casi por completo la renovación de la flota para las empresas permisionarias del interior:

- **Costos de Capital Inalcanzables:** El valor de un colectivo cero kilómetro (generalmente dolarizado o con fuertes componentes importados) se ha vuelto prohibitivo para las empresas provinciales y municipales.
- **Falta de Crédito Blando:** La ausencia de líneas de financiamiento accesibles o de tasas subsidiadas para la compra de bienes de capital impide que las pymes del transporte puedan amortizar y renovar sus activos.

Prórrogas Excepcionales como Norma

Ante la imposibilidad fáctica de las empresas de retirar los colectivos que cumplen el límite de edad legal, los organismos oficiales y los poderes legislativos (tanto nacionales como municipales y provinciales) se han visto obligados a dictar **prórrogas de emergencia**.

- Estas medidas permiten que unidades de 11, 12 o más años de antigüedad sigan circulando de manera legal ("estirando" los plazos de vigencia técnica).
- Si bien estas disposiciones evitan el colapso total del servicio y que las ciudades se queden sin colectivos, la CNRT y los organismos de control advierten que la consecuencia directa es un incremento severo en la **edad promedio de la flota**, alejándola de los estándares óptimos de calidad y sustentabilidad.



Consecuencias Operativas del Envejecimiento de la Flota

Tanto las auditorías técnicas como las crónicas periodísticas locales en el interior del país coinciden en los efectos nocivos de este incremento en la antigüedad:

- **Mayor Gasto en Mantenimiento:** Un colectivo entrado en años requiere de reparaciones más frecuentes y complejas. Paradójicamente, las empresas gastan fortunas en mantener rodando unidades viejas (parches mecánicos, motores rectificadas, cambios constantes de neumáticos) en lugar de destinar ese capital a inversión productiva.
- **Reducción de las Frecuencias:** Las unidades más antiguas pasan más tiempo paradas en los talleres por fallas mecánicas. Esto se traduce en menos colectivos en la calle, provocando la reducción de frecuencias y peores tiempos de espera para los usuarios, lo que retroalimenta la **caída de pasajeros**.