

MILEI CASTIGA AL INTERIOR: LA DEGRADACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS EN NÚMEROS

A) La política ferroviaria de la gestión Milei.

La política ferroviaria del gobierno de Milei descansa en dos herramientas legales: la Ley 27.742 o “Ley Bases”, que promueve la privatización de las empresas públicas ferroviarias, y el DNU 525/24 de Emergencia Ferroviaria, que le permite suspender servicios, bajar salarios, reducir personal, aunque también realizar inversiones en el área.

Esto último, que prima facie puede parecer contradictorio con la declarada vocación de la gestión nacional por achicar, liquidar y enajenar el patrimonio público en general, y las empresas públicas ferroviarias en particular, no lo es: algunas obras puntuales que se están realizando exclusivamente en la red ferroviaria de pasajeros del AMBA, no tienen otro objetivo más que el de valorizar activos públicos para hacerlos más atractivos para futuros concesionarios. Si los servicios de trenes de cargas encuentran en las empresas del complejo primario exportador un natural interesado, los de pasajeros requieren -como en la década de los noventa- de transferencias de recursos públicos, para invertir en mejoras que aseguren la rentabilidad de los eventuales interesados.

B) Sin trenes de pasajeros para el interior del país.

Para el interior del país, en cambio, no hay inversiones ni mejoras de ningún tipo. Desde el inicio del gobierno de Milei hasta la fecha, han dejado de funcionar doce servicios de trenes de pasajeros, entre los de larga distancia y los regionales.

Este es el detalle:

Servicios de larga distancia dados de baja:

1. Retiro – Palmira (Mendoza): suspendido en abril de 2024.

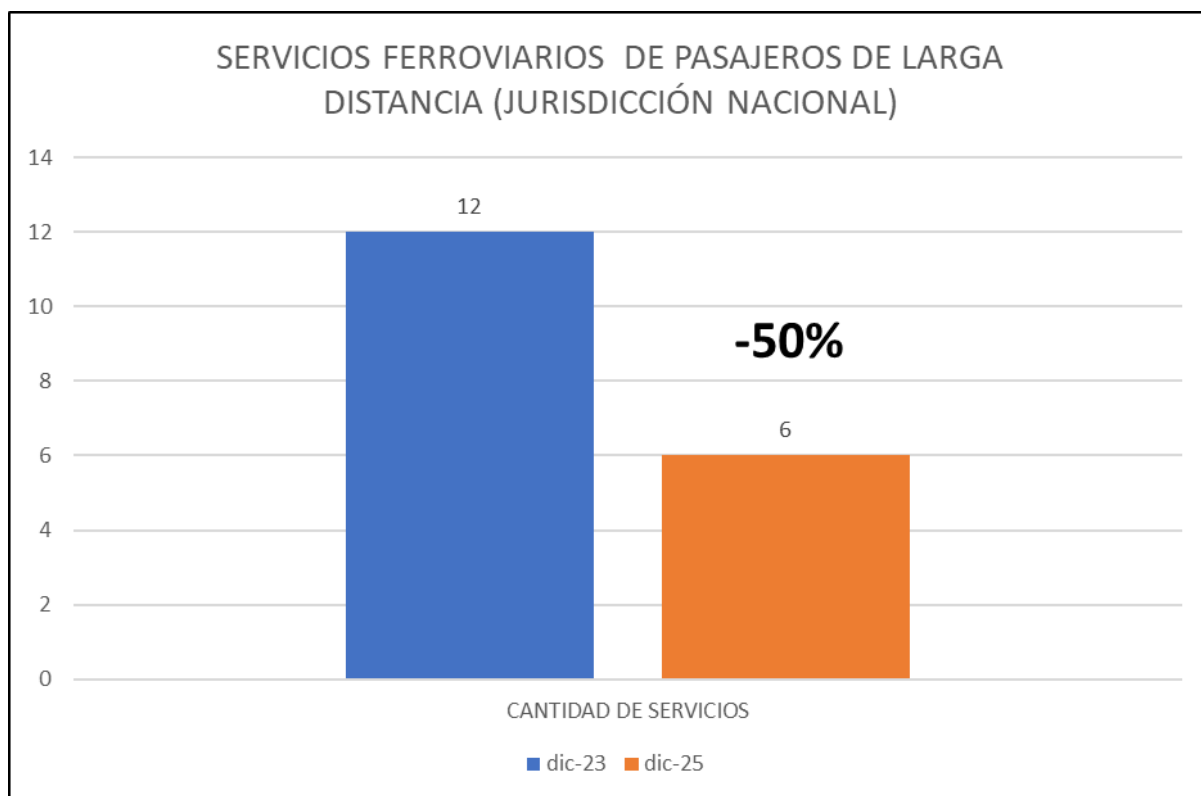
2. Retiro – Justo Daract (San Luis): suspendido en mayo de 2024.
3. Once – Pehuajó (Buenos Aires): suspendido en noviembre de 2024 (el servicio ahora sólo llega hasta Bragado).
4. Retiro – Tucumán: suspendido indefinidamente hacia finales de 2025 alegando problemas en la infraestructura de las vías (concesionadas a NCA).
5. Retiro – Córdoba: suspendido junto al servicio de Tucumán a fines de 2025.
6. Buenos Aires – Bahía Blanca: aunque arrastraba problemas previos, bajo esta gestión se oficializó la decisión de no reanudarlo.
7. Expreso Retiro – Rosario: se eliminó el servicio "Expreso" de los fines de semana (que no tenía paradas intermedias).

