



# Transporte público en el AMBA: tarifas, inflación y poder adquisitivo

Análisis del período diciembre 2023 – abril 2026

Mayo 2026



**Email**  
[prensa@centrocepa.com.ar](mailto:prensa@centrocepa.com.ar)



**Web**  
<https://centrocepa.com.ar/>



**Redes sociales**  
[@ctrocepa](#)

## Introducción

El presente informe analiza la evolución de las tarifas del transporte público de pasajeros en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) —colectivo, tren y subte— durante el período comprendido entre diciembre de 2023 y abril de 2026. El estudio se basa en el relevamiento de los precios de los boletos y su comparación con la dinámica general de precios de la economía.

Dado el carácter esencial del transporte público para la movilidad cotidiana de la población, su evolución tarifaria constituye un componente relevante en la estructura de gastos de los hogares. En el Índice de Precios al Consumidor (IPC), el rubro transporte representa el 11,59% del total en el conglomerado GBA, mientras que el transporte público en particular tiene una incidencia del 4,02%.

**A fin de contextualizar el análisis, se presenta a continuación una caracterización sintética del sistema de transporte público del AMBA.**

## Composición de la red de transporte público del AMBA

**Colectivos:** en el AMBA operan aproximadamente 336 líneas de colectivos. La administración y el control de estas líneas se dividen en tres jurisdicciones principales según sus recorridos:

- Administración Nacional: líneas que cruzan límites entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y los municipios del conurbano bonaerense.
- Provincia de Buenos Aires (líneas 200 a 499): pertenecen a la jurisdicción provincial las líneas que conectan dos o más municipios del Gran Buenos Aires sin ingresar a la Capital Federal.
- Ciudad Autónoma de Buenos Aires (líneas que circulan solo en CABA): Son un total de 28 líneas, tras un traspaso histórico iniciado en septiembre de 2024, controlando las líneas que circulan exclusivamente dentro de su territorio.

**Subtes:** la red de subte de Buenos Aires está compuesta por seis líneas subterráneas (A, B, C, D, E y H) y un Premetro, totalizando más de 52 km de vías y 90 estaciones en operación. Conecta los principales centros de trasbordo y barrios de la ciudad, funcionando principalmente bajo la administración de Subterráneos de Buenos Aires S.E. (SBASE) y la operación de Emova Movilidad.

**Trenes:** compuesta por 7 líneas principales (Roca, Sarmiento, Mitre, San Martín, Belgrano Sur, Belgrano Norte y Urquiza) la red de trenes de pasajeros del AMBA es una de las más extensas del mundo, con cerca de 1.000 km de vías y siete líneas suburbanas principales que conectan el Gran Buenos Aires con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). Opera con tracción eléctrica (tercer riel) y diésel.

**Esta estructura configura un sistema central para la movilidad cotidiana del AMBA, lo que vuelve especialmente relevante el análisis de su evolución tarifaria en el período considerado.**

## Transporte público en el AMBA

Este informe se compone de cinco apartados. En primer lugar, se realiza un análisis de la evolución de los precios de los boletos de colectivo, tren y subte del AMBA desde diciembre 2023 hasta la fecha en términos reales. En segundo lugar, ahondamos en la incidencia del precio del gasoil y la caída de los subsidios nacionales al transporte. En el tercero se analiza la evolución la incidencia del gasto en transporte en SMVM planteando distintos escenarios según la frecuencia de utilización y trasbordos. En un cuarto apartado se analiza la capacidad de compra de boletos de una beca progresar desde diciembre 2023 a la fecha. En el quinto se muestra la brecha de tarifa entre las ciudades más importantes del país, junto con los aumentos que se aplicaron durante el periodo, por último un breve análisis de la caída de la demanda de pasajeros por modalidad de transporte.

### 1. Evolución tarifaria: diciembre 2023 – abril 2026

Desde que asumió la gestión Milei en diciembre de 2023, las tarifas de transporte del AMBA —colectivo, subte y tren metropolitano— registraron aumentos nominales que superaron ampliamente la inflación acumulada del período. La tabla 1 sintetiza las variaciones para el modo colectivo.

Entre noviembre de 2023 y abril de 2026 la tarifa se multiplicó hasta por 16, registrando aumentos nominales de entre 1.221% y 1.545% -según la jurisdicción- con variaciones reales de entre +228% y +307% por encima de la inflación acumulada del período (+303,5%).

**Tabla 1. Variación tarifaria nominal y real colectivos**

*Período nov/23 a abr/26*

Modo	Tarifa nov. 2023	Tarifa abr. 2026	Var. nominal	Inflación acum.	Var. real
Colectivo Nación (SUBE reg.)	\$52,96	\$700,00	+1.221%	+303,50%	+228%
Colectivo CABA (SUBE reg.)	\$52,96	\$715,24	+1.250%	+303,50%	+236%
Colectivo PBA	\$52,96	\$871,30	+1.545%	+303,50%	+307%

Fuente: CEPA en base a INDEC

Por su parte, la tarifa de subte tuvo un aumento de más de 17 veces. En términos porcentuales: 1.668%. En términos reales, el subte cuesta hoy 337% más que en noviembre de 2023, habiendo pasado de \$80,00 a \$1.414,00 entre noviembre de 2023 y abril de 2026.

