



Instituto
Argentina Grande

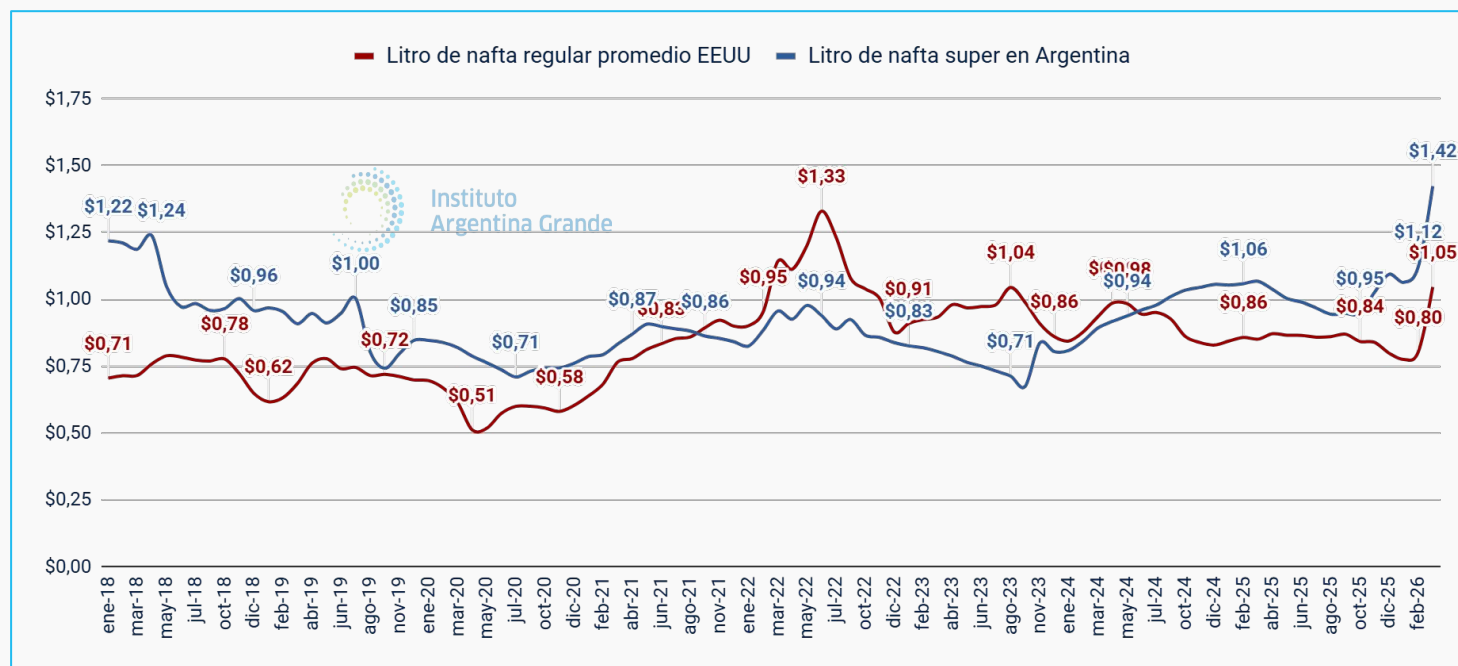
Informe especial: la nafta por las nubes

01.04.2026

Aunque Argentina le exporta petróleo a Estados Unidos, el argentino paga más el litro de nafta que un estadounidense; por supuesto: con salarios más bajos.

Evolución del valor local y estadounidense del litro de nafta

(en dólares)



La política de vincular los precios locales a los internacionales implica que durante el macrismo y durante esta gestión el precio que paga un ciudadano en el surtidor por un litro de nafta sea más caro que el que paga un estadounidense (con salarios en dólares notablemente más bajos). La política que desvincula el precio local (en un país productor) de los vaivenes del precio internacional permitió que, durante la gestión anterior, esto se revirtiera.

