



Instituto  
Argentina Grande

# **Infraestructura Vial: Milei destruyó cuatro años de inversiones**

# Un año de desinversión de Milei destruyó la inversión de 4 años



Instituto  
Argentina Grande

30.05.2025

Indicador	2019	2022	2023/24 (Gestión Milei)
% de rutas en buen estado	49,7%	54,9%	47,5%
% de rutas en estado regular	24%	22,1%	23,5%
<b>% de rutas en mal estado</b>	26,3%	23%	<b>29,0%</b>
Gasto de capital (referencial, en % del PBI)	1,1% Nac. (2019)	1,6% Nac. (2022)	<b>0,4% Nac. (2024)</b>
Km nuevos de autopistas inaugurados	461 km	1209 km	<b>0 km (y obras detenidas)</b>

**2019:** el 49,7% de los kilómetros relevados de rutas nacionales pavimentadas se encontraban en estado “bueno”, mientras que 24% estaban en “regular” y 26,3% en estado “malo”. Más de un cuarto de la red presentaba un deterioro importante. Se inauguraron en la gestión de Mauricio Macri 461 km de autopistas y rutas nuevas.

**2022:** Aproximadamente 54,9% de los kilómetros inspeccionados calificaban en buen estado, 23% en estado regular y la fracción de la red en estado “malo” se redujo en 3,3 pp., resultando en 23%. Es decir, durante 2020-2022 se habrían rehabilitado o mejorado más de 3 puntos porcentuales de la red vial en mal estado. Por otro lado, se inauguraron en la gestión de Alberto Fernández 1.209 km de nuevas autopistas, autovías y rutas.

**2023/2024 (Gestión Milei):** El último relevamiento 2023/24 reveló que la proporción de rutas en buen estado cayó al 47,5%, mientras que 23,5% quedaron en estado regular y 29% en mal estado. En otras palabras, ahora un tercio de la red está en malas condiciones y menos de la mitad de las rutas se encuentran en estado óptimo.

Fuente: elaboración propia IAG a partir de información publicada por Dirección Nacional de Vialidad.

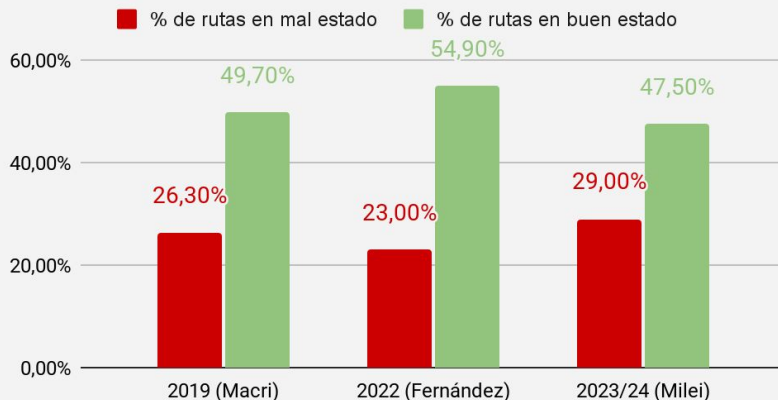
# La desinversión tuvo un impacto inmediato, sensible y medible en la calidad de las rutas



Instituto  
Argentina Grande

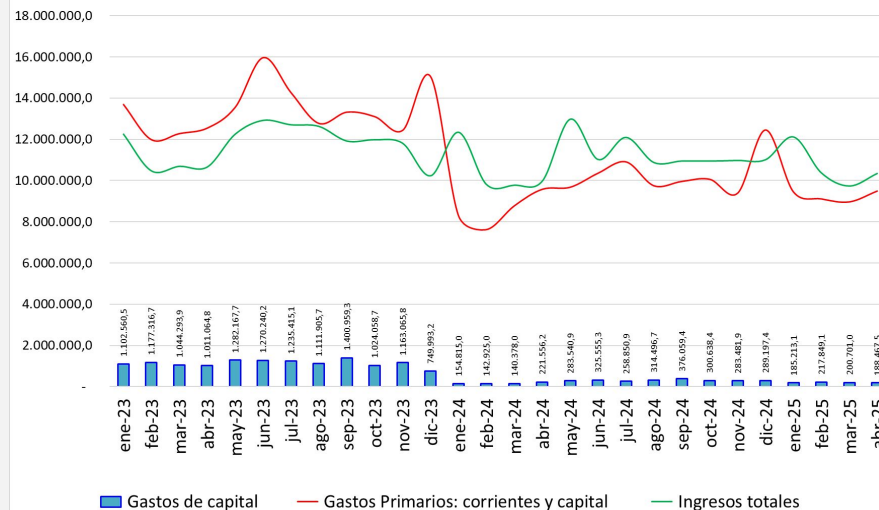
30.05.2025

## Estado de las rutas por gestión



Del cuadro se desprenden las tendencias ya descritas: mejora significativa bajo Fernández (rutas malas se reducen de 26,3% al 23% y **aumento del 5,2 p.p. en rutas en buen estado**) seguida de retroceso vertiginoso bajo la gestión Milei, llegando en solo un año, producto de la desinversión, a **números peores que los del macrismo en 2019**.