**Tabla 2. Variación tarifaria nominal y real subte**  
Período nov/23 a abr/26

Modo	Tarifa nov. 2023	Tarifa abr. 2026	Var. nominal	Inflación acum.	Var. Real
Subte CABA (SUBE reg.)	\$80,00	\$1.414,00	<b>+1.668%</b>	<b>+303,50%</b>	<b>+337%</b>

Fuente: CEPA en base a INDEC

El tren se multiplica por 10. Si bien permaneció congelado durante buena parte del período en \$280 y tuvo la menor suba nominal entre los tres modos (741%), también superó ampliamente la inflación acumulada del período. Su variación real fue de 119% entre noviembre de 2023 y abril de 2026, pasando de \$33,29 a \$280,00. A partir de mayo de 2026, la tarifa del tren metropolitano aumentó a \$330,00, lo que representa una suba adicional del 17,9% respecto al valor de abril.

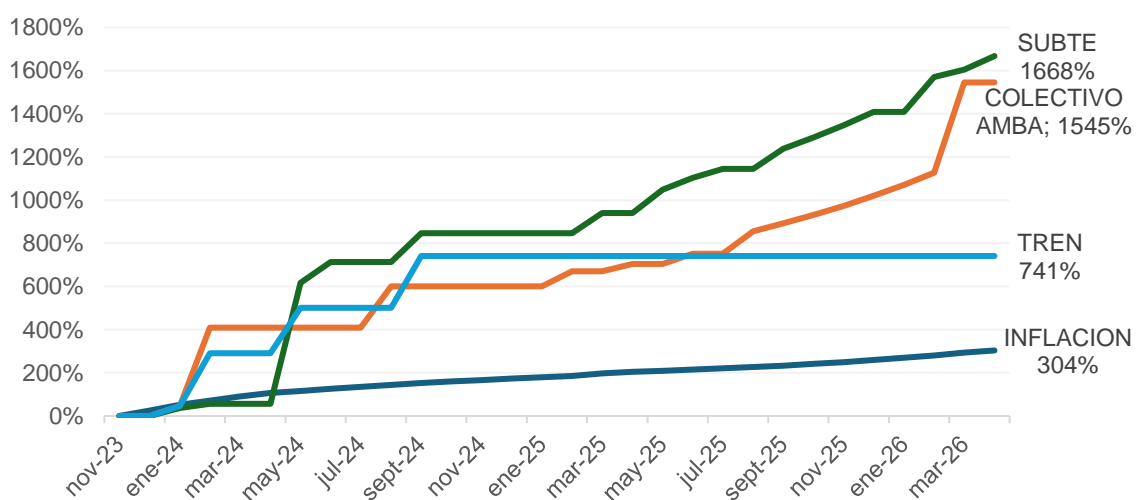
**Tabla 3. Variación tarifaria nominal y real tren metropolitano**  
Período nov/23 a abr/26

Modo	Tarifa nov. 2023	Tarifa abr. 2026	Var. nominal	Inflación acum.	Var. real
Tren metropolitano (SUBE reg.)	\$33,29	\$280,00	<b>+741%</b>	<b>+303,50%</b>	<b>+119%</b>

Fuente: CEPA en base a INDEC

Para dimensionar estas variaciones el siguiente grafico muestra la serie completa de los tres transportes desde noviembre 2023.

**Gráfico 1. Evolución de aumentos acumulados de tarifas de transporte público e inflación**  
Período no/23 a abr/26.



Fuente: CEPA en base a INDEC

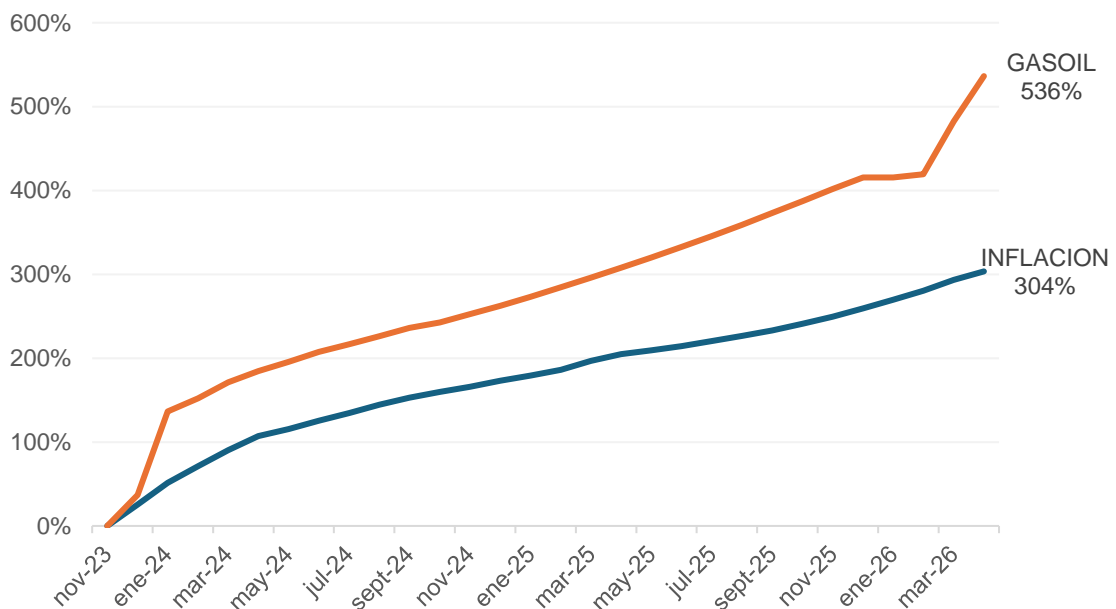
## 2. Precio del Gasoil y quita de subsidios

