

Informe de prensa

Pedido para retrotraer el precio de los combustibles al 1° de marzo, reclamo por obras paralizadas y por el recorte de fondos nacionales



**Instituto
Argentina Grande**

Pedido para retrotraer el precio de los combustibles al 1° de marzo, reclamo por obras paralizadas y por el recorte de fondos nacionales

En la jornada del martes 14 de abril de 2026, intendentes, intendentas y referentes políticos de todo el país presentarán un documento firmado en conjunto al ministro de Economía, Luis Caputo, donde se exigirá al Gobierno Nacional que se retrotraiga el precio de los combustibles al 1° de marzo; se solicitará la ejecución de las obras públicas que corresponden hacer por ley con los recursos recaudados a través del Impuesto a los Combustibles Líquidos; y se reclamará por el recorte sostenido de fondos nacionales a las provincias y los municipios.

En el acumulado de dos años y cuatro meses de gestión, el actual Gobierno Nacional lleva recaudados, **\$6,1 billones** a través de impuestos que no fueron ejecutados para obras de infraestructura como establece la ley. Este monto se compone de \$3,1 billones del ex impuesto PAIS y de \$3 billones derivados del Impuesto a los Combustibles Líquidos (el 28,5% de lo que se recauda por litro de combustible debe destinarse al Fideicomiso de Infraestructura del Transporte (el 50% de esa recaudación corresponde a obras en rutas -SISVIAL-) y un 4,31% al Fideicomiso de Infraestructura Hídrica).

Desde noviembre de 2023 a abril de 2026, la nafta aumentó un 542,7%, mientras que la inflación fue de un 292% y los salarios del sector privado registraron un 288% de incremento. El precio de los combustibles se incrementó un 24% en lo que va del año y se prevé que a partir del 1° de mayo, vuelva a subir. Hay caída de la recaudación pero los impuestos siguen en alza.

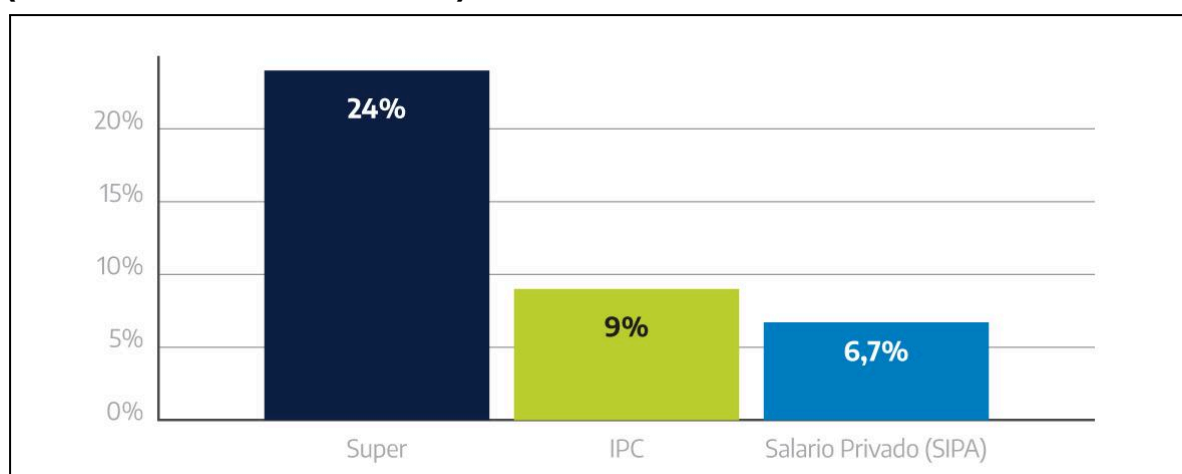
La situación está generando un grave impacto negativo en la economía de distintos sectores: encarece el transporte, la logística y la producción, y termina trasladándose a alimentos, servicios y bienes básicos de consumo, golpeando nuevamente el bolsillo de las y los argentinos.