Ingresos y gastos a precios constantes de abril 2025.



Esta pérdida de 7,4 puntos porcentuales en la categoría “bueno” con respecto a 2022 coincide con un freno casi total a la inversión pública en vialidad. Los **gastos de capital cayeron**, en promedio, un **82% en términos reales**, como muestra el gráfico y en 2025 el gasto de capital sigue sin recuperarse. La desinversión tuvo un impacto inmediato y medible en las rutas.

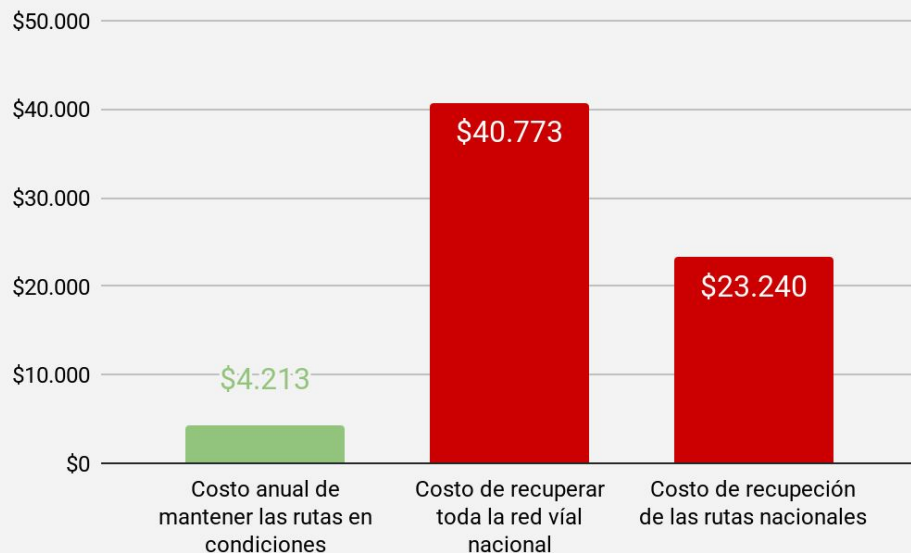
# La destrucción es más rápida que la construcción



Instituto  
Argentina Grande

30.05.2025

## El costo de no mantener las rutas (USD millones)



Fuente: Elaboración IAG a partir de López, M. A., & Capra, B. (2024, diciembre). El capital de infraestructura pública en Argentina: Red Vial Argentina. Cámara Argentina de la Construcción, Área de Pensamiento Estratégico

El **costo de mantenimiento anual** del sistema de rutas de la Argentina (incluye provincias) se estima en **\$4.213 millones de dólares** y el **costo de recuperación** de la infraestructura actual (en caso de no ser cuidada) en **\$40.773 millones de dólares** (datos de CAMARCO).

El costo de recuperación, por su parte, específicamente de las rutas nacionales llega a USD 23.240 millones.

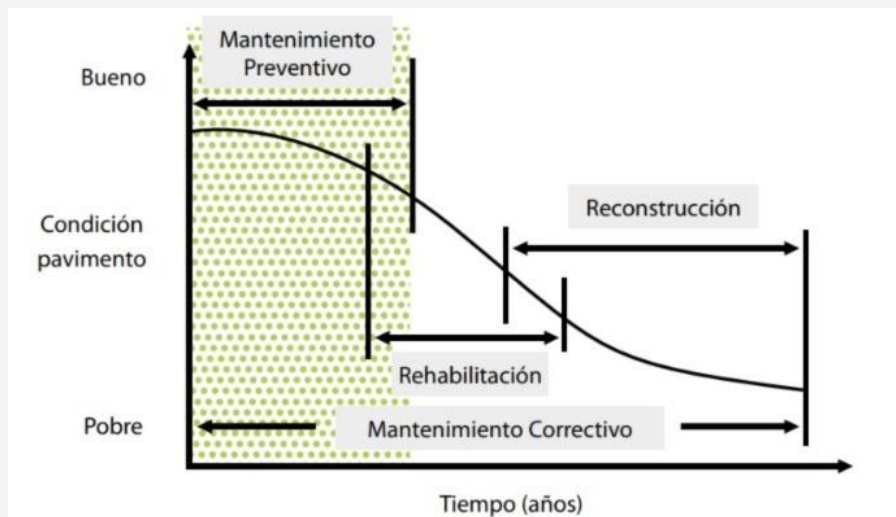
Durante 2023 la **inversión en gastos de capital** del Estado Nacional fue USD 10.321,50 millones. En 2024 el **gasto de capital cayó a USD 2.437,88 millones (-76% en dólares)**, según datos de ejecución presupuestaria del Sector Público Nacional.