Entre noviembre de 2023 y abril de 2026, el precio del gasoil acumuló una suba del +536%, superando en más de 230 puntos porcentuales la inflación general del período (+305,5% según IPC INDEC). El gasoil representa el principal insumo operativo del transporte automotor de pasajeros (se estima que el combustible explica entre el 30% y el 40% de los costos totales de una empresa de colectivos). En ese contexto, el encarecimiento relativo del gasoil por encima de la inflación general operó como un factor de presión adicional sobre los costos del sector, contribuyendo a justificar los sucesivos aumentos tarifarios dispuestos por las distintas jurisdicciones.

El escenario se complejizó adicionalmente hacia el cierre del período analizado. La escalada del conflicto entre Estados Unidos e Irán generó una suba en los precios internacionales del petróleo, que se trasladó parcialmente a los valores locales del gasoil. Frente a este contexto, el gobierno nacional dispuso un congelamiento de las tarifas de YPF entre el 1 de abril y el 15 de mayo de 2026, con el objetivo de contener el impacto sobre los costos de transporte y la inflación general. Si bien esta medida atenuó transitoriamente la presión sobre las empresas de colectivos, su carácter acotado en el tiempo anticipa nuevas tensiones tarifarias una vez que el congelamiento expire.

La combinación de tres factores — quita de subsidios nacionales, suba sostenida del gasoil muy por encima de la inflación, y volatilidad internacional de los precios energéticos — explica en gran parte la magnitud del ajuste tarifario registrado en el período y configura un escenario de incertidumbre sobre la evolución futura de los costos del sector.

**Gráfico 2. Evolución de aumentos acumulados del gasoil y la inflación.**  
*Período nov/23 a abr/26.*



Fuente: CEPA en base a INDEC y CECHA

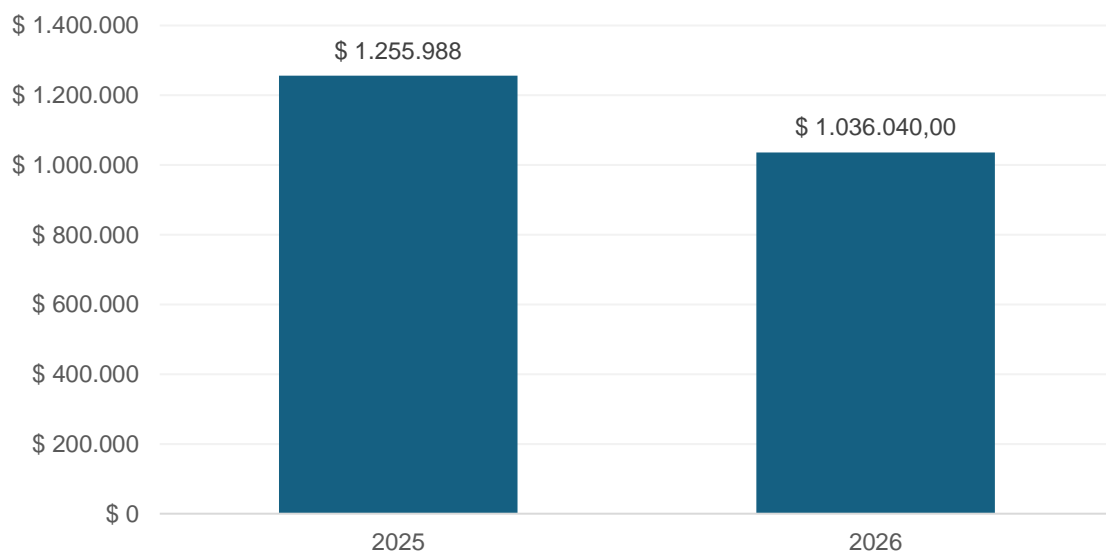
## La caída del Fondo Fiduciario del Sistema de Infraestructura del Transporte (FFSIT) y su impacto sobre el transporte público

El FFSIT que financia subsidios al boleto de colectivo en Argentina, cubriendo la diferencia entre el costo operativo real y la tarifa pagada registró una caída real significativa entre los presupuestos 2025 y 2026.

Aunque en términos nominales la partida creció de \$962.443 millones a \$1.036.040 millones (+7,6%), el presupuesto en pesos constantes cae \$219.948 millones, lo que implica una reducción real del 17,5% respecto al año anterior.