1. El Gobierno Nacional sin estrategia para contener la suba de los combustibles

Según informes del Instituto Argentina Grande (IAG)¹, desde que Javier Milei asumió como presidente, **el precio de la nafta aumentó un 542,7%**, lo que representa una suba, en términos reales, del 63,95%. Esto se dio como consecuencia de diversos factores:

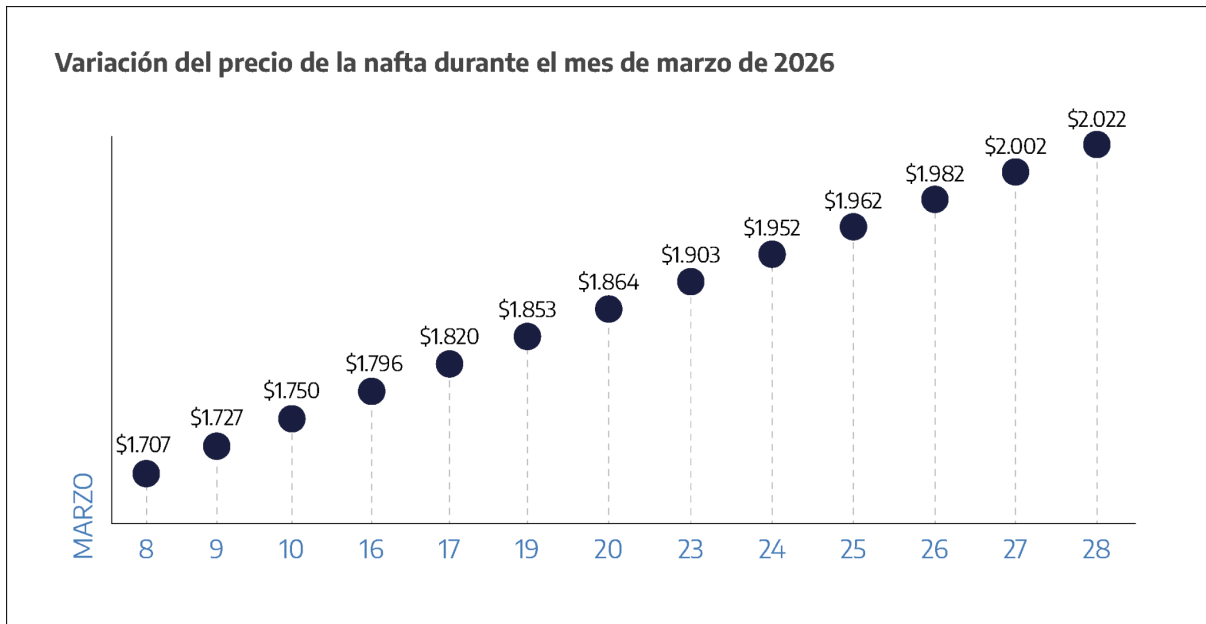
- La **decisión política del Gobierno Nacional de vincular los precios locales a los internacionales**, como por ejemplo la **eliminación del “barril criollo”**, una herramienta que servía para amortiguar el impacto de los movimientos de precios del petróleo a nivel internacional.
- El **aumento en el Impuesto a los Combustibles Líquidos**: el Gobierno viene incrementando sistemáticamente el monto fijo que grava a las naftas por encima de la inflación, y ya representa el 20% del precio total que se paga en surtidores. Este impuesto es el que más creció y recaudó desde el inicio de esta gestión.
- **En lo que va del año, la nafta aumentó un 24%, más del doble de la inflación y casi 4 veces más que el salario privado registrado**. Si bien una de las causas se vincula a la crisis energética desatada por la guerra en Medio Oriente, como se explica anteriormente y como se detalla en el próximo ítem, no es la única. En febrero de 2026 el precio por un litro de nafta (expresado a valores de marzo de 2026) era de \$1.657, mientras que en la actualidad asciende a más de \$2.000.

Comparativa aumento del precio de combustible, IPC y salario privado (diciembre 2025 - marzo 2026)



Fuente: Elaboración propia IAG en base a Surtidores, INDEC y SIPA.