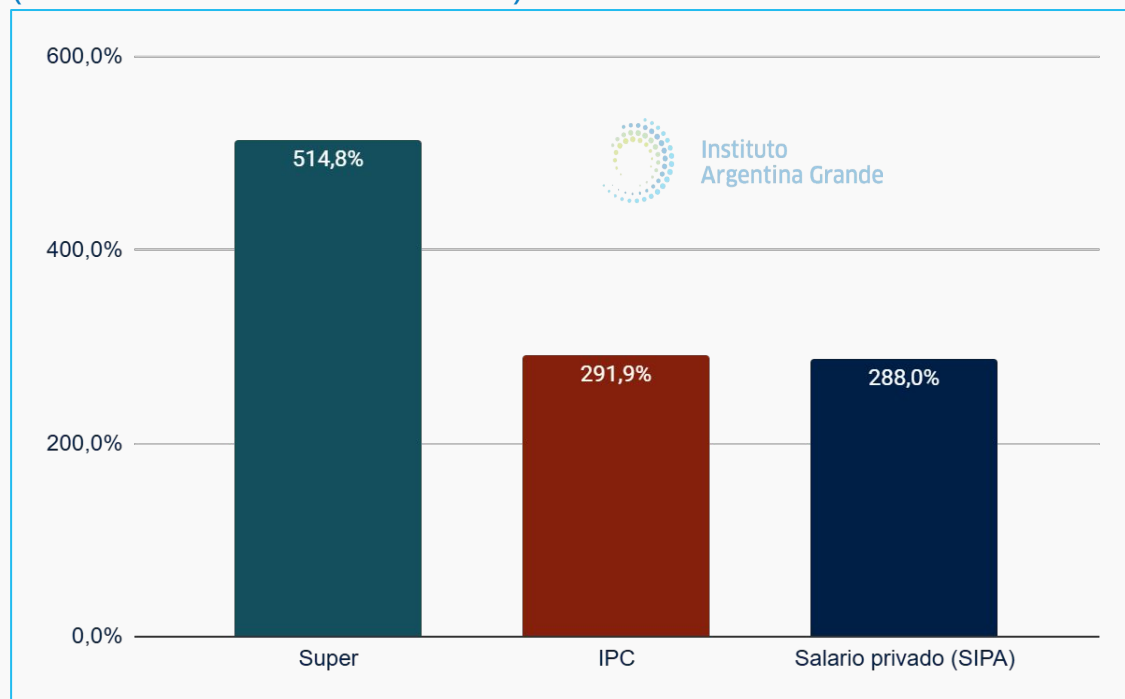
Hoy un Argentino paga, en promedio, USD 1,42 por cada litro de nafta, mientras que un estadounidense (país al que le exportamos petróleo) paga USD 1,05.

Fuente: Elaboración propia IAG en base a Surtidores, BCRR y OPEP.

Consecuencias palpables: con Milei el precio de la nafta pesa cada vez más sobre el bolsillo de los trabajadores

Variación de precios seleccionados

(noviembre 2023 a marzo 2026)