El FFSIT es el principal instrumento de financiamiento de la infraestructura ferroviaria y vial del transporte público en Argentina: financia obras de renovación de vías, material rodante, estaciones y señalización, entre otros rubros. Una contracción real de esta magnitud no solo compromete la ejecución de obras en curso sino que profundiza el deterioro de una red que ya acumula años de inversión insuficiente. En un contexto en el que las tarifas del transporte público aumentaron muy por encima de la inflación — trasladando costos crecientes a los usuarios— la reducción simultánea de la inversión en infraestructura configura un escenario de doble deterioro: el usuario paga más y recibe un servicio con menor respaldo de inversión pública.

**Gráfico 3. Fondo Fiduciario del Sistema de Infraestructura del Transporte (FFSIT)**  
*Presupuesto 2025 y 2026 a precios constantes de 2026. En millones de \$.*



Fuente: CEPA en base a Presupuesto Nacional 2025 y 2026, INDEC y REM BCRA

### 3. Impacto sobre el Salario Mínimo Vital y Móvil (SMVM)

Para evaluar el impacto sobre los presupuestos de los hogares de menores ingresos, se calcularon tres escenarios de gasto mensual con 22 días hábiles y la Red SUBE vigente:

- Escenario E1: 1 colectivo ida y vuelta = 44 viajes/mes.
- Escenario E2: colectivo + subte ida y vuelta (subte al 50% Red SUBE).
- Escenario E3: colectivo + tren (tren al 50%) + subte (subte al 25% Red SUBE) = viaje desde el GBA con tres modos.

**Tabla 4. Evolución del SMVM en relación a costos de transporte en 3 escenarios**

Período	SMVM	E1 (\$)	E1 %	E2 (\$)	E2 %	E3 (\$)	E3 %
Nov. 2023	\$146.000	\$2.330	1,6%	\$4.090	2,8%	\$3.943	2,7%
Dic. 2023	\$156.000	\$2.330	1,5%	\$4.090	2,6%	\$3.943	2,5%
Jun. 2024	\$234.315	\$11.880	5,1%	\$26.180	11,2%	\$23.430	10,0%
Dic. 2024	\$279.718	\$16.324	5,8%	\$32.978	11,8%	\$30.811	11,0%
Jun. 2025	\$313.400	\$18.696	6,0%	\$39.882	12,7%	\$35.449	11,3%
Abr. 2026	\$357.800	\$30.800	8,6%	\$61.908	17,3%	\$52.514	14,7%

Fuente: CEPA en base a Secretaría de trabajo y CNRT

El peso del gasto en transporte sobre el SMVM se multiplicó de manera sostenida a lo largo de la gestión.

En el escenario 1 —un trabajador que realiza un único viaje en colectivo de ida y vuelta durante 22 días hábiles al mes en el AMBA—, el costo del transporte pasó de representar el 1,5% del SMVM en diciembre de 2023 al 8,6% en abril de 2026, multiplicándose por casi seis.

En el escenario 2, quienes combinan colectivo y subte, la incidencia trepó desde el 2,6% hasta el 17,3% del SMVM en el mismo período.

En el escenario 3, que refleja la multimodalidad de quienes viajan desde el GBA combinando colectivo, tren y subte, la incidencia pasó del 2,5% al 14,7%.

Este deterioro se explica por la combinación de dos dinámicas que operaron en sentido contrario para el trabajador: las tarifas del transporte aumentaron muy por encima de la inflación general, mientras que el SMVM fue fijado sistemáticamente por debajo de ella.

Desde diciembre de 2023, el Consejo Nacional del Empleo, la Productividad y el Salario Mínimo Vital y Móvil dejó de funcionar con el acuerdo tripartito previsto por la Ley de Contrato de Trabajo —que requiere la participación de representantes del Estado, los empleadores y los trabajadores—, y el Poder Ejecutivo procedió a fijar el salario mínimo de manera unilateral mediante resoluciones propias.

El resultado fue un SMVM que pasó de \$156.000 en diciembre de 2023 a \$357.800 en abril de 2026, un incremento nominal del 129% que quedó muy por debajo de la inflación acumulada del 303,5% en el mismo período, implicando una caída real de aproximadamente 43% en el poder adquisitivo del salario mínimo.

#### 4. Beca Progresar: el descuento que no alcanza

Los beneficiarios de la Beca Progresar acceden a un descuento del 55% en las tarifas de transporte. Sin embargo, la beca se congeló en \$35.000 desde marzo de 2025, mientras las tarifas continuaron subiendo mes a mes. El resultado es que la cantidad de boletos que cubre la beca cayó de forma sostenida, pasando de 839 boletos en diciembre de 2023 a apenas 111 en marzo y abril de 2026.