¹ <https://argentinagrande.org/>

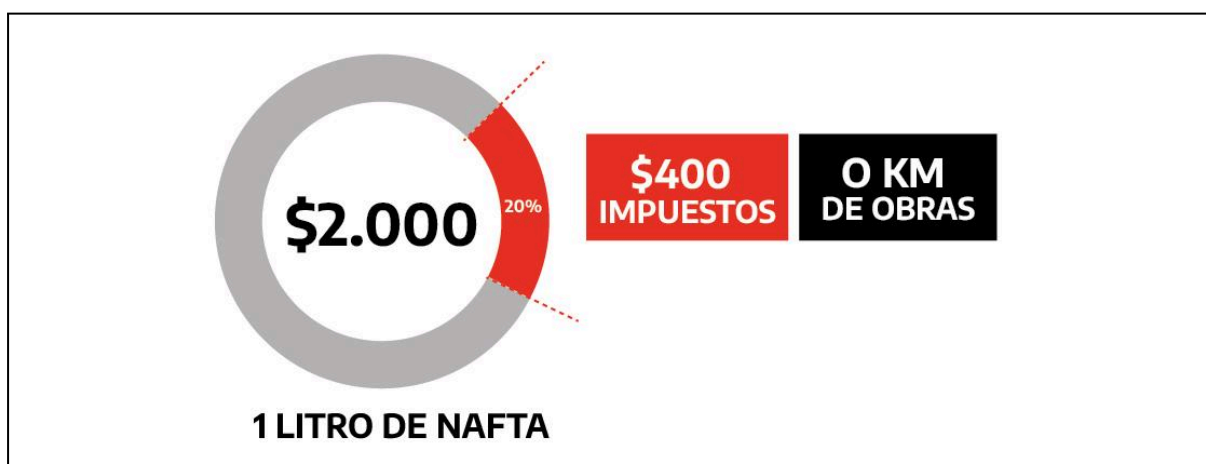


Impuesto a los Combustibles Líquidos (ICL)

La estructura sobre cómo se conforma el precio del combustible es aproximadamente la siguiente: el 50% corresponde al petróleo y el otro 50% depende de variables internas: impuestos, márgenes de refinación, logística y política energética.

El ICL ha pasado de representar el 10% del precio final de la nafta en 2022 al 20% en marzo de 2026. Esto implica como referencia que, de un litro a \$2.000, aproximadamente \$400 son carga tributaria interna.

Composición aproximada del precio de un litro de combustible



Según establece la Ley 23.966, el Gobierno Nacional está obligado a destinar el **28,58% de esa recaudación al Fideicomiso de Infraestructura del Transporte**. A su vez, **el 50% de ese fondo corresponde ser asignado al Sistema Vial Integrado (SISVIAL)**, a los fines de financiar específicamente las obras de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) en los corredores viales nacionales, incluyendo la construcción, el arreglo y el mantenimiento de los más de 40.000 km de rutas que tiene a su cargo en todo el país. Por otro lado, un **4,31%** de lo recaudado por el ICL, debe ir al **Fideicomiso de Infraestructura Hídrica**.

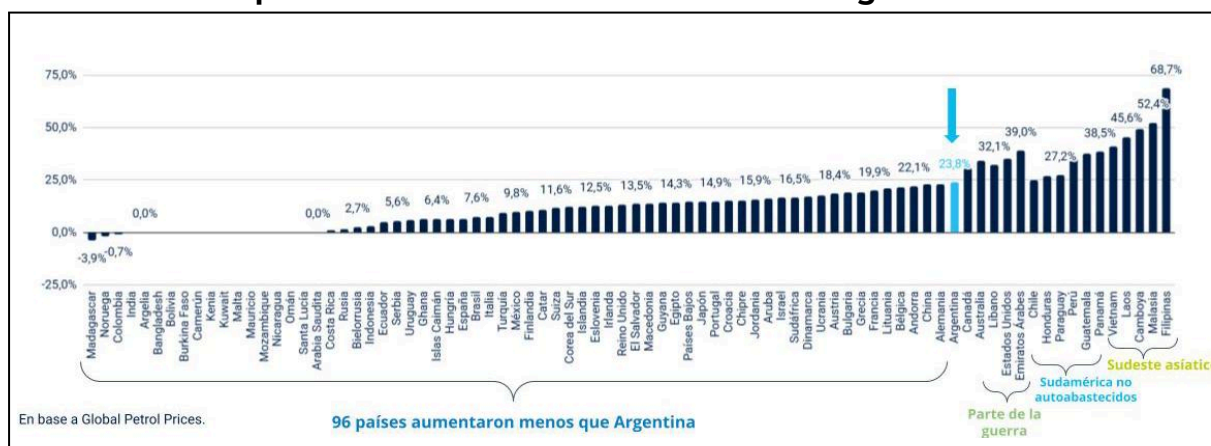
Argentina, entre los países con el precio de la nafta más caro del mundo

Desde que se desató el conflicto en Irán, muchos países aumentaron los precios de la nafta. A partir de un relevamiento **entre 129 naciones, Argentina se encuentra entre los 33 que más aumentaron sus precios**.

Resulta llamativo que, en el caso de nuestro país, se haya incrementado la nafta en un 24% en comparación con otras naciones de la región, que también son exportadoras netas de petróleo, como México (+9,8%), Brasil (+7,6%) o Colombia (-0,7%).

Los datos muestran, además, que aquellos que aumentaron por encima de la Argentina son países ubicados en el Sudeste Asiático, especialmente dependientes de las importaciones por el Estrecho de Ormuz; otros de América del Sur que no se autoabastecen, como Chile o Paraguay; y aquellos que están involucrados de forma directa en la guerra.

