DOCUMENTO RESUMEN - 2026

Aportes de la Región Centro Sur al Plan Estratégico de Infraestructura de la PBA

/Minfrapba

www.gba.gob.ar/infraestructura

ENCUENTROS REGIONALES
¿CUÁNTO FUTURO CABE EN LA PROVINCIA?

MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Introducción

En el marco del proceso de planificación estratégica del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, desde inicios de 2026 se desarrollan los encuentros regionales **¿Cuánto futuro cabe en la Provincia de Buenos Aires? Diálogo y participación para diseñar una agenda de desarrollo.** Estas jornadas están destinadas a presentar el Plan Estratégico de Infraestructura (PEI), enfocado en los desafíos y oportunidades de cada región, con el fin de fortalecer una agenda de infraestructura con perspectiva territorial incorporando las voces, experiencias y necesidades de actores locales y regionales.

Organizaciones sociales, sectores productivos, empresas, cooperativas, mutuales, universidades, municipios, instituciones deportivas y referentes territoriales participan de estos espacios de diálogo para identificar desafíos, oportunidades y prioridades de inversión, a partir del debate que se da en estas jornadas, organizado en **seis mesas participativas** que se centran en los siguientes ejes temáticos:

CONECTIVIDAD Y LOGÍSTICA

Garantizar una logística eficiente que aporte a la construcción de un país federal, potencie un reequilibrio territorial y promueva oportunidades de desarrollo social y productivo en todas las regiones de la Provincia.

ENERGÍA ACCESIBLE Y SOSTENIBLE

Mejorar la infraestructura de transporte y distribución de la energía eléctrica para hogares y PyMES, ampliar el acceso a la red de gas natural y desarrollar energías renovables, claves para avanzar hacia un plan de diversificación energética.

GESTIÓN INTEGRADA DEL RECURSO HÍDRICO

La administración del recurso hídrico debe llevarse adelante de un modo integral y sostenible para garantizar abastecimiento suficiente tanto para la población como para la producción, y aumentar la adaptación a extremos climáticos como sequías e inundaciones.

INFRAESTRUCTURA PARA LOS SISTEMAS DE CIUDADES

Las infraestructuras y los equipamientos urbanos de calidad deben ser planificados desde la complementariedad y la articulación entre las distintas ciudades y poblados, para que el arraigo sea un derecho y la migración, una elección.

INFRAESTRUCTURA DEL CUIDADO

Equipamiento para el cuidado integral que contribuya a la reducción de las brechas de género, de edad y territoriales, y construya una sociedad más justa e igualitaria.

JUVENTUDES

Promover la participación activa de las juventudes en la planificación de la infraestructura pública, incorporando sus demandas, experiencias y expectativas en torno al futuro del trabajo, la educación, innovación y tecnologías; y reconociéndolas como protagonistas en la construcción de territorios más inclusivos, sostenibles e integrados.

Este documento sintetiza el análisis realizado por el equipo de la Dirección Provincial de Planificación Estratégica del Ministerio, a partir de los aportes recogidos en las mesas temáticas del Encuentro de la Región Centro Sur, desarrollado el 19 de marzo de 2026 en la ciudad de Tandil, para los municipios de **Adolfo Gonzales Chaves, Ayacucho, Azul, Benito Juárez, General La Madrid, Laprida, Olavarría, Rauch y Tandil.**

En ese marco, se recuperan los principales aportes, demandas y propuestas surgidos en el intercambio con los actores del territorio. El análisis busca sistematizar las particularidades, desafíos y oportunidades identificados en la región, como así también las propuestas y acuerdos alcanzados en el debate, a modo de insumo para fortalecer el PEI y avanzar en la construcción de una **agenda de infraestructura que refleje las necesidades y oportunidades de la región.**







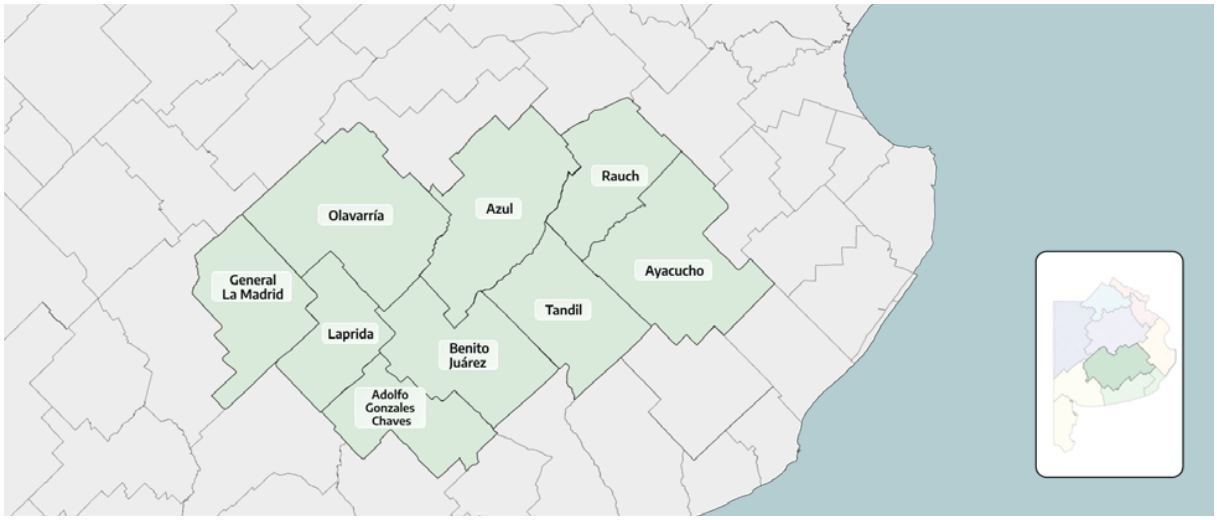






Encuentro Región Centro Sur | Marzo 2026

Caracterización de la Región Centro Sur



Esta región se caracteriza por estar atravesada por tres regiones naturales: la pampa húmeda, los pastizales serranos que la cortan en sentido este-oeste, y la pampa interserrana. El sistema de serranías de Tandil, con un gran potencial minero y turístico, está rodeado de campos fértiles, con vocación ganadera y láctea hacia los sectores oeste, norte y este, y con vocación agrícola en el sector sur, con suelos mejor drenados. Esta morfología condiciona los patrones de drenaje: los cursos de agua nacen en las sierras y desaguan hacia el mar, el interior oriental de la PBA y la gran depresión del río Salado.