Tabla 5. Poder de compra en boletos de la Beca Progresar  
Período: dic/23 a abr/26

Período	Beca mensual	Boleto col. c/desc. 55%	Boletos cubiertos	Cambio vs dic.23
Dic. 2023	\$20.000	\$23,83	839	—
Sep. 2024	\$27.000	\$166,95	162	-81%
Mar. 2025	<b>\$35.000 congela</b>	\$167,01	209	-75%
Feb. 2026	\$35.000	\$292,50	119	-86%
Mar. 2026	\$35.000	\$315,00	111	-87%
Abr. 2026	\$35.000	\$315,00	<b>111</b>	-87%

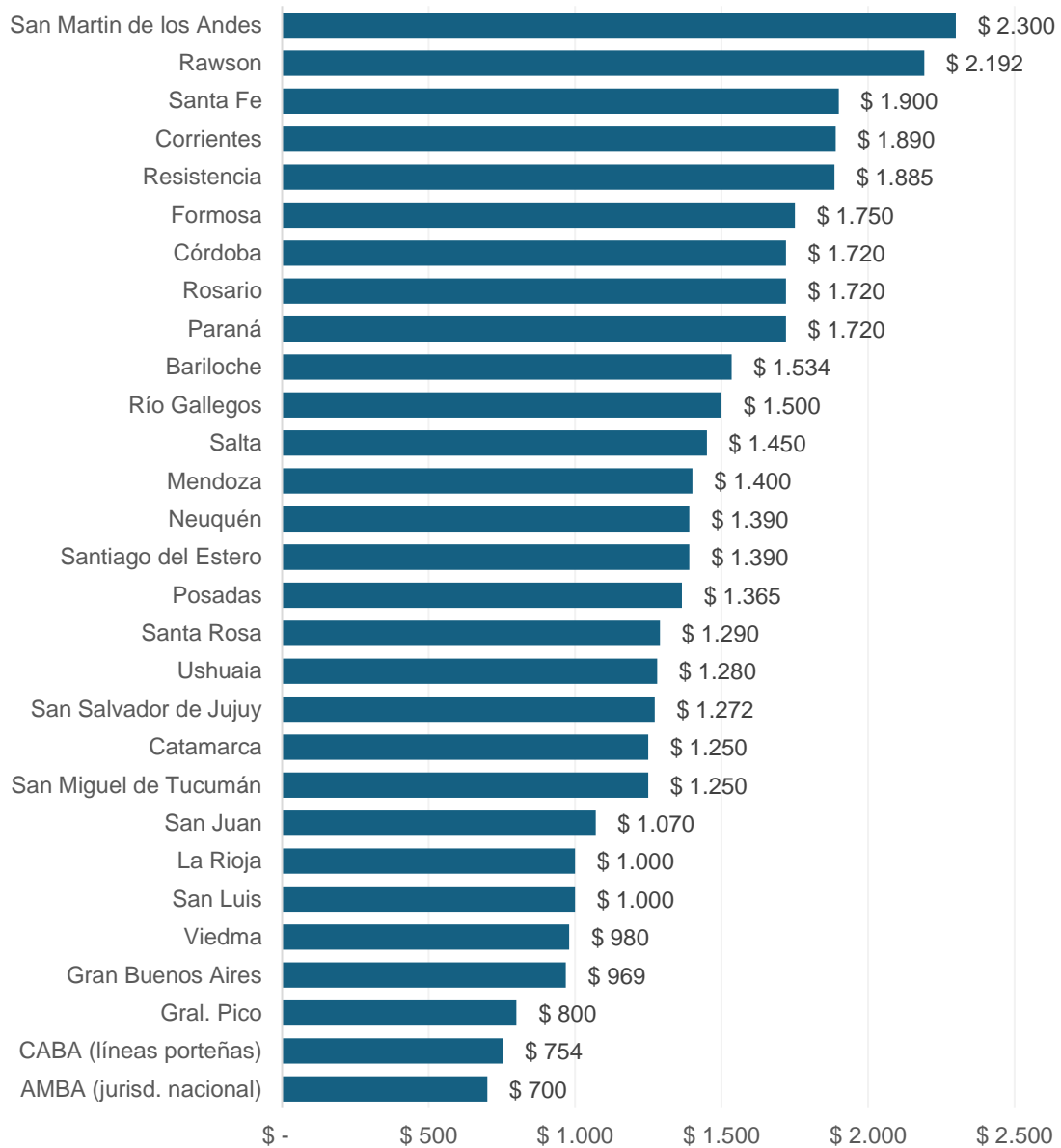
Fuente: CEPA en base a ANSES Y CNRT

En abril de 2026, la beca de \$35.000 alcanza para 111 boletos con descuento. Quienes dependen de combinaciones o viven lejos de la escuela enfrentan un déficit que el beneficio no logra cubrir. El congelamiento de la beca desde marzo de 2025 —mientras el boleto siguió subiendo mensualmente— explica la mayor parte de esta pérdida, que representa una caída del 87% en el poder de compra respecto a diciembre de 2023, cuando la beca cubría 839 boletos.

#### 5. Brecha tarifaria entre ciudades

La eliminación del Fondo Compensador del Transporte Público del Interior en febrero de 2024 profundizó las diferencias tarifarias entre el AMBA y el interior del país. Las ciudades que dependían de ese fondo —especialmente las del NEA y la Patagonia— debieron absorber aumentos adicionales para sostener los costos operativos sin subsidio nacional.