Variación de los precios de la nafta desde el inicio de la guerra en Irán



Comparación de precios con otros países de la región

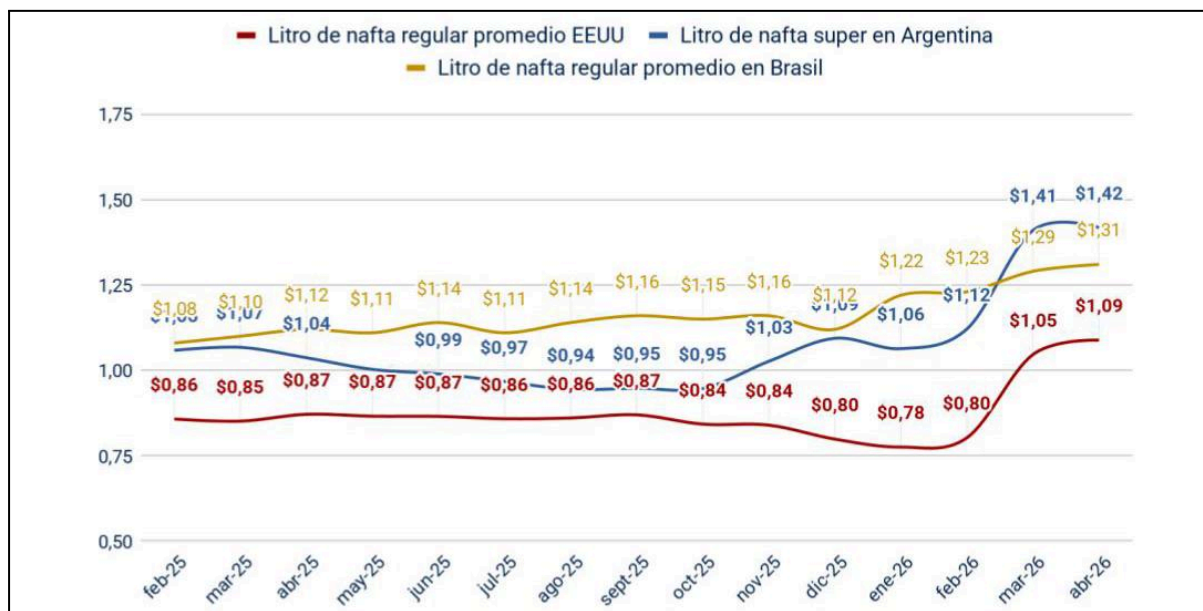
Argentina, a pesar de ser productor y exportador de petróleo -incluso hacia Estados Unidos-, tiene precios de combustibles más altos que ese país, con salarios significativamente más bajos, y también si se la compara con Brasil. **Hoy**

un argentino paga, en promedio, USD 1,42 por cada litro de nafta, mientras que un estadounidense paga USD 1,09 y un brasileño, USD 1,31.

Las políticas aplicadas por este Gobierno, que vinculan el precio local (en un país productor) a los vaivenes del precio internacional, hacen posible que se produzcan estas diferencias.

En el caso de Brasil, desde hace años se sostenía un precio por litro de nafta que era mayor al resto, pero, ante el shock de la guerra, fue uno de los que menos reaccionó al alza quedando por debajo del costo argentino.

Evolución del valor del litro de nafta en Argentina, Brasil y EEUU



Fuente: Instituto Argentina Grande en base a Surtidores, BCRR , ANP y OPEP.

También es importante mencionar la diferencia de precios del combustible en distintos países de América Latina (expresados en dólares): Uruguay lidera el ranking con un valor de 1,89, seguido por Perú con 1,53. Luego se ubica Argentina con 1,42 y Chile con 1,33. Después aparecen Brasil, Colombia y Paraguay y en los últimos lugares se ubican Bolivia, Ecuador y Venezuela. Esto muestra que **Argentina es el segundo país más caro de la región como productor y el tercero a nivel general.**

	Uruguay	1,89
	Perú	1,53
	Argentina	1,42
	Chile	1,33
	Brasil	1,31
	Colombia	1,07
	Paraguay	1,05
	Bolivia	1,00
	Ecuador	0,72
	Venezuela	0,03

Montos expresados en dólares.

Argentina no toma medidas para frenar la suba global del precio del combustible

Mientras que más de 45 países en todo el mundo ya tomaron medidas ante la suba global de los precios de los combustibles (ver cuadro), el Gobierno Nacional no ha tomado ninguna determinación para frenar esta escalada, sino todo lo contrario. La actual gestión eliminó el “barril criollo”, la herramienta que permitía a la Argentina hacer valer su ventaja estratégica como productor, dejando expuesto al país a la volatilidad de precios.