A esta base productiva y paisajística se suma un pujante sistema de ciudades, de estructura policéntrica: **Tandil, Olavarría y Azul** son los centros subregionales de mayor complejidad, irradiando infraestructura y servicios hacia **Ayacucho, Benito Juárez, Rauch, Laprida, General La Madrid y Adolfo Gonzales Chaves**.

En ese sistema, Tandil se destaca como polo universitario y científico-tecnológico: la UNICEN es referencia regional en investigación aplicada y desarrollo tecnológico, aportando conocimiento a la producción y a la planificación del territorio.

En cuanto a sus actividades productivas, la región combina **minería, turismo, ganadería, lechería y agricultura**, donde se destacan las siguientes características:

MINERÍA

El triángulo Olavarría-Tandil-Balcarce es el principal centro minero provincial, con proyección nacional y con destino principal hacia la Región Metropolitana de Buenos Aires (materiales para la construcción). El 60% de los minerales transportados por tierra en la PBA se originan aquí.

TURISMO

Es el quinto destino bonaerense más elegido, con el 10% de la actividad turística provincial. Se caracteriza como la región “mar y sierras”, que une la oferta serrana con el litoral atlántico desde Olavarría y Tandil hacia Mar del Plata.

GANADERÍA Y LECHERÍA
Fuerte en los partidos no mineros ni turísticos (Benito Juárez, Laprida, Azul, General La Madrid). Aporta el 20% del ganado y el 25% de la producción lechera provincial.

AGRICULTURA
Concentra el 20% de la producción provincial, con campos de alta productividad como Balcarce y cultivos de soja, maíz, girasol y cereales de grano fino.

Esta estructura productiva se apoya en una red vial y ferroviaria que conecta a la región con el resto de la provincia: la RN 3, la RP 51 y la RN 226 sostienen los mayores volúmenes de tránsito de camiones, junto con el transporte ferroviario de cargas de Ferrosur Roca y Ferroexpreso Pampeano. La discontinuidad de obras nacionales y la desinversión ferroviaria tensionan esta red: la RN 3 atraviesa un estado de deterioro que empuja parte de las cargas hacia rutas provinciales como la RP 29 y la Autovía 2, y en la RN 226 persisten proyectos de paso urbano pendientes, como el cruce por la ciudad de Tandil.

En energía, la región cuenta con 341,7 MW de potencia renovable instalada en tres parques eólicos (La Elbita en Tandil; La Buena Ventura en Adolfo Gonzales Chaves; y Vientos de Olavarría), con oportunidad de crecer en generación distribuida y comunitaria junto al fortalecimiento del transporte eléctrico.

En gestión hídrica agropecuaria se destacan experiencias como los proyectos de agrohidrología de Ayacucho junto a la Autoridad del Agua (ADA), en el marco del Proyecto Blue Deal, y buenas prácticas agrícolas de conservación de suelos y agua. En caminos rurales, algunos municipios desarrollaron modelos de gestión participativa que podrían replicarse en toda la región.

Puntos de partida

DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES DE DESARROLLO PARA LA REGIÓN

¿En qué sectores principales se define el futuro de la Región Centro Sur? La respuesta atraviesa la agroindustria, la minería, el turismo, la localización estratégica, la innovación y los cuidados: seis sectores que actualmente ya sostienen el desarrollo regional y que, con la infraestructura adecuada, podrían potenciar todavía más su aporte. Construir ese futuro es una tarea compartida: requiere el compromiso del Estado en la planificación y ejecución de las obras necesarias, y en igual medida, el aporte de los sectores productivos, las instituciones académicas y las organizaciones de la sociedad civil, que son quienes mejor conocen las necesidades y oportunidades de cada territorio. Solo articulando ese esfuerzo público y privado es posible construir un futuro común para la región.

AGROINDUSTRIA

Representa el 25% de la producción láctea, el 20% de la producción ganadera y el 20% de la producción agrícola de la PBA. Está expuesta a un doble riesgo hídrico (anegamientos por escurrimientos lentos en la llanura norte, e inundaciones torrenciales en el sur serrano), por lo que requiere gestión integrada del recurso hídrico y mejora de los caminos rurales.

MINERÍA

Aporta el 50% de la producción minera y el 50% de la producción de cemento a nivel nacional, aunque atraviesa una baja del 43% en la producción de áridos y del 26,5% en el despacho de cemento entre 2023 y 2025. Necesita potenciar la capacidad logística del sector y fortalecer la subtransmisión eléctrica.

TURISMO

En 2025 recibió 700 mil turistas, siendo el segundo destino más visitado de la PBA, con potencial de convertirse en destino de todo el año. Requiere mejorar la conectividad intermunicipal y poner en valor el patrimonio regional.

LOCALIZACIÓN ESTRATÉGICA

La red vial mueve 3.425 camiones por día solo en el acceso a Olavarría por la RP 51. A esto se suma el proyecto de reactivación del ramal ferroviario de cargas Olavarría–Azul–Tandil–Quequén, que permitiría ampliar el hinterland portuario y recuperar un modo de transporte hoy prácticamente inexistente. Potenciar el rol de la región como nodo logístico es clave para descomprimir las rutas y reducir costos.

INNOVACIÓN

La UNICEN ancla un ecosistema de conocimiento con proyección provincial, con 21 mil estudiantes y un crecimiento del 3% en los últimos diez años. Las industrias del conocimiento pueden elegir instalarse en ciudades intermedias con calidad de vida, siempre que cuenten con equipamientos de investigación.