**Gráfico 4. Tarifa mínima de colectivo urbano por ciudad)**  
*Abril 2026*



Fuente: CEPA en base a AAETA y operadores locales. Tarifa plena SUBE registrada, tramo mínimo (0 – 3km)

## La heterogeneidad tarifaria como expresión de la inequidad federal en el transporte

El mapa tarifario del transporte urbano en Argentina refleja, en abril de 2026, una brecha profunda entre el AMBA y el resto del país. Mientras que en el Área Metropolitana el boleto mínimo se ubica en \$700, en ciudades como San Martín de los Andes, Rawson o Corrientes supera los \$1.890, llegando en el caso de San Martín de los Andes a los \$2.300 y en Rawson a los \$2.192 — más de tres veces el valor metropolitano. Santa Fe con una tarifa de \$1.900, supera a Resistencia (\$1.885) y Corrientes (\$1.890). Córdoba y Rosario, las dos mayores ciudades del interior, registran \$1.720, un 146% por encima

del boleto del AMBA.

Con una inflación acumulada del 303,5% entre diciembre de 2023 y abril de 2026, prácticamente todas las ciudades del país superaron ese umbral en sus ajustes tarifarios. Sin embargo, que la mayoría haya superado la inflación no implica una situación homogénea ni equitativa: las ciudades del interior partieron de tarifas más bajas precisamente porque contaban con el respaldo del Fondo de Compensación al Transporte Público del Interior, que fue eliminado en febrero de 2024. A partir de ese momento, los municipios quedaron solos frente al costo real del servicio y el ajuste fue inmediato y pronunciado. El AMBA, en cambio, continuó siendo parcialmente sostenida por subsidios del gobierno nacional, la Ciudad y la Provincia de Buenos Aires, lo que explica que siga siendo la región con las tarifas más bajas del país pese a los aumentos históricos registrados en el período.

**Tabla 6. Ranking de tarifas por aumentos**

Período: nov/23 a abr/26

Ciudad	Provincia	Dic. 2023 (\$)	Abr. 2026	Aumento Nominal	Aumento Real
Resistencia	Chaco	\$ 75,00	\$ 1.885,00	+2413,3%	+519,8%
Rawson	Chubut	\$ 90,00	\$ 2.192,00	+2335,6%	+500,6%
Formosa	Formosa	\$ 84,00	\$ 1.750,00	+1983,3%	+413,8%
Paraná	Entre Ríos	\$ 90,00	\$ 1.720,00	+1811,1%	+371,3%
Río Gallegos	Santa Cruz	\$ 90,00	\$ 1.500,00	+1566,7%	+311,0%
Mendoza	Mendoza	\$ 90,00	\$ 1.400,00	+1455,6%	+283,6%
Ushuaia	Tierra del Fuego	\$ 85,00	\$ 1.280,00	+1405,9%	+271,4%
Santiago del Estero	Santiago del Est.	\$ 100,00	\$ 1.390,00	+1290,0%	+242,8%
San Miguel de Tucumán	Tucumán	\$ 90,00	\$ 1.250,00	+1288,9%	+242,5%
Catamarca	Catamarca	\$ 90,00	\$ 1.250,00	+1288,9%	+242,5%
Salta	Salta	\$ 110,00	\$ 1.450,00	+1218,2%	+225,1%
San Luis	San Luis	\$ 90,00	\$ 1.000,00	+1011,1%	+174,0%
San Salvador de Jujuy	Jujuy	\$ 115,00	\$ 1.272,00	+1006,1%	+172,8%
Posadas	Misiones	\$ 130,00	\$ 1.365,00	+950,0%	+158,9%
Bariloche	Río Negro	\$ 158,00	\$ 1.534,00	+870,9%	+139,4%
Corrientes	Corrientes	\$ 200,00	\$ 1.890,00	+845,0%	+133,0%
Gral. Pico	La Pampa	\$ 90,00	\$ 800,00	+788,9%	+119,2%
Santa Fe	Santa Fe	\$ 220,00	\$ 1.900,00	+763,6%	+113,0%
San Martín de los Andes	Neuquén	\$ 281,00	\$ 2.300,00	+718,5%	+101,9%
Rosario	Santa Fe	\$ 240,00	\$ 1.720,00	+616,7%	+76,7%
Córdoba	Córdoba	\$ 240,00	\$ 1.720,00	+616,7%	+76,7%
Neuquén	Neuquén	\$ 195,00	\$ 1.390,00	+612,8%	+75,8%
Santa Rosa	La Pampa	\$ 190,00	\$ 1.290,00	+578,9%	+67,4%
Viedma	Río Negro	\$ 171,00	\$ 980,00	+473,1%	+41,3%
San Juan	San Juan	\$ 200,00	\$ 1.070,00	+435,0%	+31,9%
La Rioja	La Rioja	\$ 300,00	\$ 1.000,00	+233,3%	-17,8%
Gran Buenos Aires	AMBA	\$ 968,57	\$ 968,57	0,0%	-75,3%
CABA (líneas porteñas)	AMBA	\$ 753,74	\$ 753,74	0,0%	-75,3%
AMBA (jurisd. nacional)	AMBA	\$ 700,00	\$ 700,00	0,0%	-75,3%
<b>PROMEDIO SIMPLE</b>	<b>\$</b>	<b>215,05</b>	<b>\$ 1.404,15</b>	<b>+985,4%</b>	<b>+167,7%</b>