De forma complementaria, permitió a las petroleras utilizar bioetanol hasta un 15% en naftas (antes era hasta 5,6%) y dispuso la postergación del aumento al ICL y al CO₂ durante el mes de abril, por lo que se prevé que a partir del 1° de mayo la nafta volverá a aumentar.

Hoy, el consumidor argentino está pagando precios de importación por un recurso que se extrae del suelo propio.

Ejemplos de medidas adoptadas por otros países ante la suba de precios del combustible

País	Límites de precios	Subsidios al combustible	Impuestos	Otro
Austria	Limitar los márgenes de los minoristas de combustible		Recorte de impuestos a la gasolina y al diésel	
Brasil		Subvencionar el combustible para productores/importadores	Menor impuesto sobre la energía en el diésel	
Chile	Congelamiento de los precios del kerosene		Suspender el crédito diferenciado para combustible	Congelamiento de tarifas de transporte público en ciudades. Créditos para taxis para comprar vehículos eléctricos
España			Reducir el IVA a combustibles y suspender el impuesto especial sobre hidrocarburos	Cambio en la normativa para promover nuevas modalidades energéticas
México	Acuerdo con los minoristas de combustible para limitar los precios de la nafta			
Reino Unido		Ayudas para la calefacción a consumidores vulnerables		Acelerar el Plan de "Hogares Cálidos" (calefacción "verde" para hogares de bajos ingresos) y evitar la especulación
Suecia			Reducción temporal del impuesto sobre los combustibles para vehículos	
Tailandia	Congelar los precios del combustible para cocinar hasta mayo			Subvenciones al combustible (Fondo de Combustibles de Petróleo)
Turquía			Impuesto sobre combustible más bajo para el petróleo	

Fuente: Instituto Argentina Grande en base a International Energy Agency (IEA).

2. El estado de la infraestructura nacional es de abandono

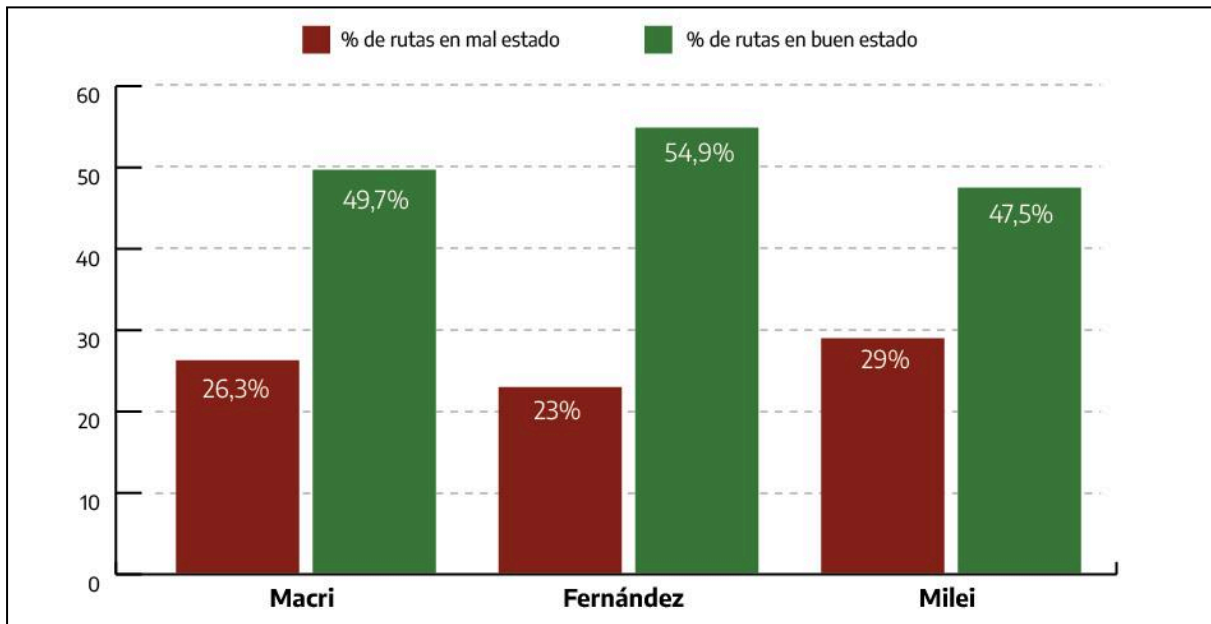
El Gobierno Nacional sostiene su política, extraordinaria en términos históricos, de no inversión en infraestructura pública. En más de dos años, no construyó ni un solo km de ruta, no realiza mantenimiento y mucho menos proyecta invertir para la transformación de autopistas o autovías de las vías estratégicas del país. Tampoco destina recursos para obras hídricas, hidráulicas, sanitarias, educativas e infraestructura social que permitirían a la Argentina no estancarse y avanzar hacia el desarrollo productivo de su población. Desde diciembre de 2023, en la PBA fueron paralizadas cerca de 1.000 obras, en el país más de 2.000.