# La destrucción es más rápida que la construcción



Instituto  
Argentina Grande

30.05.2025



Fuente: Revista Infraestructura Vial / LanammeUCR / ISSN: 2215-3705 / Volumen 18 / Número 31 / Julio, 201631. Costa Rica.

Para alcanzar los niveles de 2023 en gastos de capital nacionales (SPN) **faltarían USD 7.883,62 millones** adicionales a los ejecutados por este concepto en 2024. Lo importante es que destinar recursos al mantenimiento, evita mayores gastos en recuperación en el futuro próximo.

Entonces, como señala CAMARCO “La ausencia de un mantenimiento regular acelera el deterioro de las vías, lo que **incrementa la necesidad de futuras inversiones costosas** en reparaciones de emergencia y, en casos extremos, en la reconstrucción o recuperación total de las rutas. En conclusión, la conservación del stock de capital en **infraestructura vial en Argentina requiere una inversión sostenida** y planificada en mantenimiento, acorde con las recomendaciones internacionales y las necesidades específicas del país.”

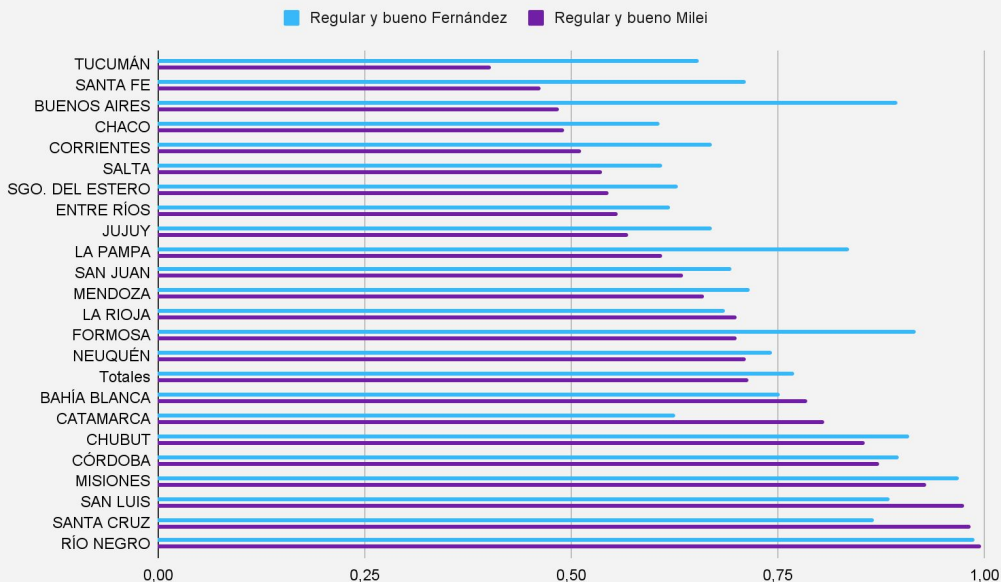
# Variaciones Regionales en el Estado de las Rutas (1/2)



Instituto  
Argentina Grande

30.05.2025

Porcentaje de kilómetros de ruta en estado bueno o regular según gestión



Fuente: Elaboración IAG a partir de Estado de la red nacional de caminos - Dirección Nacional de Vialidad.

\*Bahía Blanca refiere a uno de los dos distritos en los que la Dirección de Vialidad Nacional divide la Provincia de Buenos Aires.