CUIDADOS

La región crece a un ritmo del 15,5% poblacional, por encima del 12,4% provincial, con hogares cada vez más pequeños y una población que envejece, lo que genera nuevas demandas de equipamientos sociales adaptados.

LINEAMIENTOS CONSENSUADOS EN LA JORNADA



Al finalizar el encuentro, tras el debate desarrollado en las seis mesas participativas, se consensuaron una serie de lineamientos, a modo de puntos clave para avanzar en una agenda común de desarrollo para la región y como puntapié inicial para la sistematización de los aportes que se ampliarán en este documento.

CONECTIVIDAD Y LOGÍSTICA

Nuevo modelo de gestión de caminos rurales
Articulación público-privada entre Provincia, gobiernos locales y sector productivo.

Corredor productivo multimodal a Quequén
Recuperación del sistema ferroviario de cargas y fortalecimiento de la red vial mediante el mantenimiento de rutas nacionales y provinciales para potenciar la centralidad logística de la región.

Consolidación de corredores regionales para el desarrollo
Mejorar el estado de las RN 3 y 226 y de las RP 86, 80, 51, 74 y 30 para fortalecer la conexión interregional.

ENERGÍA ACCESIBLE Y SOSTENIBLE

Hacia una matriz energética diversificada y soberana
Potenciar las diferentes iniciativas multisectoriales de la región (biogás, generación solar y eólica, entre otras), fomentando la transición energética y democratizando el acceso a la energía.

GESTIÓN INTEGRADA DEL RECURSO HÍDRICO

Cambio de paradigma en la gestión del agua en el marco de los extremos climáticos
Planificación de las retenciones que permitan transitar de la evacuación rápida hacia la retención estratégica en territorio, como método de abordaje de los períodos de sequías e inundaciones.

Fortalecer el desarrollo de datos para la toma de decisiones basadas en evidencia
Robustecer los sistemas de monitoreo y alerta a partir de un mayor desarrollo tecnológico para mejorar la disponibilidad de la información a nivel regional.

INFRAESTRUCTURA PARA LOS SISTEMAS DE CIUDADES

Diseñar ciudades más inclusivas y resilientes
Pensar la complementariedad de los servicios de las ciudades a escala regional, fortaleciendo la conectividad entre las mismas.

INFRAESTRUCTURA DEL CUIDADO

Hacia la construcción de un sistema integral de cuidados
Complejizar la perspectiva de cuidados para que sea una propuesta integral que contemple tanto equipamientos como políticas públicas educativas, sanitarias y de salud mental, e incluya a quienes ejercen estas tareas, potenciando su articulación a escala regional.

JUVENTUDES

Educación, trabajo, vivienda y salud mental para las juventudes
Fortalecer y desarrollar el accionar del Estado para responder a las principales preocupaciones de las y los jóvenes de la región, atendiendo las demandas tanto de las zonas urbanas como de las rurales.



ENCUENTRO **REGIÓN CENTRO SUR**

Sistematización de los aportes de las mesas participativas al PEI

Conectividad y logística

OBSTÁCULOS IDENTIFICADOS





En esta mesa se identificaron múltiples obstáculos que afectan la conectividad y la logística de la región. La diversidad de actores presentes permitió abordar los problemas desde perspectivas complementarias: la productiva, la institucional, la social y la ambiental.

DEPENDENCIA DE CAMINOS RURALES CON GESTIÓN FRAGMENTADA

Las distintas localidades se caracterizan por la presencia de numerosos caminos rurales. La región concentra 489 establecimientos de agroindustria y minería que requieren traslado de la producción por dichos caminos, sobre todo en la primera milla logística. La mayoría de las localidades han tenido dificultades para construir un sistema fluido de gestión, dado por la falta de acuerdo entre sectores o la disponibilidad limitada de recursos económicos. De todos modos, ya existe una buena base para seguir avanzando: municipios como Benito Juárez y Tandil desarrollaron modelos de gestión de caminos rurales que hoy funcionan como ejemplo a nivel provincial. El desafío es poner en común esas experiencias y trabajarlas con fuerza junto a otros municipios de la región que muestran voluntad de transformar sus mecanismos institucionales para abordar el tema a nivel local.

USOS INDEBIDOS Y DETERIORO DE INFRAESTRUCTURA VIAL

Los usos indebidos de los caminos impactan negativamente en los continuos esfuerzos por mejorarlos. Referentes de ONGs y trabajadores de Vialidad señalan que los caminos más transitados reciben cargas excesivas por las mayores frecuencias y por la superación de límites de carga permitidos, lo que genera mayor deterioro luego de días de lluvia, demandando la mayor parte de los recursos. Esto genera un problema adicional en un escenario de financiamiento local limitado, en el que se debe priorizar cuáles caminos intervenir, relegando a aquellos menos transitados o de zonas aisladas. En este sentido, se destaca el programa provincial del Sistema Integrado de Control de Cargas, que incorpora balanzas de control dinámico de peso, con arcos, cámaras y sensores en rutas provinciales para identificar a los vehículos que exceden las cargas permitidas sin necesidad de detener la circulación. A nivel local, resulta igual de necesario avanzar en normativa municipal que regule y controle el uso de los caminos rurales, complementando este esfuerzo provincial.

IMPACTO DEL CAMBIO CLIMÁTICO SOBRE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

El impacto que el cambio climático tiene sobre la infraestructura vial, tanto por excesos hídricos como por sequías prolongadas, genera costos adicionales para los gobiernos locales que resultan difíciles de afrontar.



AUSENCIA DE RED FERROVIARIA

El problema de costos logísticos se agudiza frente a la ausencia de una red de ferrocarril que conecte la zona rural con centros de carga intermedios o de manera directa con el puerto de Quequén. Se configura así una estructura productiva que depende enteramente de la existencia y transitabilidad de los caminos disponibles para que las materias primas de la zona sean exportables, representando costos más altos de logística. Este aspecto es especialmente señalado tanto por actores vinculados al mundo productivo, como por referentes universitarios.