Como contracara de esta situación y como se ejemplificó anteriormente, el Estado Nacional continúa recaudando millones a través de impuestos que deben estar destinados por ley a la conservación y ejecución de obras públicas, pero no son invertidos en infraestructura, ni hídrica ni vial. Por el contrario, el Gobierno avanza con distintos procesos de licitación para que sean empresas privadas quienes tomen la concesión de rutas y establezcan nuevos peajes, afectando nuevamente los ingresos de los argentinos.

En este sentido, la empresa pública de la provincia de Buenos Aires, AUBASA, se presentó en una de las licitaciones para asumir la gestión de las RN 3 y 205, la AU Riccheri y el corredor Ezeiza-Cañuelas. Se trata de una entidad que administra más de 1.200 km de rutas en el territorio bonaerense, que se encuentra ejecutando distintas obras actualmente, que posee la experiencia y la capacidad de gestión con tarifas de peaje accesibles, en comparación con otras compañías concesionarias, las cuales son finalmente reinvertidas en la mejora y ampliación de los caminos que administra.

Durante la primera semana de abril, desde el Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos, organismo del cual depende AUBASA, se denunciaron irregularidades en el proceso de licitación, como la publicación de circulares modificatorias al pliego original solo unos días antes de la fecha de cierre de recepción de ofertas y como el pedido de información adicional cuestionando la experiencia de la empresa en la ejecución de obras. A la fecha, aún se espera la definición de la Junta Evaluadora del procedimiento.

Estado de la rutas nacionales en las últimas tres gestiones nacionales



Fuente: Instituto Argentina Grande en base a Dirección Nacional de Vialidad.

La falta de inversión en infraestructura vial generará un **costo mayor a futuro**: no sostener el financiamiento constante en el mantenimiento de las rutas aumenta en un 50% la inversión total demandada por kilómetro, por lo que las obras resultan 6 veces más costosas si se interviene en un momento posterior al adecuado.

De igual modo, la ausencia de una inversión sostenida en la ejecución de nuevas obras públicas de acceso al agua potable y al saneamiento —así como en infraestructura destinada a la mitigación del riesgo hídrico, tanto en entornos urbanos como rurales— profundiza las vulnerabilidades existentes frente a fenómenos climáticos extremos, cuya frecuencia e intensidad se incrementan de manera sostenida.

En este contexto, la falta de intervención no sólo acelera el deterioro de la infraestructura sino que compromete su capacidad operativa, incrementa los costos de mantenimiento y reduce la eficiencia en la prestación de los servicios. A su vez, limita la capacidad de respuesta del Estado ante emergencias, exponiendo a la población a mayores riesgos sanitarios, ambientales y sociales.

3. Recorte de fondos nacionales a provincias y municipios

En base a datos del INDEC y del Ministerio de Economía de la Nación, el **gasto público primario nacional se redujo en el equivalente a U\$S 67.000 millones**, desde el inicio de la gestión de Milei hasta febrero de 2026.

Son distintas las variables que representan más del 50% de la reducción total del gasto público: la caída en las transferencias no automáticas a las provincias, el ajuste en los programas sociales y la reducción de la Inversión Real Directa (Obra Pública).