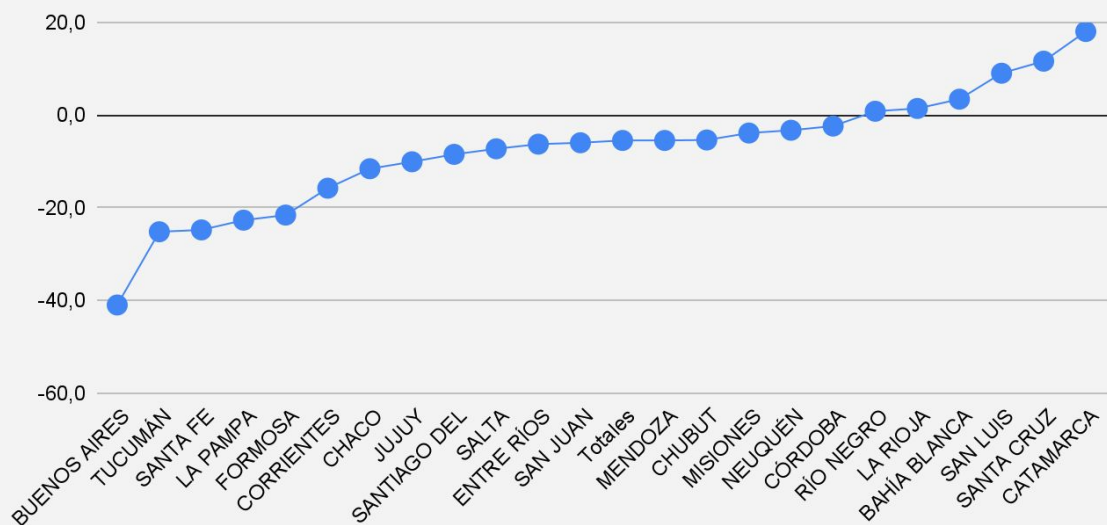
**La brecha regional es amplia:** mientras algunas provincias (o distritos viales) han alcanzado casi la totalidad de sus rutas en buen estado, otras soportan **más de la mitad de su red vial en condiciones críticas**. Esta disparidad subraya la importancia de direccionar la inversión pública según indicadores objetivos de necesidad: los corredores con mayor deterioro y tráfico deberían priorizarse para obras de rehabilitación.

Adicionalmente, la lógica del ajuste en 2024 ignoró estas diferencias: no hubo provincia que se salvara del parate. En adelante, cualquier estrategia de recuperación de la infraestructura vial deberá contemplar esquemas de financiamiento específico para las regiones más rezagadas, evitando que queden aisladas o en desventaja competitiva.

# Variaciones Regionales en el Estado de las Rutas (2/2)



Diferencia en puntos porcentuales de la cantidad de kilómetros en buen estado o regular (2022 vs. 2024)



Fuente: Elaboración IAG a partir de Estado de la red nacional de caminos - Dirección Nacional de Vialidad.

\*Bahía Blanca refiere a uno de los dos distritos en los que la Dirección de Vialidad Nacional divide la Provincia de Buenos Aires.

Como muestra el gráfico, el estado de las rutas **empeoró notablemente en 18 provincias** (cabe aclarar que no se poseen datos para Tierra del Fuego). El relevamiento de 2024 muestra que solamente 5 distritos viales tienen un porcentaje de kilómetros de ruta/autopistas en buen estado o regular más alto que durante la gestión anterior de A. Fernández.

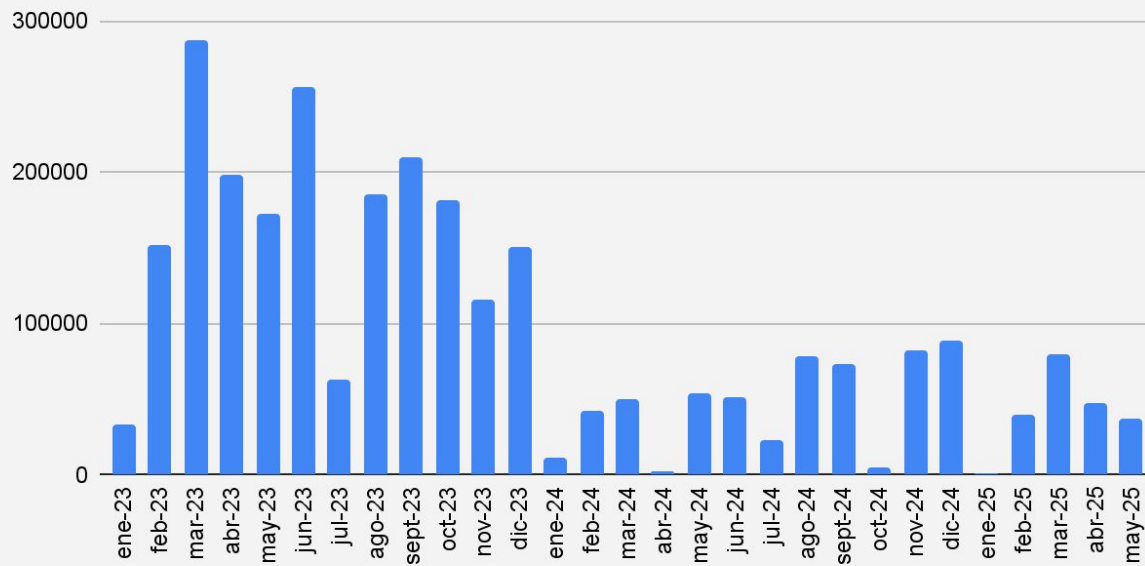
**Buenos Aires es la provincia donde más empeoró el estado de las rutas:** cayó 40 puntos porcentuales el porcentaje de rutas que están en un buen estado o regular.