Fuente: CEPA en base a AAETA. Tarifa plena SUBE registrada, tramo mínimo (0-3 km)

## 6 Impacto sobre la demanda: trade off entre precios y cantidad de pasajeros

El ajuste tarifario no fue neutral en términos del comportamiento de los usuarios. Para aislar los efectos estacionales propios de la demanda de transporte, el análisis toma meses homólogos (comparando cada período con el mismo mes del año anterior). Los resultados muestran una dinámica diferenciada en el tiempo.

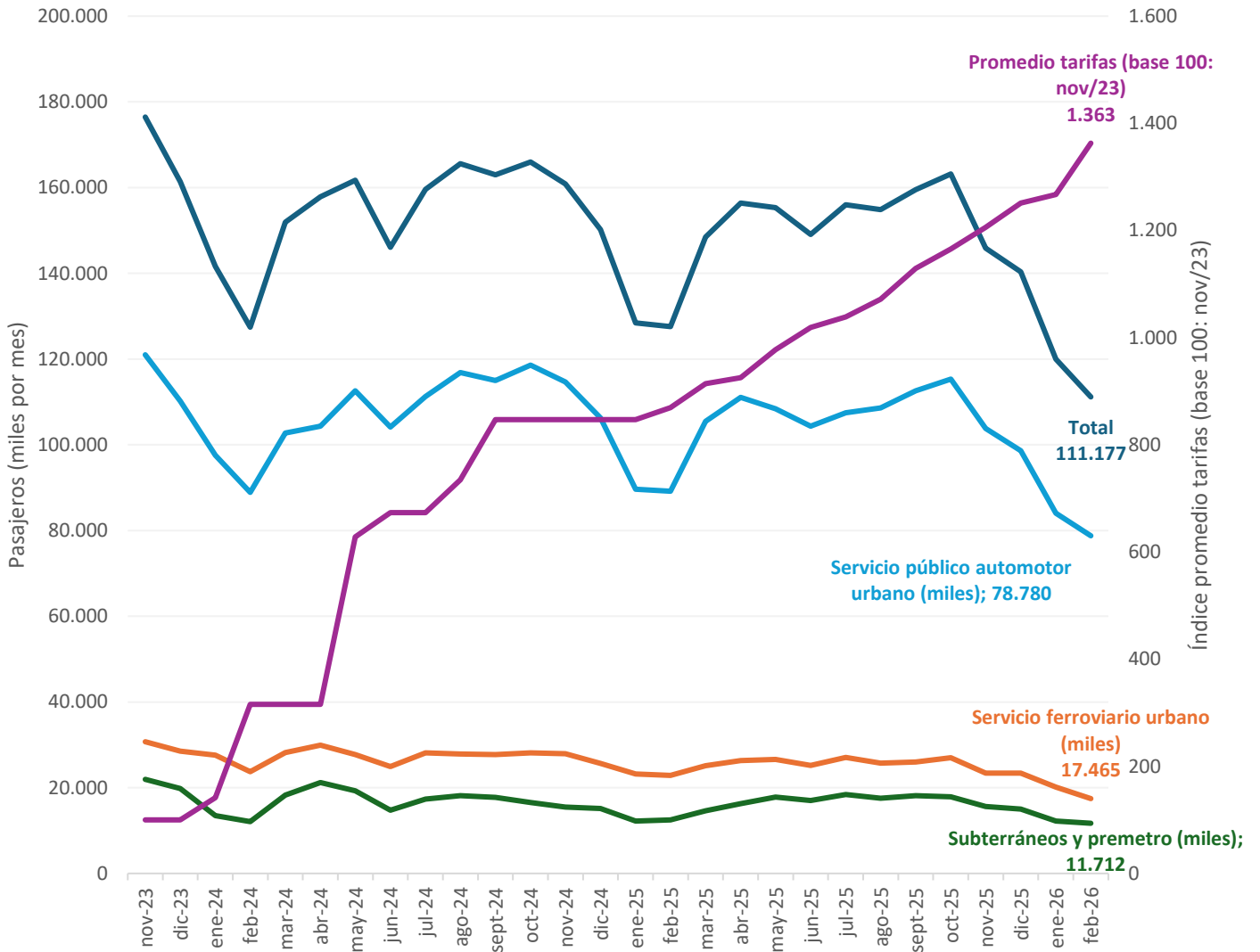
En una primera etapa, entre febrero de 2024 y febrero de 2025, la caída fue concentrada y segmentada: el subte absorbió el impacto más inmediato del aumento masivo de febrero de 2024 (+285%), registrando una caída interanual del 22% en ese mes. El colectivo, en cambio, prácticamente no cedió —evidenciando su carácter de modo esencial para trabajadores sin alternativas de movilidad—, y el tren incluso mostró leves subas. Esta primera etapa sugiere un proceso de sustitución modal: usuarios del subte migraron hacia modos más baratos o dejaron de viajar, mientras el colectivo mantuvo su demanda.