DERIVACIÓN DEL TRÁNSITO HACIA RUTAS PROVINCIALES

Frente al mal estado de la infraestructura vial nacional, se registra en el último tiempo una deriva del tránsito hacia las rutas provinciales, lo que incrementa las exigencias de mantenimiento. La región cuenta con el 18% de la red provincial de tierra. Asimismo, el proceso de desinversión nacional en infraestructura ferroviaria pone en riesgo la posibilidad de que el ferrocarril compense parte de esa limitación logística.

CONECTIVIDAD, ARRAIGO Y ACCESO EDUCATIVO

Las condiciones de los caminos rurales resultan también un eje central para las juventudes, su formación y profesionalización. La región presenta un problema de deserción escolar en los últimos años de secundaria y un acceso desigual a la universidad, que muestra una presencia casi nula de jóvenes provenientes de zonas rurales, siendo la falta de conectividad y accesibilidad un factor fundamental de esta problemática.

CONVIVENCIA PROBLEMÁTICA DEL TRÁNSITO URBANO Y EL TRANSPORTE PESADO

Las arterias principales de la infraestructura vial urbana son compartidas cotidianamente por camiones de carga, familias que deben desplazarse a sus diferentes actividades y turistas. La falta de banquinas, lugares de estacionamiento exclusivo o plantas de trasbordo de mercaderías impacta en el orden y la seguridad durante la circulación. En Tandil, el trayecto de la RN 226 ya se ha vuelto urbano, reportando múltiples víctimas fatales. En Azul, el transporte pesado cruza por zonas de bajos recursos, generando una alta siniestralidad con bicicletas y motos.

DILEMAS Y DESAFÍOS

La mesa identificó casos exitosos en la región como referencia para el desarrollo de políticas más amplias, junto con desafíos estructurales vinculados a los distintos modelos de desarrollo y la conectividad.

MODELO HEREDADO	MODELO PROPUESTO
Gestión centralizada sin articulación: gestión municipal aislada con recursos limitados, sin participación de productores ni sociedad civil. Dificultades para priorizar intervenciones y sostener la infraestructura.	Modelo cooperativo público privado (casos como Benito Juárez o Tandil): comisiones viales con participación de gobiernos locales, productores rurales y organizaciones de la sociedad civil. Define prioridades, tipos de intervención y destino de fondos de la Ley N° 13.010 y de la tasa vial. Modelo replicable y adaptable a las particularidades de cada municipio.

En la mesa se plantearon otros desafíos estructurales:

DESIGUALDADES ENTRE MUNICIPIOS

El modelo de articulación público-privada debe contemplar las diferencias y desigualdades entre municipios con mayor y menor disponibilidad de recursos. Implica también considerar las diferencias entre la producción agrícola y la ganadera -especialmente en los municipios de la cuenca del río Salado-, los requisitos y rendimientos de los campos y el impacto sobre los caminos.

INFRAESTRUCTURA Y MODELO DE DESARROLLO

El modelo agroexportador actual se encuentra focalizado en la exportación hacia los puertos, generando cada vez menos puestos de trabajo. El desafío es planificar la infraestructura no solo en base a este modelo, sino como una herramienta que sirva al desarrollo de una provincia con distintas posibilidades de crecimiento, poniendo en diálogo al sector minero, agroindustrial, turístico y a las personas que residen en la zona.

IMPACTO DE LA APERTURA ECONÓMICA EN LA MINERÍA REGIONAL

El modelo nacional basado en la apertura económica está teniendo impacto en la producción minera regional (que representa el 50,7% de la producción minera de la PBA) por la caída en la demanda interna de cemento, cal y áridos. Esto alimenta la necesidad de diseñar políticas de financiamiento para sectores emergentes -como la industria naranja (cultura, artesanía, diseño)- en los que muchos jóvenes encuentran sus primeros empleos.

APROVECHAMIENTO DEL PUERTO DE QUEQUÉN Y MULTIMODALIDAD

El puerto de Quequén resulta un desafío primordial para la región. Su potencial queda desaprovechado por la falta de un sistema de transporte multimodal que disminuya los costos de logística para la exportación de productos agrícolas. El impulso del ferrocarril surge como una fuerte demanda que no solo se piensa para el ámbito rural, sino también como transporte de pasajeros que ayudaría a impulsar otros sectores. Hoy la situación del ramal es crítica: menos del 3% de la mercadería que se exporta por Quequén llega en tren, frente a un 95% que se mueve por camiones.

DATOS PARA LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

Para diseñar planes estratégicos de conectividad a escala regional, se precisa de la generación de datos que cada municipio pueda aportar sobre tipos de industrias, siniestralidad vial, flujos y frecuencias de movimiento, entre otros.

PROPUESTAS Y ACUERDOS





La mesa construyó un conjunto de líneas de acción con respaldo amplio entre los participantes, organizadas en seis ejes temáticos:

CORREDOR MULTIMODAL AL PUERTO DE QUEQUÉN

Se impulsa la idea de un sistema de movilidad multimodal haciendo hincapié en la red ferroviaria y en la revisión del poder de acción de la Provincia sobre el tema. El énfasis se pone sobre un tren que llegue al puerto de Quequén para distribuir las cargas que recaen de manera exclusiva sobre la infraestructura vial y reducir costos de transporte. El tramo más corto para reactivar esta conexión, Olavarría–Azul–Tandil–Quequén, tiene un costo estimado de rehabilitación de vías cercano a los 100 millones de dólares, y es actualmente objeto de gestión conjunta entre los municipios de la región y el Consorcio de Gestión del Puerto de Quequén. Las propuestas de multimodalidad incluyen además trenes para pasajeros, bicisendas en la ciudad y un sistema de transporte fortalecido que incremente la accesibilidad y la conectividad al interior de las ciudades y entre ellas.

MESAS DE TRABAJO SOBRE INFRAESTRUCTURA RURAL

Se propone la creación de mesas de trabajo sobre infraestructura rural (caminos y equipamientos), replicando el modelo de Benito Juárez, que contemplen asesoramiento de productores y actores civiles locales. Podrían aplicarse incentivos o regulaciones para los beneficiarios, como el aporte obligatorio de tosca por parte de aquellos sectores productivos que generan deterioros adicionales. A su vez, se requiere un plan de mejoras para los operarios viales que pernoctan en casillas en el campo, incluyendo viáticos u otro tipo de plus salarial que mejore las condiciones laborales y el cuidado de la maquinaria municipal.