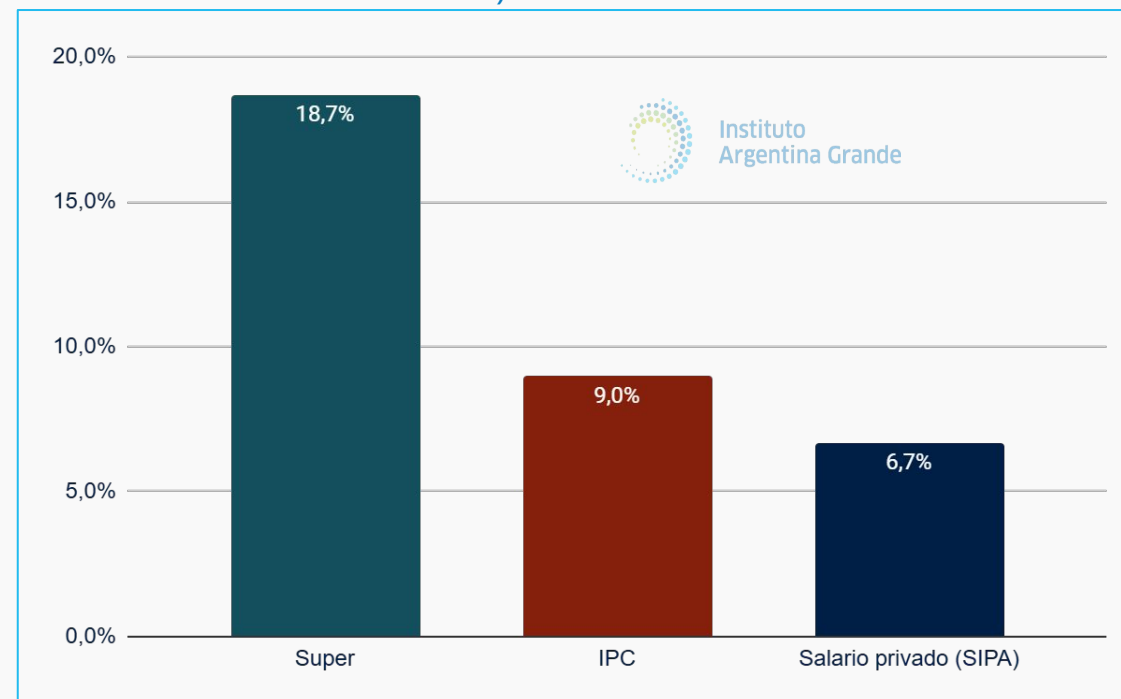


Fuente: Elaboración propia IAG en base a Surtidores, INDEC y SIPA

En marzo la nafta super superó los \$2.000 pesos por litro en Argentina, en el marco del "micropricing" que lleva a cabo el gobierno para ponerse a tono con el aumento de precio del barril de petróleo. Desde que asumió el gobierno, la nafta aumentó un 514%, 56,9% en términos reales.

Variación de precios seleccionados

diciembre 2025 a marzo 2026)