Servicios regionales y turísticos dados de baja:

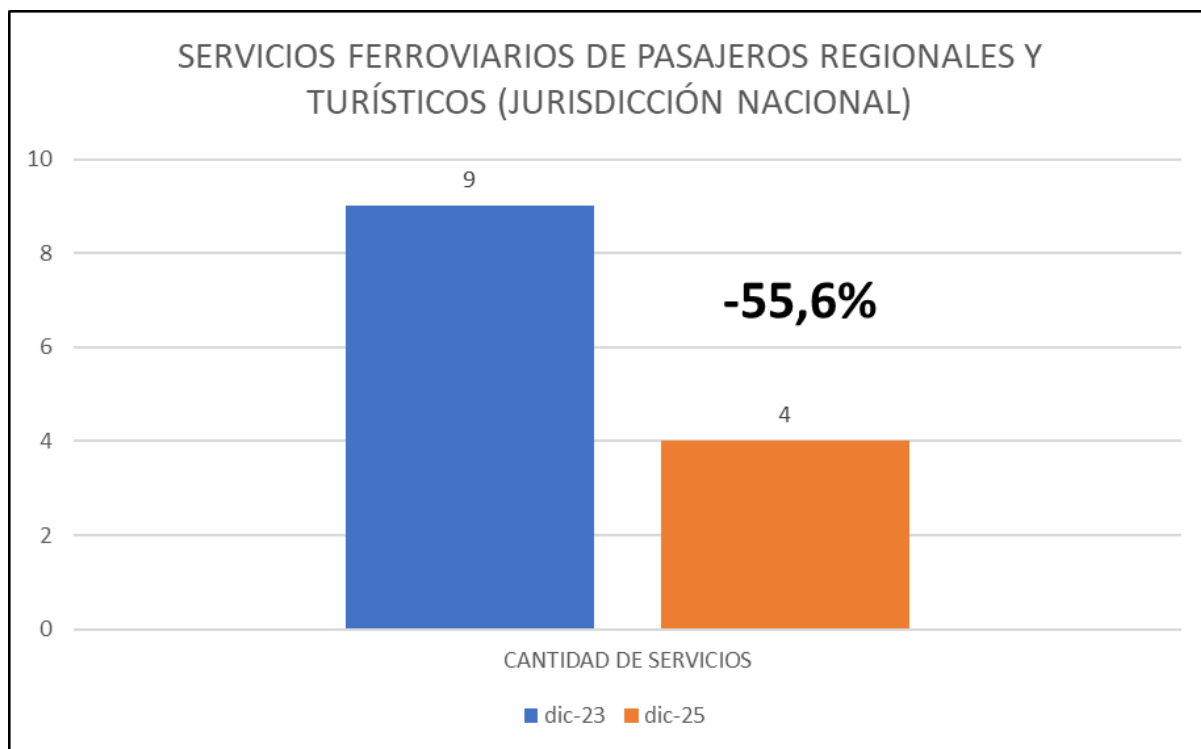
8. General Guido – Divisadero de Pinamar: suspendido en abril de 2025.
9. La Banda – Fernández (Santiago del Estero): tren regional que funcionaba desde 2022.
10. Rosario – Cañada de Gómez (Santa Fe): servicio regional de cercanía suspendido en noviembre de 2024, inicialmente por mantenimiento de formación, pero sin fecha de retorno.
11. Mercedes – Tomás Jofré (Buenos Aires): tren turístico suspendido tras un daño estructural en un puente sobre la Ruta 41 que no fue reparado.
12. Córdoba – Villa María: el servicio regional que unía estas ciudades cordobesas también fue dado de baja dentro del recorte general de servicios del interior.