CONTROL DE CARGAS EXCESIVAS

La Provincia cuenta con un Plan que incluye la instalación de 40 balanzas estratégicas con arcos dinámicos, cámaras y sensores para identificar camiones que exceden las cargas permitidas y deforman las rutas (como en las RP 29, 30 y 74), con el objetivo de generar multas sin la necesidad de controles físicos que detengan la circulación del vehículo. Esta iniciativa se complementa con el desafío, ya señalado, de fortalecer la generación de datos municipales y provinciales que permitan planificar la conectividad a escala regional.

SEGURIDAD VIAL URBANA Y ORDENAMIENTO DEL TRÁNSITO

Las organizaciones civiles de seguridad vial impulsan la institucionalización de la educación vial a través de la creación de parques destinados para tal fin y proponen intervenciones específicas para ordenar la combinación de tránsito pesado y ligero. Las propuestas incluyen: construcción de dársenas de aceleración y desaceleración en accesos peligrosos (ej. acceso a Don Bosco con RP 74); diseño de terceros carriles de sobrepaso en zonas con marcados desniveles geográficos de la RP 74; ejecución de circunvalaciones y desvíos (bypass) para sacar el transporte pesado de los ejidos urbanos (como en Tandil y el corredor Azul que une la RN 3 con la RP 51); y creación de plantas de trasbordo de mercadería y lugares de estacionamiento exclusivo para camiones.

CORREDORES REGIONALES Y FINANCIAMIENTO DE PROYECTOS EJECUTIVOS

La región busca avanzar en la consolidación de proyectos ejecutivos concretos que materialicen la idea de corredores regionales, para lo cual busca comprometer a la Provincia a otorgar el financiamiento que permita realizar los estudios técnicos necesarios. La obtención de proyectos ejecutivos es condición para acceder a otras fuentes de financiamiento, como la internacional. En este sentido, se plantea con fuerza la necesidad de fortalecer el corredor provincial de la RP 51, que une los puertos del norte bonaerense con Bahía Blanca, y la RP 86, que conecta con el puerto de Quequén uniendo a General La Madrid, Benito Juárez y Laprida, en proyectos concretos como la duplicación de la traza entre Azul y Olavarría, o en la construcción de terceros carriles y la pavimentación de banquinas en el resto de los tramos.

ACTUALIZACIÓN DE CÓDIGOS DE DESARROLLO URBANO

Diferentes actores, entre ellos funcionarios de Azul, señalan que el crecimiento de las ciudades invita a actualizar los Códigos de Desarrollo Urbano para ordenar la superposición de los usos del suelo, dando respuesta a la coexistencia de tránsito urbano y transporte pesado en las arterias principales.

PROPUESTAS ESPECÍFICAS MENCIONADAS EN LA MESA

- Ferrocarril de carga al puerto de Quequén y servicio de pasajeros regional.
- Replicación del modelo de Comisión Vial de Benito Juárez o la Cooperativa Vial de Tandil en todos los municipios de la región.
- Instalación de balanzas dinámicas en las RP 29, 30 y 74, y puesta en valor de los tramos urbanos de las otras localidades de la región.
- Construcción de dársenas, terceros carriles y circunvalaciones (bypass) para Tandil y Azul.
- Corredor RP 86 que llega hasta el puerto de Quequén. Financiamiento provincial para proyectos ejecutivos de corredores regionales, como la RP 51.
- Creación de parques específicos e institucionalización de la educación vial.
- Actualización de Códigos de Desarrollo Urbano para ordenar usos del suelo.

Energía accesible y sostenible

OBSTÁCULOS IDENTIFICADOS





El sistema actual de transporte eléctrico replica de manera continua un esquema de inversión que prioriza las zonas de mayor demanda. El mercado persigue las inversiones rentables para su propia estructura, lo que hace que la planificación estatal resulte fundamental para extender el servicio hacia las zonas en crecimiento y las más alejadas. Estas inversiones representan esfuerzos significativos para el gobierno provincial, en un marco de desinversión nacional, disolución del Consejo Federal y quita de fondos compensadores.

SISTEMA DE TRANSPORTE ELÉCTRICO SATURADO

Del total de la demanda generada en la región, la industria y grandes comercios tienen la mayor participación, con el 43%, mientras que los usuarios residenciales abarcan el 29% de la demanda y los comercios minoristas el 28%. Frente a un sistema saturado, la inversión en transporte eléctrico es ineludible para garantizar un suministro continuo y de calidad que dé estabilidad a los hogares y a la industria. Las distribuidoras intermedias y cooperativas también presentan dificultades para llevar sus proyectos a cabo por la falta de créditos o financiamiento nacional.

MARCO REGULATORIO RESTRICTIVO PARA COOPERATIVAS

Las distribuidoras y cooperativas enfrentan problemas acumulados por desajustes tarifarios que no pudieron solventar mediante la libre generación, almacenamiento o distribución de energía, dado que el marco regulatorio no lo permitía. La reglamentación de la Ley de Generación Distribuida Comunitaria de 2026 es un paso significativo para revertir esta situación.

DÉFICIT ENERGÉTICO Y ACCESO DESIGUAL

Las zonas más alejadas y los barrios populares, especialmente aquellos con jefatura femenina, presentan grandes dificultades para acceder a la energía eléctrica y a la red de gas, debiendo recurrir a garrafas que incrementan sus costos y su vulnerabilidad.

TENSIÓN ENTRE EXPLOTACIÓN DE RECURSOS Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

Existe un debate sobre la necesidad de explotar recursos propios (gas y petróleo) para uso local y para lograr una inserción geopolítica más estratégica, a la vez que se reconocen los impactos ambientales que este modelo de desarrollo genera en el entorno y su contribución a otras problemáticas que sufre la región.