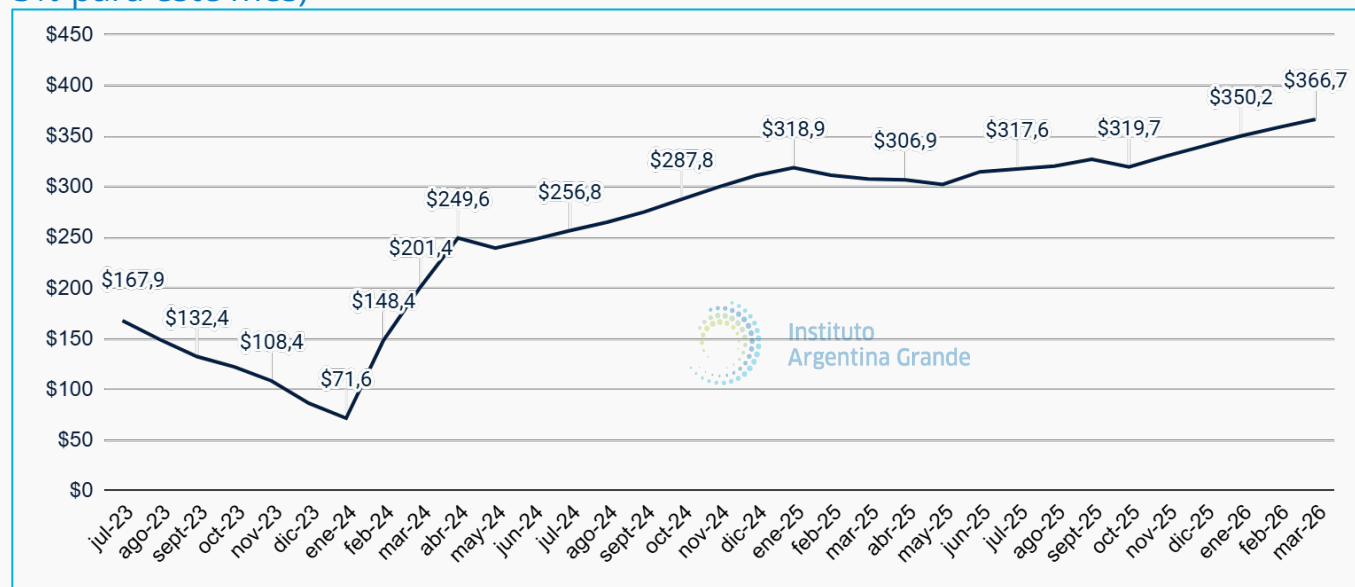


La comparación con diciembre de 2025 también es muy relevante, porque en el marco de la guerra entre EEUU e Irán, el gobierno está demostrando perder el control de los precios. La nafta subió 18,7% este año, el doble de la inflación, que promete verse arrastrada por estos costos.

Mientras tanto, el gobierno sube el monto fijo que grava la nafta y ya representa el 20% del precio total que se paga en surtidores.

Monto fijo que grave el litro de nafta

(a precios constantes de marzo 2026; se estimó una inflación del 3% para este mes)



Fuente: Elaboración propia IAG en base a ARCA.

Mientras tanto: desde que asumió el gobierno el monto fijo con el que se grava a los combustibles creció sistemáticamente por encima de la inflación. En marzo estaba 118% arriba (en términos reales, es decir, descontando la inflación) del monto fijo que gravaba la nafta a fines del gobierno anterior. **Este aumento real hizo que el impuesto a los combustibles pasara de representar el 10% del precio final de la nafta en surtidor a representar el 20%.** El impuesto a los combustibles es el impuesto cuya recaudación más creció desde el cambio de gestión (por el aumento de los montos que se gravan).

Una parte de este impuesto (el 28,5% de lo recaudado) debe ir a mantener la infraestructura de transporte nacional. Particularmente el 14,25% debe dedicarse a la mantención del sistema vial nacional, pero esto no sucede.

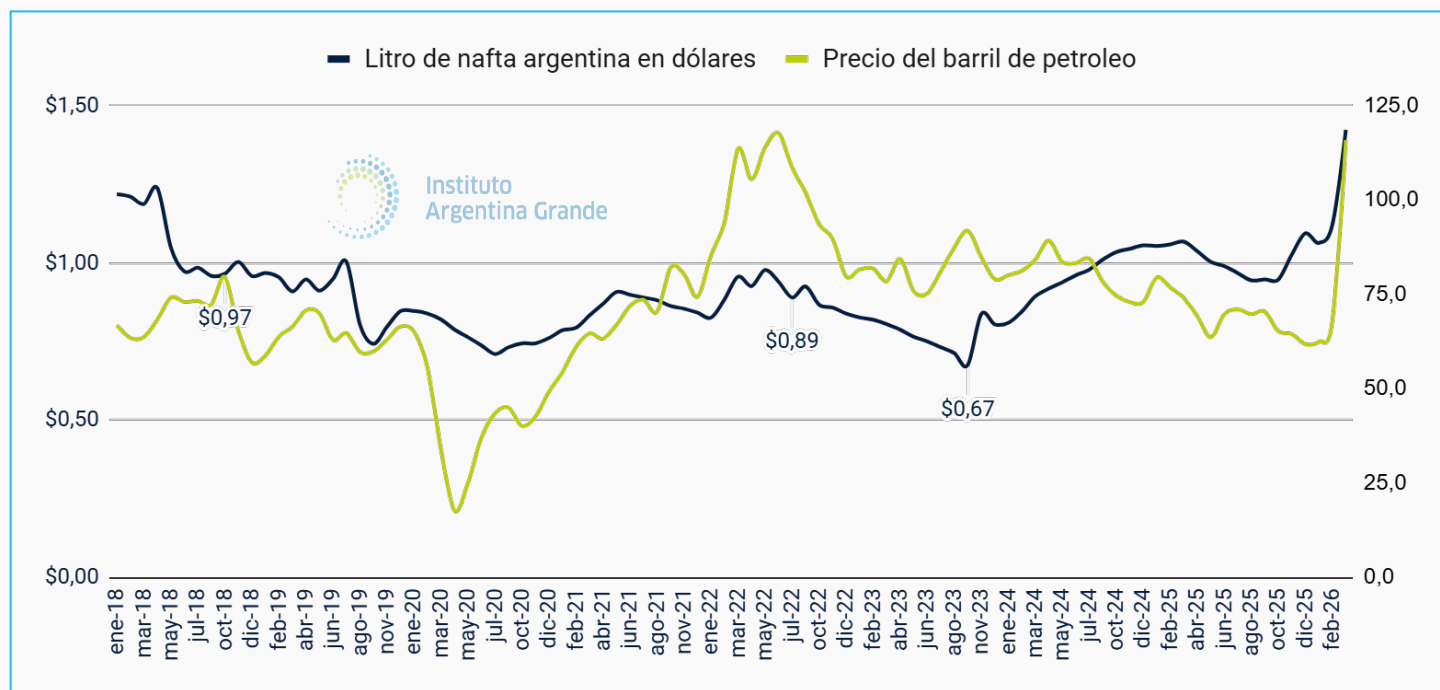
45 países ya tomaron medidas ante la suba global de los precios de los combustibles: Argentina no está entre ellos