Al comparar la cantidad de servicios ferroviarios de pasajeros brindados bajo jurisdicción de Trenes Argentinos Operaciones (SOFSE) en diciembre de 2023 con los registrados dos años después, en diciembre de 2025 y ya con la vigente transformación en sociedad anónima de la operadora ferroviaria, nos encontramos con lo siguiente:

De los servicios de larga distancia existentes al finalizar el 2023 sólo continúan en funcionamiento un 50%.



Por su parte, al poner el foco en los servicios regionales y turísticos, se sostienen un 44,4% de ellos si contrastamos con los del final de la gestión anterior.



Vale señalar que los pocos servicios que quedan en funcionamiento están siendo degradados adrede, como está sucediendo -por ejemplo- con el tren entre Retiro y Rosario: pasajes cada vez más caros y servicios cada vez más lentos, irregulares e inciertos, debido a suspensiones intempestivas decididas por Trenes Argentinos.

Es importante remarcar que una de las consecuencias de la suspensión de la compra de repuestos para coches y locomotoras, y del diferimiento del mantenimiento preventivo y las renovaciones de vías, han sido los desperfectos recurrentes del tren Retiro – Rosario, debiéndose a veces esperar varias horas hasta la solución del inconveniente (por ejemplo, el reemplazo de una locomotora averiada). Ello sumado a la reciente oficialización de un itinerario de 7 horas con 17 minutos entre Rosario Norte y la cabecera provisoria Colegiales (ciudad de Buenos Aires), ha hecho que el servicio carezca de atractivo para los usuarios que se habían fidelizado o para eventuales nuevos usuarios. En el mismo sentido hay que señalar el creciente número de coches y furgones-usina que se encuentran afectados por la falta de reparaciones, y que ha colocado al material fuera de todo servicio.

C) Larga distancia: brutal caída de usuarios en 2025.

Las consecuencias de estas políticas pueden leerse con claridad a partir de los números de pasajeros transportados publicados mensualmente por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), cuya evolución el Observatorio Social del Transporte (OST) monitorea habitualmente.

En ese marco, compartimos en este informe algunos números que exponen la degradación que venimos denunciando públicamente.