DILEMAS Y DESAFÍOS

La mesa identificó un dilema central: el escenario actual obliga a pensar en esquemas de diversificación de fuentes y desconcentración de la generación, pero la estructura existente requiere inversiones graduales mientras se trabaja para reducir el nivel de consumo. El momento más conflictivo surge en los meses de enero, mayo y junio, cuando la totalidad de los sectores (industrial, productivo, comercial y doméstico) se acercan entre sí respecto de los niveles de demanda, ya que las temperaturas en esos momentos se vuelven extremas. Hay un acuerdo claro sobre la necesidad de una transición energética, pero el camino debe construirse de manera ordenada.

Actualmente, la potencia instalada de energías renovables que posee la región es de 341,7 MW, lo cual representa el 2% de la potencia instalada provincial. Esta es otorgada a partir de tres proyectos de energía eólica, que son el Parque Eólico La Elbita (Tandil), La Buena Ventura (Adolfo Gonzales Chaves) y Vientos de Olavarría (Olavarría).

MODELO HEREDADO	MODELO PROPUESTO
Modelo extractivo-exportador: explotación de recursos orientada a la exportación de materias primas. Genera dependencia externa, impacto ambiental y escasos beneficios locales.	Soberanía energética y desarrollo local: diversificación de la matriz, industrialización de bienes y empoderamiento de la comunidad organizada. Requiere marco normativo actualizado, financiamiento y articulación entre actores.

En la mesa se plantearon otros tres desafíos estructurales:

DIVERSIFICACIÓN DE LA MATRIZ ENERGÉTICA

La democratización del acceso aparece como una necesidad y una oportunidad de desarrollo local que acompañe la transición hacia energías limpias, mediante el empoderamiento de la propia comunidad organizada. La reglamentación de la Ley de Generación Distribuida Comunitaria (2026) abre esta posibilidad para actores como las cooperativas.

BIOGÁS, BIODIGESTORES Y BIOFERTILIZANTES

Desde sectores variados (académico-científico, BAGSA, la Usina de Tandil, entre otros) existe fuerte apoyo a proyectos locales de biogás, biodigestores y biofertilizantes, con experiencias cercanas y exitosas que podrían replicarse. El desafío es articular sectores y obtener financiamiento para concretarlos, contribuyendo al aprovechamiento eficiente de desechos.

ROL DEL SECTOR CIENTÍFICO-TECNOLÓGICO

La región cuenta con herramientas y potencial para avanzar en investigación y desarrollo de soluciones energéticas. La Universidad y los grupos de investigación se reconocen como actores clave y están dispuestos a colaborar. El desafío es diseñar políticas públicas que definan problemáticas concretas y prioritarias, y aseguren el financiamiento necesario con el apoyo del sector de ciencia y tecnología.

PROPUESTAS Y ACUERDOS



La mesa construyó un conjunto de líneas de acción con respaldo amplio entre las y los participantes. La planificación del transporte eléctrico, los esquemas asociativos mixtos, el financiamiento y la actualización del marco normativo concentran las principales propuestas.

PLANIFICACIÓN PROVINCIAL DEL TRANSPORTE ELÉCTRICO

El fortalecimiento del sistema eléctrico requiere acción en tres niveles: nacional, provincial y local. Frente a la ausencia de acciones nacionales, es clave sostener y fortalecer el Programa Provincial de Fortalecimiento del Sistema de Energía Eléctrica, que se enfoque en el transporte y la subtransmisión provincial (líneas de 132 kV, 33 kV y 13,2 kV) con nuevas estaciones transformadoras, y diversificar la matriz con parques solares de generación distribuida y parques eólicos. Un suministro estable es condición necesaria para radicar industrias y sostener el crecimiento de las ciudades de la región.

ESQUEMAS ASOCIATIVOS PÚBLICO-PRIVADOS

Los modelos mixtos entre sector público y privado se valoran positivamente en base a experiencias locales, como la Usina de Tandil. Su contribución a la articulación entre sectores y la coordinación de esfuerzos territoriales resultó clave para el aprovechamiento de recursos, con beneficios que se busca replicar a través de distintas alianzas.

LÍNEAS DE CRÉDITO Y FINANCIAMIENTO BLANDO

La falta de financiamiento es uno de los obstáculos principales para los proyectos de diversificación energética. Se proponen líneas de crédito blando para: (a) diversificación de la matriz -biodigestores, biofertilizantes, biogás, parques solares locales- y (b) universidades y centros de investigación, para avanzar en iniciativas propias y resolver problemáticas concretas requeridas por el gobierno provincial.

MARCO NORMATIVO PARA LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA

La transición debe construirse desde el diálogo entre actores fundamentales: cooperativas, distribuidoras, Universidad y personas usuarias. La transformación debe alcanzar el marco normativo para regular la participación de todas las partes en la generación, el almacenamiento y la distribución de energía desde distintas fuentes, asegurando tarifas justas, atendiendo la pobreza energética y las necesidades de una zona fría.

ANÁLISIS DE COSTOS Y SOSTENIMIENTO DE HERRAMIENTAS FEDERALES

Se propone avanzar en un análisis integral de costos, pérdidas y necesidades de inversión de las distribuidoras, sosteniendo herramientas federales -como el Fondo Compensador Tarifario- para garantizar tarifas homogéneas en localidades pequeñas de la PBA.





PROPUESTAS Y PROYECTOS CON RESPALDO DE LA MESA

- Plan provincial de transporte eléctrico con criterio de equilibrio territorial.
- Nuevos parques solares locales en manos de cooperativas para aliviar líneas de subtransmisión.
- Programa de biodigestores, biofertilizantes y biogás con articulación entre BAGSA, Usina de Tandil y Universidad.
- Líneas de crédito blando para proyectos de diversificación de la matriz energética de cooperativas y distribuidoras.
- Actualización del marco normativo para habilitar generación, almacenamiento y distribución por cooperativas.
- Mantenimiento y fortalecimiento del Fondo Compensador Tarifario para tarifas homogéneas en localidades pequeñas.