Medidas tomadas por países seleccionados frente a aumento de precios por la Guerra en Medio Oriente

País	Límites de precios	Subsidios al combustible	Impuestos	Otro
México	Acuerdo con los minoristas de combustible para limitar los precios de la nafta.			
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.
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	
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.

En Argentina no se toman medidas: desde el cambio de gestión se finalizó la política del “barril criollo” y se busca que el precio local siga al internacional

Evolución del valor local del litro de nafta y del valor internacional barril del petróleo



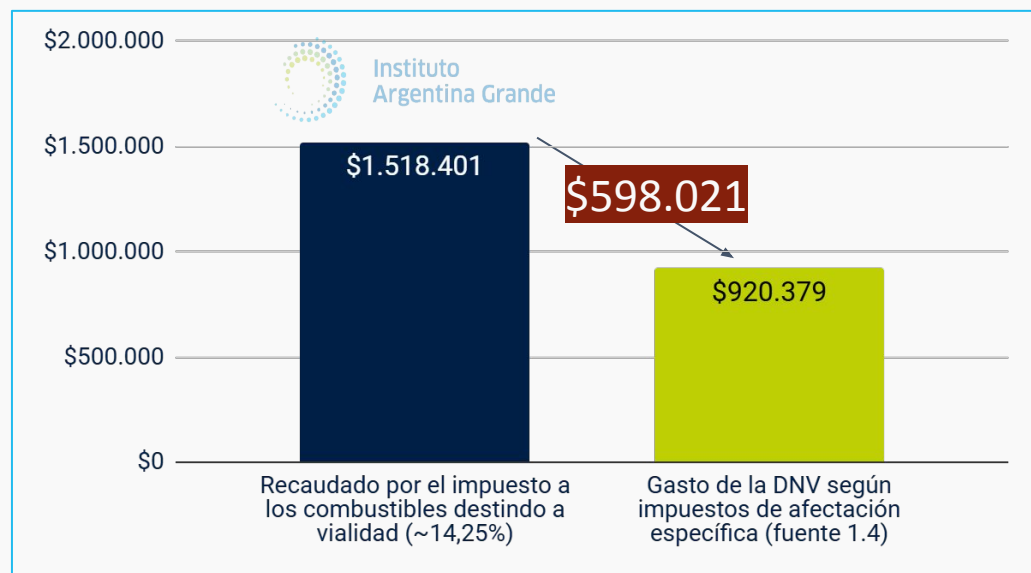
Bajo la premisa de la convergencia internacional, la actual gestión eliminó el Barril Criollo, la herramienta que permitía a la Argentina hacer valer su ventaja estratégica como productor. Al desarmar este amortiguador, el país ha quedado expuesto a la volatilidad global: hoy, el consumidor argentino 'importa' crisis energéticas ajenas, pagando precios de importación por un recurso que se extrae de suelo propio. Sin el ancla del precio local, la suba internacional se traslada directamente al surtidor, encareciendo toda la cadena productiva en un país que, paradójicamente, produce más que nunca.