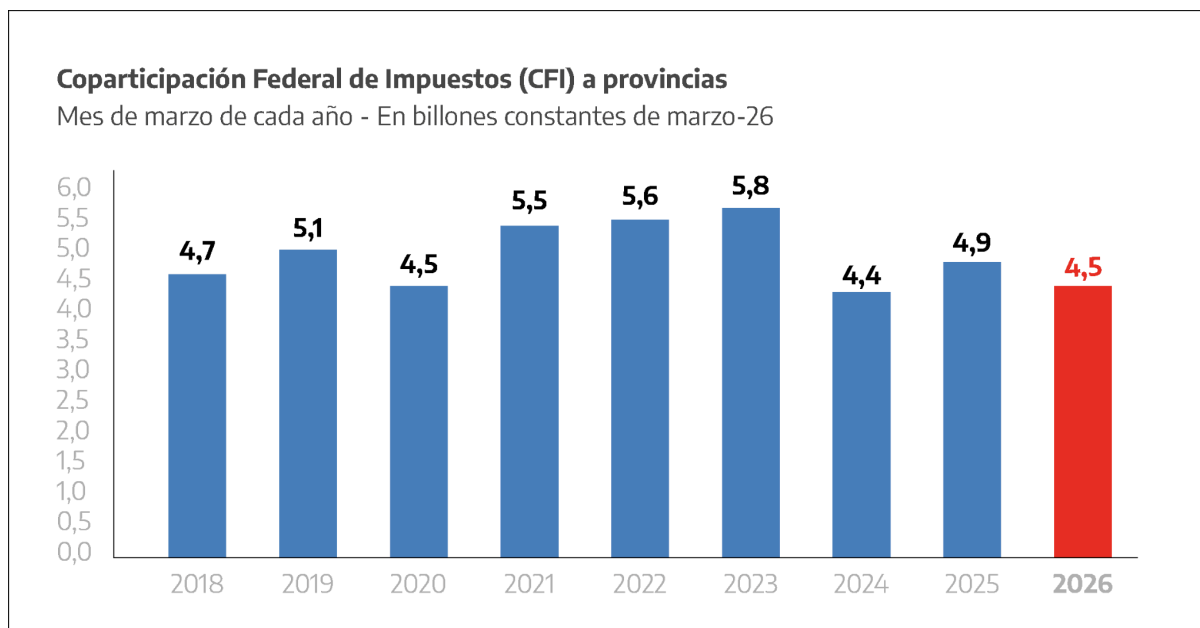
Las **transferencias discrecionales a las provincias** fueron el principal componente del ajuste, ya que en términos del PBI este gasto pasó de representar 1,11 puntos en 2023 a apenas 0,19 en los últimos 12 meses relevados. En valores reales, el derrumbe es mayor, ya que ese rubro pasó de 11,2 billones de pesos a 1,9 billones (medidos a precios constantes de febrero de 2026).

Respecto a los **programas sociales**, representan entre **16%** y 18% de la caída total y una reducción acumulada de 1,9 puntos del PBI desde el inicio del gobierno.

La **Inversión Real Directa (IRD)**, lo que se transfiere para la ejecución de obra pública nacional, conforma el tercer eslabón de ajuste federal. El primer mes de 2026, la IRD se redujo a \$2.981 millones para las 24 jurisdicciones, con una caída en términos reales del 68,4% respecto de enero del año pasado y un derrumbe del 97,5% si se compara con el mismo mes del 2023.

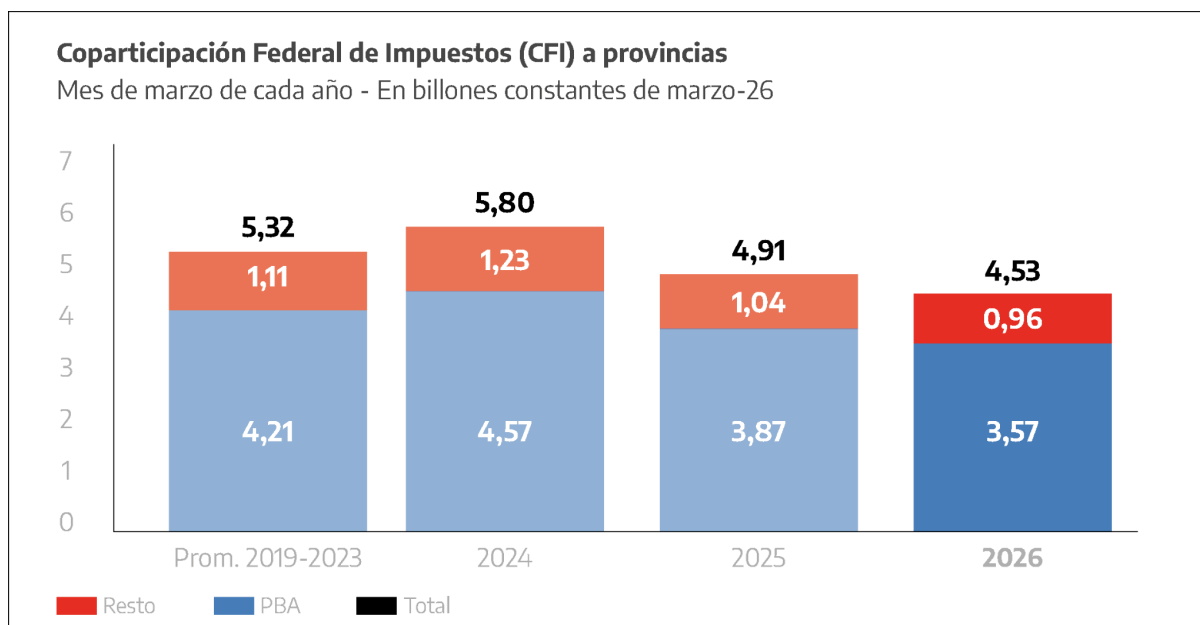
Según datos oficiales del Ministerio de Economía de la PBA, y respecto a la **coparticipación federal**, en marzo de 2026 tuvo una caída real del -8%. Las provincias recibieron cerca de \$4,5 billones en recursos coparticipables, similar al registro de marzo de 2020, en el inicio de la pandemia.