Gestión Integrada del Recurso Hídrico

OBSTÁCULOS IDENTIFICADOS



CICLOS DE SEQUÍAS E INUNDACIONES

La alternancia entre extremos hídricos fue uno de los puntos de mayor consenso. Se señaló que la región presenta pendientes que favorecen el escurrimiento rápido del agua y que, debido a la antropización y la pérdida de ecosistemas que retenían y retardaban ese escurrimiento (pajonales, pastizales nativos y cubetas naturales), las crecidas son más rápidas y severas que décadas atrás. Representantes del sector agropecuario indicaron que las sequías prolongadas pueden demorar hasta cinco años la recuperación de los rendimientos productivos, mientras que técnicos del Instituto de Hidrología de Llanuras advirtieron que la frecuencia e intensidad de estos eventos seguirá aumentando por el cambio climático.

CALIDAD DEL ACUÍFERO

Técnicos de la UNICEN plantearon que el acuífero que abastece a la región presenta contaminación por compuestos farmacéuticos, efluentes industriales y de la agroindustria rural. Se señaló que las plantas cloacales existentes no están diseñadas para retener este tipo de contaminantes y que la remediación del acuífero es compleja, por lo que la prevención y el monitoreo continuo aparecen como la estrategia más viable. A su vez, el acuífero presenta niveles variables de arsénico, exponiendo a quienes consumen agua proveniente de perforaciones.

EXPANSIÓN URBANA SOBRE ZONAS DE RECARGA

Organizaciones ambientales y técnicos municipales coincidieron en señalar que el crecimiento urbano sobre las sierras (principal zona de recarga del acuífero y naciente de los arroyos urbanos) genera un doble impacto: impermeabiliza el suelo reduciendo la infiltración y aumenta el riesgo de inundación aguas abajo. Se señaló que, en Tandil, este proceso ocurre en incumplimiento del Plan de Ordenamiento Territorial y la Ley de Paisaje Natural Protegido, a través de excepciones que habilitan construcciones en zonas no permitidas.

BRECHAS DE ACCESO A SERVICIOS BÁSICOS

Organizaciones sociales señalaron que una parte de la población de la región no tiene acceso a agua potable de red ni a saneamiento cloacal. Se planteó que la eliminación de organismos nacionales de financiamiento de infraestructura sanitaria trasladó esa responsabilidad a la Provincia y a los municipios, sin los recursos equivalentes, dejando obras inconclusas. La mesa discutió el rol de la Obra Pública como herramienta para reducir desigualdades territoriales.







DILEMAS Y DESAFÍOS

La mesa identificó un dilema central que atravesó gran parte del debate: la infraestructura hídrica de la región fue diseñada para evacuar el agua lo más rápido posible. Ese criterio (instalado en la formación profesional y en las obras existentes) enfrenta hoy la necesidad de un cambio de paradigma. Tanto desde la Autoridad del Agua como desde los municipios y el sector académico coincidieron en que la prioridad debe ser retener el agua en momentos de exceso para disponer de ella en temporada de sequías.

MODELO HEREDADO	MODELO PROPUESTO
Paradigma del drenaje: evacuar el agua lo más rápido posible. Criterio histórico de la ingeniería hidráulica, instalado en la formación profesional y en la mayor parte de la infraestructura existente.	Paradigma de la retención: retener agua en momentos de exceso para usarla en sequías. Requiere obras de pequeña escala, gobernanza coordinada y un cambio en los criterios de planificación y diseño de infraestructura.

En la mesa se plantearon otros tres desafíos estructurales:

GOBERNANZA DE CUENCAS

Se señaló que la gestión del agua tiene una dimensión interjurisdiccional que la normativa y la estructura institucional actual no resuelven de manera clara. Representantes municipales plantearon la necesidad de fortalecer la articulación entre Provincia y municipios, con roles bien definidos y mecanismos concretos para la gestión integrada de cuencas. Se coincidió en que los comités de cuenca existentes son el ámbito natural para ese trabajo, pero que requieren mayor institucionalización y recursos para funcionar efectivamente.

DATOS Y PRONÓSTICO

La Provincia cuenta con una red de monitoreo hídrico, fortalecida por la renovación de su convenio con Países Bajos, en el marco del Proyecto Blue Deal. Dada la tecnología existente, el Instituto de Hidrología de Llanuras, planteó que sería posible gestionar compuertas y niveles hídricos en tiempo real a partir de datos de humedad del suelo y precipitaciones previstas. El desafío es construir sistemas de datos compartidos entre todos los actores del territorio y sostenerlos como política de Estado. Si bien el ADA está potenciando esquemas donde las comunidades producen y comparten datos hídricos, se busca fortalecer dichas redes y ampliarlas a distintos actores. En esta línea, también avanza el fortalecimiento del Sistema Inteligente de Monitoreo, Prevención y Análisis de Riesgos Hidrometeorológicos (SIMPARH), a partir de la instalación de 250 Estaciones Meteorológicas Automáticas en todo el territorio provincial, sumando además estaciones existentes de otros organismos a este sistema integrado.

ESCENARIOS FUTUROS

Varios actores técnico-académicos y de gestión territorial (IHLLA, ADA, municipios), coincidieron en que la planificación debe incorporar escenarios de mayor variabilidad climática: no solo gestionar la situación actual sino anticipar condiciones más extremas, dándole un mayor peso a los criterios hídricos, como se está haciendo en el proceso de convalidación del Plan de Ordenamiento Territorial de Tandil. El Instituto de Hidrología de Llanuras señaló que los modelos disponibles ya permiten hacer ese ejercicio y que la región cuenta con experiencia acumulada para abordarlo.

PROPUESTAS Y ACUERDOS



La mesa construyó un conjunto de líneas de acción con respaldo amplio entre las y los participantes. En la mesa se plantearon cinco ejes de propuestas:

OBRAS DE RETENCIÓN

Construir micro-represas, compuertas de regulación y módulos agrohidrológicos de pequeña y mediana escala para retener agua dulce y regular crecidas. El municipio de Ayacucho, en conjunto con el ADA y en el marco del Proyecto Blue Deal, presentó experiencias concretas de este tipo de intervenciones como modelo replicable en la región.