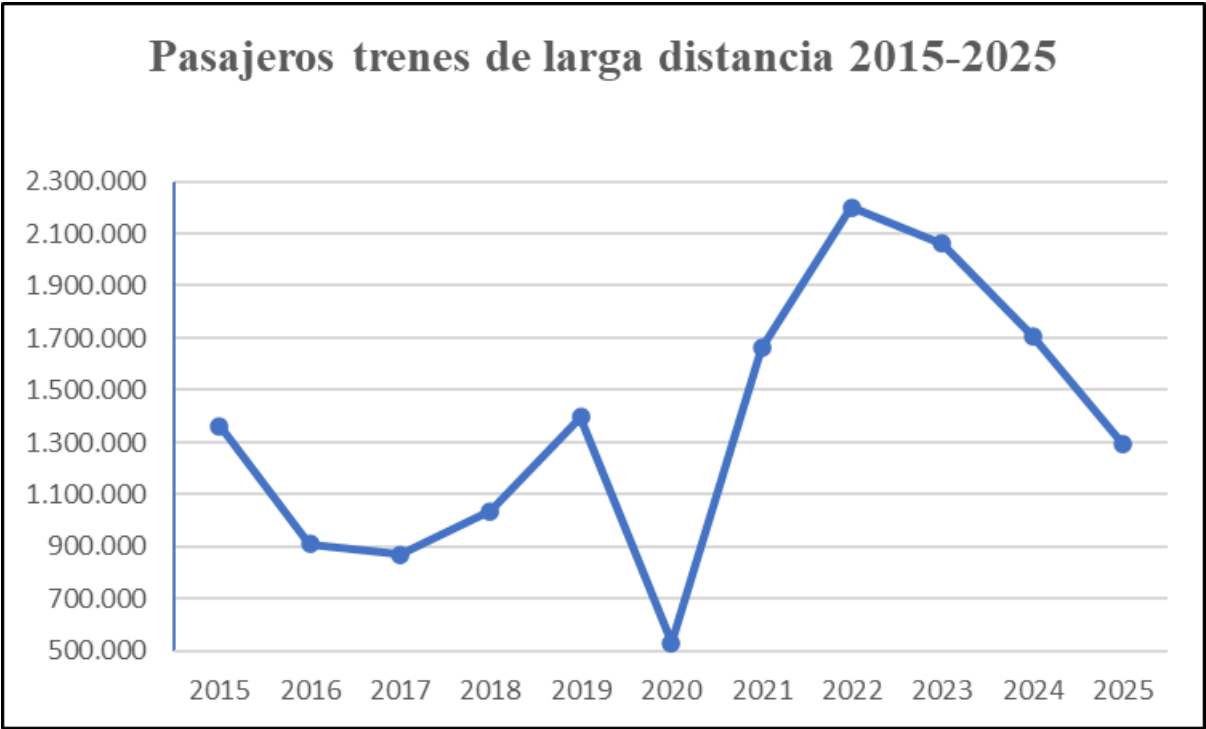
A nivel nacional:

En el año 2025, la cantidad de pasajeros transportados en servicios de larga distancia cayó un 24,3% con respecto al 2024.

Si comparamos los números del 2025 con el total de pasajeros del año 2023, la caída es del 37,4%.

Si excluimos el 2020 (por la pandemia el servicio estuvo suspendido durante meses), el 2025 fue el año con menor cantidad de pasajeros en servicios de larga distancia (1.291.202 pasajeros) desde el 2018 (1.037.664 pasajeros).

La última mitad del 2025 fue particularmente mala. Los datos por separado de los meses de julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre fueron los peores desde el 2018 hasta la actualidad (siempre excluyendo al 2020 por su situación excepcional).



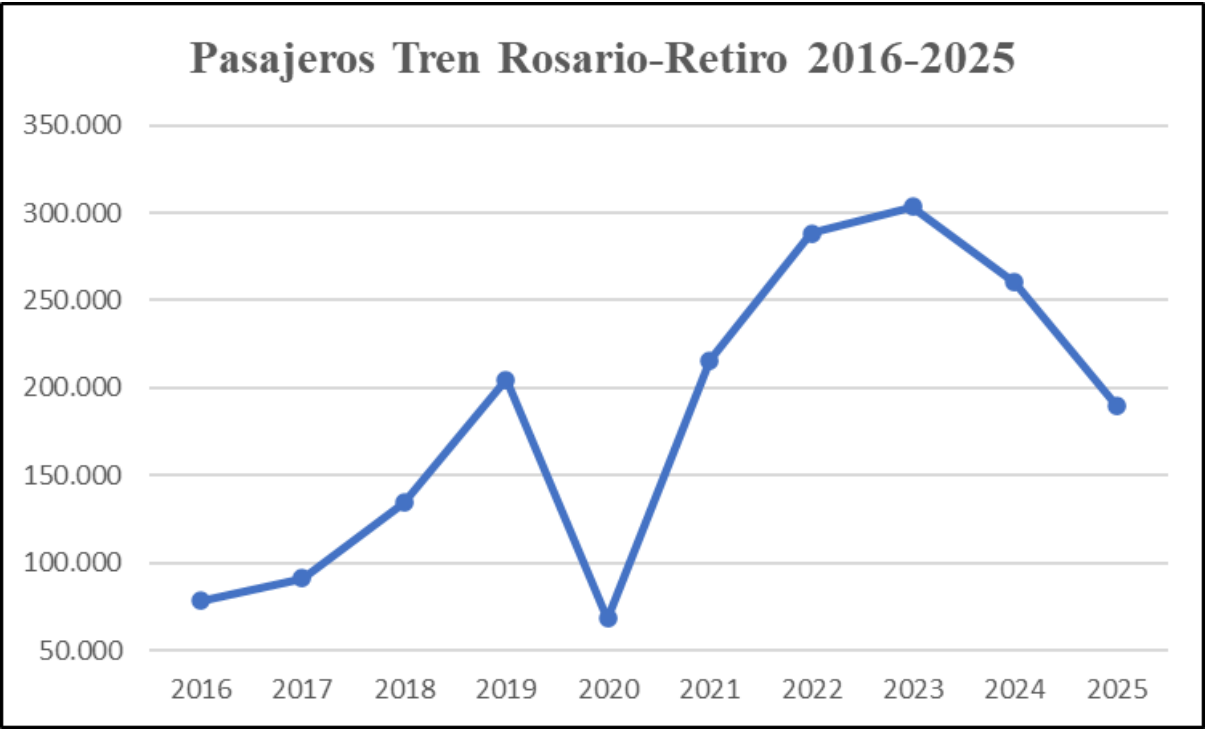
Pasajeros en servicios de larga distancia del transporte ferroviario	
Año	Cantidad de pasajeros
2007	2153692
2008	1979197
2009	1608387