Por otro lado, **las deudas de la Nación con la provincia de Buenos Aires acumulan más de \$23 billones**, compuesto por deudas directas, interrupción de programas y obras públicas y la caída de la tributación propia y de coparticipación. Únicamente lo adeudado a PBA explica más del 40% del superávit primario acumulado del Gobierno Nacional.



Fuente: Ministerio de Economía de la PBA.

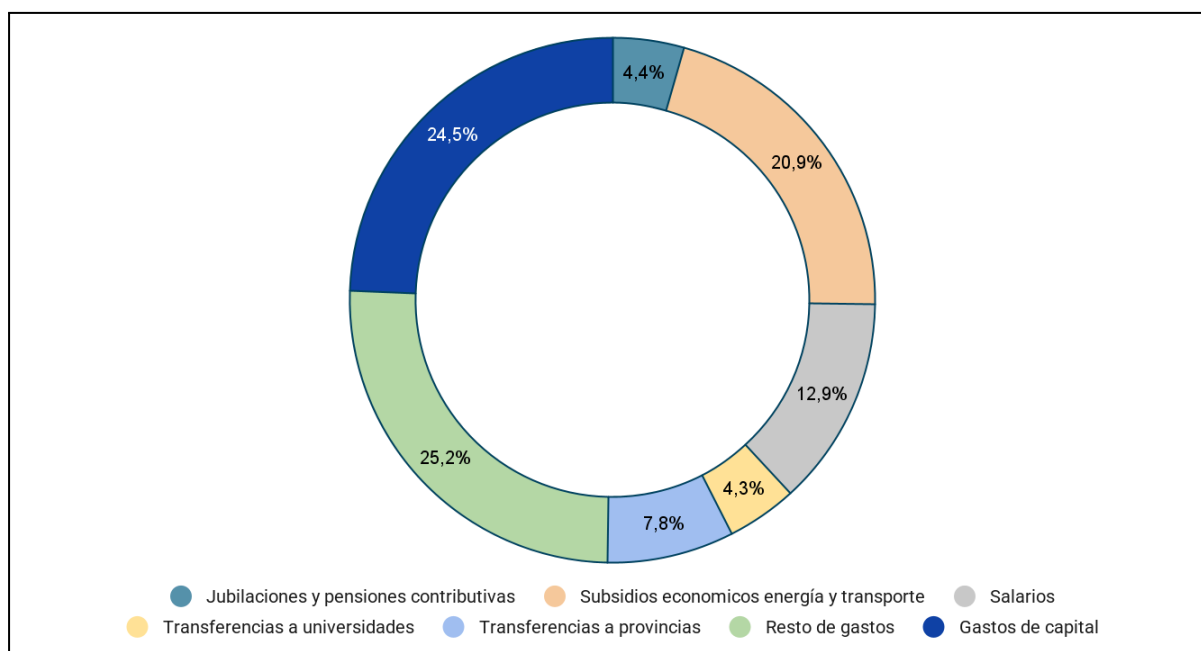
La provincia de Buenos Aires perdió unos \$80.000 millones respecto a 2025 y más de \$200.000 millones respecto del promedio histórico. La caída respecto del promedio 2019-2023 roza el 15% para los recursos coparticipables de las 24 jurisdicciones.



Fuente: Ministerio de Economía de la PBA.

En el acumulado de la gestión de Milei, **el superávit primario se explica, principalmente, por el recorte del gasto de capital: la obra pública paralizada**, con caídas entre el 80 y 100% de programas para infraestructura vial, hídrica y de saneamiento.

Participación del ajuste por concepto de gasto público en términos reales (acumulado 2025 sobre 2023, en precios constantes)



Fuente: Instituto Argentina Grande en base a datos de Hacienda e INDEC.

A estos ejemplos de recortes en las transferencias y de asignación de fondos, se suman la suspensión y eliminación de políticas territoriales en todas las jurisdicciones del país, que representa la ausencia del Estado Nacional para el acompañamiento y el impulso de iniciativas sociales, sanitarias, educativas, productivas y de infraestructura en cada uno de los municipios de la Argentina.