# Caída del 72% en 2024 y 75% en 2025 del gasto devengado de la Dirección Nacional de Vialidad



El estado de la red vial nacional se explica por la caída del gasto devengado (que es el dato que se obtiene de Presupuesto Abierto), en efecto la **Dirección Nacional de Vialidad en 2024 tuvo un gasto 72% menor a 2023** (en términos reales). La caída no para: entre enero y mayo de 2025 se devengó un 75% menos que en el mismo período de 2023 (variación interanual acumulada en términos reales, con la misma fuente).

Gasto devengado por la Dirección Nacional de Vialidad (a precios constante de mayo 2025; inflación estimada para mayo 2%)

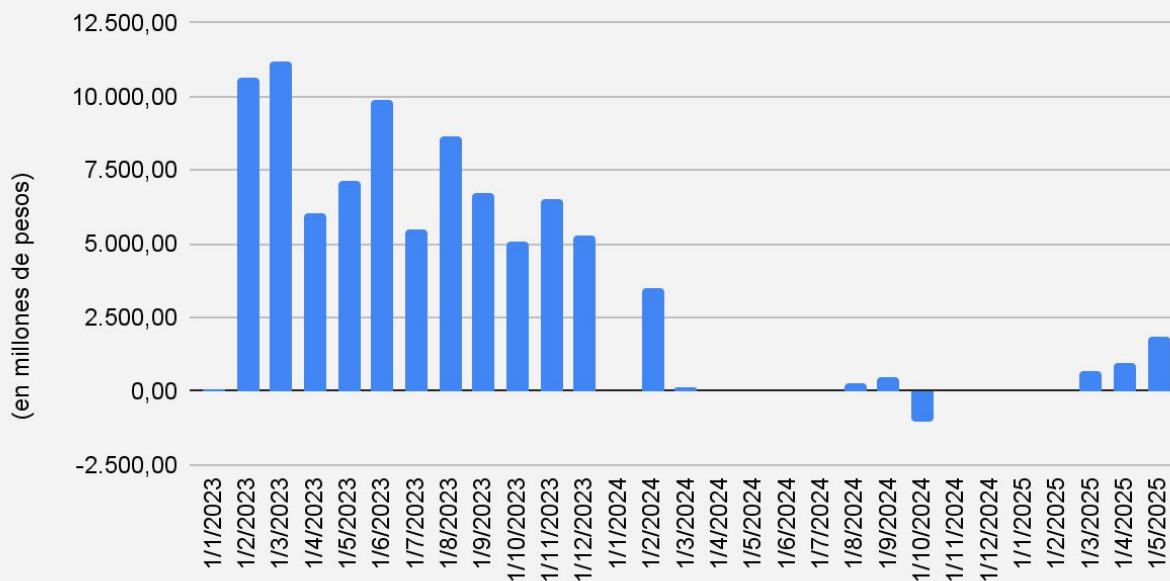




# Caso paradigmático: Autopista Presidente Perón, Paralizada



## Gasto devengado en la Autopista Presidente Perón a precios de mayo 2025 (inflación estimada 2%)



Esto implica la paralización de obras claves como la Autopista Presidente Perón que en 2024 se encontró virtualmente paralizada: en 2024 se devengaron tan solo \$3.318,43 millones, mientras que en 2023 se habían devengado \$82.801,08 millones (a precios constantes de mayo 2025; con una inflación estimada para mayo 2025 2%).



# Instituto Argentina Grande

Este informe muestra datos relevantes y presenta un análisis para su comprensión. Por supuesto este estudio siempre puede profundizarse, y, por la lógica misma del Instituto, estamos abiertos con gusto a que nos encontremos para mejorar estas líneas de estudio e intercambiar opiniones.

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

Datos de contacto y más información:

[info@argentinagrande.org](mailto:info@argentinagrande.org)

<https://argentinagrande.org/>

IG @iargentinagrande

X @iargentinag