2010	1865689
2011	1777382
2012	1639287
2013	1318100
2014	1295288
2015	1363025
2016	911530
2017	870449
2018	1037664
2019	1395774
2020	531969
2021	1661407
2022	2200534
2023	2062781
2024	1706488
2025	1291202

Servicio Retiro-Rosario:

Durante 2025, el servicio que conecta las ciudades de Rosario y CABA presentó una caída interanual del 27% en la cantidad de pasajeros. Son 70.196 pasajes menos.

Si contrastamos los pasajeros del 2025 con los del 2023, el descenso fue del 37,3%.

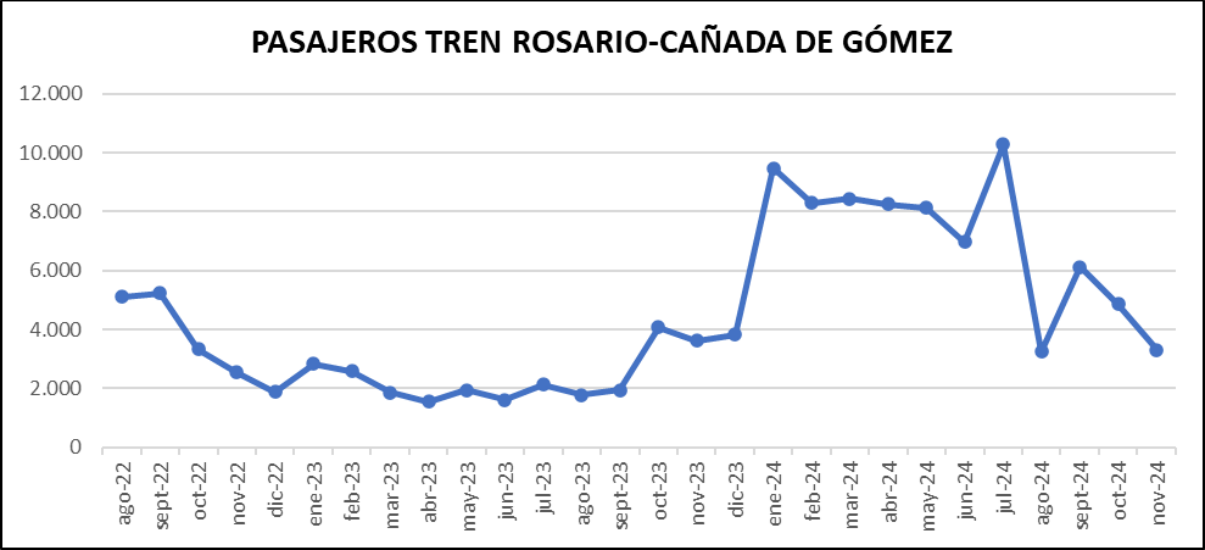


Año	Pasajeros en servicio Retiro-Rosario
2016	78440
2017	91168
2018	134383
2019	204674
2020	68127
2021	215713
2022	288443
2023	303266
2024	260202
2025	190006

D) Trenes regionales en territorio santafesino.