Fuente: Elaboración propia IAG en base a Surtidores, BCRA y OPEP.

Lo recaudado por el impuesto a los combustibles abulta el superávit fiscal mientras las rutas se deterioran.

Gasto devengado por la Dirección Nacional de Vialidad (fuente 1.4) y recaudación del impuesto a los combustibles que va a SISVIAL

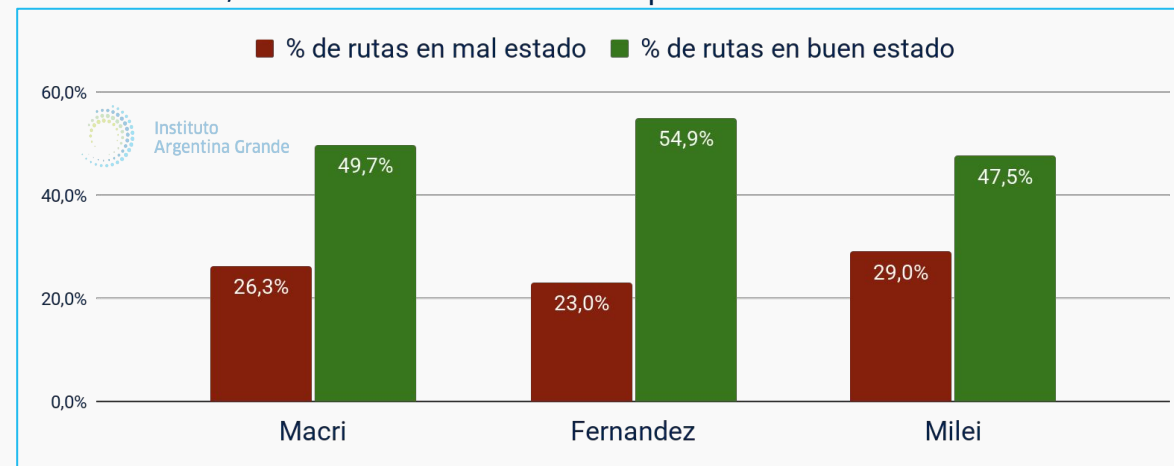
(a precios constantes de febrero 2026; en millones de pesos)



Fuente: Elaboración propia IAG en base a Presupuesto Abierto y ARCA.

El gasto que hace la Dirección Nacional de Vialidad a cuenta de la fuente de ingresos de fideicomisos (fuente 1.4 según el Informe del Jefe de Gabinete N° 140) no acompañó lo recaudado por el impuesto a los combustibles que debe dedicarse al mantenimiento del sistema vial nacional. Mientras que el 14,25% de lo recaudado por el impuesto desde el cambio de gestión totaliza un \$1.518.401 millones (a precios de febrero 2026), la DNV gastó por fuente 1.4 \$920.578 millones, un 39,8% menos. Esta diferencia (\$598.021 millones) abultan el superávit del que el gobierno se jacta, pero hace que el estado de las rutas empeore cada vez más. El gasto total de la Dirección Nacional de Vialidad en 2025 cayó 72,3% contra 2023 en términos reales y fue el gasto más bajo desde 2002.

Mientras tanto, el estado de las rutas empeora:



Fuente: Elaboración propia IAG en base a Dirección Nacional de Vialidad



Instituto Argentina Grande

Informe elaborado por los equipos técnicos de Gabriel Katopodis,
que se nuclean en el Instituto Argentina Grande.

Datos de contacto, prensa
y más información:

info@argentinagrande.org
<https://argentinagrande.org/>

IG @iargentinagrande
X @iargentinag