La inflexión llegó en la segunda etapa, visible con claridad a partir de octubre de 2025 y profundizada en febrero de 2026. La comparación interanual de ese mes es contundente: el colectivo cayó -11,7%, el tren -23,6%, el subte -6,4% y el total del sistema -12,9% respecto a febrero de 2025. Esta caída generalizada y simultánea en todos los modos ya no puede explicarse únicamente por el precio del boleto, sino que refleja también una contracción de la demanda estructural de viajes. El cierre de más de 24.000 empresas a lo largo de la gestión se tradujo en una reducción visible del empleo formal y, con ella, en menos trabajadores viajando hacia sus puestos de trabajo, que es el principal generador de demanda de transporte público en el AMBA.

En definitiva, la caída de pasajeros responde a una doble presión, por un lado, el encarecimiento del boleto muy por encima de los ingresos redujo la capacidad de pago de los usuarios; por otro, la contracción económica redujo la cantidad de viajes necesarios. La conjunción de ambos factores configura un escenario de deterioro sistémico: menos pasajeros implican menores ingresos por boleto, lo que alimenta nuevas presiones de aumento tarifario en un círculo difícil de interrumpir.

**Gráfico 5. Pasajeros por modo de transporte y evolución tarifaria promedio**

Período: nov/23 a feb/26



Fuente: CEPA en base a INDEC, CNRT, Metrovías

## Conclusiones

- Entre noviembre de 2023 y abril de 2026, las tarifas del transporte público en el AMBA registraron incrementos nominales significativamente superiores a la inflación acumulada del período (+303,5%). El colectivo multiplicó su precio por 16, el subte por casi 18 y el tren por 10. El subte lidera con un aumento del +1.668%, seguido por el colectivo en la Provincia de Buenos Aires (+1.545%), CABA (+1.250%) y la jurisdicción nacional (+1.221%).
- El gasto mensual en transporte para un trabajador que usa colectivo y subte pasó del 2,6% al 17,3% del SMVM entre diciembre de 2023 y abril de 2026. Esta escalada se explica por una doble pinza: las tarifas subieron muy por encima de la inflación mientras el salario mínimo fue fijado unilateralmente por el Ejecutivo —sin acuerdo tripartito— acumulando una caída real de aproximadamente 43% en el período. En términos de ingreso, esto equivale a pasar de menos de un día a casi cinco días necesarios para cubrir el gasto mensual en transporte.
- El precio del gasoil aumentó 536% entre diciembre de 2023 y abril de 2026, superando en más de 230 puntos porcentuales la inflación general. Este encarecimiento actuó como un factor de presión adicional sobre los costos del sector. Hacia el cierre del período, la escalada del conflicto entre Estados Unidos e Irán generó una nueva suba en los precios internacionales del petróleo, ante la cual el gobierno nacional dispuso un congelamiento de las tarifas de YPF entre el 1 de abril y el 15 de mayo de 2026, con impacto transitorio sobre los costos de las empresas de colectivos.
- La dinámica tarifaria observada responde a la combinación de aumentos en los costos operativos —particularmente el gasoil— y a una reducción real de los subsidios al transporte, que trasladó una mayor proporción del costo del sistema a los usuarios. El FFSIT (Fondo Fiduciario del Sistema de Infraestructura del Transporte) registró además una caída real del 17,5% entre los presupuestos 2025 y 2026, comprometiendo la inversión en infraestructura ferroviaria y vial.
- La Beca Progresar, congelada en \$35.000 desde marzo de 2025, pasó de cubrir aproximadamente 839 boletos en diciembre de 2023 a apenas 111 en abril de 2026, lo que implica una caída del 87% en su poder de compra.
- La eliminación del Fondo Compensador al Transporte del Interior en febrero de 2024 amplió la brecha tarifaria federal a más de 3 veces entre el AMBA (\$700) y las ciudades más caras del interior: San Martín de los Andes (\$2.300), Rawson (\$2.192), Santa Fe (\$1.900) o Corrientes (\$1.890). El ajuste recayó desproporcionadamente sobre regiones donde los salarios no son estructuralmente más altos.

- El proceso de recomposición tarifaria puede no haber concluido. Con una fórmula de actualización mensual de IPC+2% vigente para colectivos porteños y subte, costos operativos todavía elevados y la incertidumbre generada por la volatilidad internacional de los precios energéticos, es probable que los aumentos continúen a lo largo de 2026.
- La caída de pasajeros responde a una doble presión: el encarecimiento del boleto redujo la capacidad de pago de los usuarios, mientras el cierre de más de 24.000 empresas contrajo la demanda estructural de viajes. El resultado es un círculo difícil de revertir: menos pasajeros, menores ingresos por boleto y nuevas presiones de aumento tarifario.



## CONTACTANOS



### Email

[prensa@centrocepa.com.ar](mailto:prensa@centrocepa.com.ar)



### Web

<https://centrocepa.com.ar/>



### Redes sociales

@ctrocepa