Boicot y cierre del tren Rosario - Cañada de Gómez.

El servicio funcionó desde agosto de 2022 hasta noviembre 2024:



MES	PASAJEROS
ago-22	5111
sept-22	5236
oct-22	3331
nov-22	2535
dic-22	1884
ene-23	2835
feb-23	2576
mar-23	1860
abr-23	1540
may-23	1934
jun-23	1605
jul-23	2130
ago-23	1773
sept-23	1938
oct-23	4073
nov-23	3612
dic-23	3821
ene-24	9479
feb-24	8297
mar-24	8436
abr-24	8252

may-24	8121
jun-24	6965
jul-24	10281
ago-24	3245
sept-24	6120
oct-24	4855
nov-24	3304

Como puede observarse, el 2024 fue el mejor año del servicio en cantidad de pasajeros transportados, llegando a su pico más alto en julio. Todo ello pese a las cancelaciones periódicas, que se agudizaron a partir de agosto y culminaron con la suspensión del servicio en noviembre, por tiempo indefinido.

Esto demuestra que, pese a los inconvenientes que pudiera haber mostrado el servicio en cuestión (uno de ellos, por ejemplo, su escasa frecuencia), se fue consolidando como opción para los usuarios debido a su evidente superioridad frente a las prestaciones del transporte automotor de pasajeros de la región.

Lo dicho nos reafirma en la necesidad de recuperar el pleno funcionamiento de la que -por su extensión- llegó a ser hasta fines de 1977 la segunda red de transporte ferroviario metropolitano de pasajeros del país, conectando a Rosario con todo el sur de la provincia de Santa Fe y con tres provincias linderas.

Santa Fe - Laguna Paiva: del anuncio a la paralización.

El 19 de abril de 2023 se firmó el acuerdo entre el Gobierno de la Provincia de Santa Fe, SOFSE, el Belgrano Cargas y el entonces Ministerio de Transporte de la Nación, para el retorno del servicio ferroviario que une a las ciudades de Santa Fe y Laguna Paiva. El 25 de septiembre de ese año se llevó a cabo una prueba de vía con el objetivo de evaluar el estado de la infraestructura tras la realización de trabajos de reparación.

Sin embargo, la gestión nacional que asumió en diciembre de 2023 decidió interrumpir el proceso de puesta en marcha del servicio, sin brindar mayores precisiones a la población, ni a las autoridades provinciales, ni a las autoridades de los municipios del corredor. Recién el 6 de agosto de 2024, en el marco de una interpelación en la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados de la Nación, el entonces secretario nacional de Transporte, Franco Mogetta, anunció que el proyecto había sido dado de baja por su gestión -argumentando incumplimientos de las obligaciones asumidas por el gobierno provincial- y que los coches que habían sido asignados para ese servicio serían trasladados a la Línea Belgrano Sur con el fin de mejorar su frecuencia.

Sumado a ello, de concretarse la intención del gobierno nacional de destinar parte del predio de la Estación Belgrano a privados (para futuros desarrollos inmobiliarios), y parte a la Municipalidad de Santa Fe (para su transformación en un parque público), además de clausurar definitivamente el acceso ferroviario al puerto de la capital provincial, eliminaría la posibilidad de recuperar lo que alguna vez funcionó como un sistema metropolitano de transporte ferroviario de pasajeros. El convenio firmado entre el Estado nacional y el Municipio no brinda ninguna garantía de preservación de las trazas ni de la infraestructura ferroviaria.

Asimismo, la interrupción de la obra del Circunvalar Santa Fe -que se proponía sacar el tráfico del Belgrano Cargas del ejido urbano de la ciudad, dejando las trazas y la infraestructura disponibles para su uso exclusivo por trenes de pasajeros- se convierte en un escollo más para el desarrollo de un sistema urbano e interurbano de transporte ferroviario de pasajeros.