CALIDAD Y MONITOREO DEL ACUÍFERO

Profundizar el monitoreo de contaminantes emergentes en el acuífero (fármacos, agroquímicos, efluentes industriales); ampliar las plantas de tratamiento de efluentes cloacales; y regularizar los permisos de vuelco completando el proceso simplificado recientemente por el ADA. Profesionales de la UNICEN y del IHLLA plantearon además la necesidad de acompañar estas medidas estructurales con políticas de capacitación y comunicación ambiental dirigidas a industrias, productores agropecuarios y a la población en general, como condición necesaria para que las intervenciones técnicas tengan efectividad en el territorio.

ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Se planteó la necesidad de elaborar y convalidar planes de ordenamiento territorial con enfoque ambiental e hídrico explícito, que regulen el crecimiento urbano sobre zonas de recarga y establezcan criterios claros para el uso del suelo. Se propuso además impulsar una ley provincial de conservación de suelos y agua que promueva buenas prácticas agrícolas (siembra en curvas de nivel, cultivos de servicio y terrazas), iniciativa presentada por el Colegio de Ingenieros Agrónomos.

GOBERNANZA Y DATOS PÚBLICOS

Fortalecer los comités de cuenca existentes; sostener la Red de Monitoreo como política de Estado más allá de los ciclos de gobierno; socializar los datos para que todos los actores puedan usarlos en la toma de decisiones; y mejorar la coordinación entre los organismos provinciales, los municipios, el sector productivo y el sector académico para una gestión integrada del recurso hídrico. A futuro, se plantea la posibilidad de complementar este relevamiento automatizado de datos con modelos hidrogeológicos y de dinámica de agua superficial que permitan desarrollar sistemas de alerta temprana, en línea con la experiencia ya desarrollada por el IHLLA en la cuenca del arroyo del Azul, donde un modelo de pronóstico hidrológico calibrado con la red de monitoreo propia viene anticipando crecidas desde 2005. Los comités de cuenca aparecen como el ámbito institucional adecuado para apoyar estos desarrollos, ordenando desde allí tanto la planificación como la respuesta ante emergencias.

ACCESO UNIVERSAL Y EDUCACIÓN AMBIENTAL

Representantes de organizaciones sociales señalaron que la retirada del Estado nacional en materia de financiamiento de infraestructura sanitaria profundizó las brechas de acceso al agua potable y saneamiento en los barrios populares de la región. Se planteó la necesidad de que la Provincia retome ese rol para dar continuidad a las obras inconclusas y extender la cobertura. Se propuso además incorporar el conocimiento del territorio hídrico local -acuíferos, cuencas, cubetas, pastizales- en las escuelas como medida no estructural de largo plazo.

PROPUESTAS Y PROYECTOS CON RESPALDO DE LA MESA

- Fortalecimiento de los proyectos de agrohidrología en los campos de la región, en articulación con el INTA y el IHLLA.
- Nueva Planta de Tratamiento Cloacal en Tandil.
- Nueva Planta de Tratamiento y Eliminación de fármacos en el agua (tecnología de ósmosis inversa, nanofiltración, carbón activado u otras).
- Programa de expansión de redes de agua y saneamiento para barrios populares.
- Programa de prevención y monitoreo de calidad de agua, con participación ciudadana y de sectores universitarios, que amplíe la búsqueda de contaminantes.
- Ampliación de las Estaciones de Monitoreo del SIMPARH, que incluya un Centro de Monitoreo Regional (CeMRe), para la toma de decisiones frente a posibles desastres de tipo hidrometeorológico.
- Obras de micro-represas y retención, replicando la experiencia del Proyecto Blue Deal en los municipios de la región.

Infraestructura para los Sistemas de Ciudades

OBSTÁCULOS IDENTIFICADOS





La Región Centro Sur ha mostrado, en 2022, un crecimiento poblacional intercensal del 12% mientras que los hogares lo hicieron en un 28%. Estos números se traducen en una expansión de hogares unipersonales, pasando de constituir el 22% en 2010, a alcanzar el 29% en 2022.

CIUDAD DISPERSA VS. COMPACTA

Diferentes actores plantean que el crecimiento de las ciudades ocurre de forma dispersa y espontánea, respondiendo más a las necesidades del mercado inmobiliario que a la planificación. Las ciudades grandes e intermedias incrementan su extensión sin correlación necesaria con el incremento poblacional, generando costos para extender servicios, problemas de transporte y accesibilidad, y segregación espacial. Surge, especialmente entre representantes de gobiernos locales, la preocupación por la obtención de financiamiento para afrontar todas las demandas que aparecen a raíz de este proceso.

TRANSPORTE Y CONECTIVIDAD REGIONAL

Trabajadores/as y funcionarios/as de las administraciones locales plantean que la falta de un sistema de transporte público robusto que conecte las ciudades dificulta y encarece los traslados, afectando especialmente a las y los jóvenes que deben asistir a la Universidad. Esto fomenta el desarraigo y la migración hacia las ciudades centrales. La UNICEN cumple un rol estratégico con sedes en Tandil, Olavarría, Azul y una subsede en Quequén.

IMPACTO AMBIENTAL URBANO

El crecimiento experimentado genera impacto sobre las áreas bajas de las ciudades, con aumento de anegamientos e inundaciones por impermeabilización del suelo. El impacto de los agroquímicos sobre suelos de uso urbano es otra preocupación. Los 15 parques industriales de la región -la mitad en Olavarría y Azul- presentan deficiencias en el tratamiento de efluentes, emisiones y residuos. Representantes de organismos especializados, como el INTA, advierten sobre el conflicto que genera la expansión urbana, en el encuentro entre el tejido urbano y las producciones intensivas.

CENTRALIZACIÓN ADMINISTRATIVA Y FRAGMENTACIÓN REGIONAL

La centralización del Gobierno de la Provincia en La Plata impacta en el territorio: los trámites siguen siendo extensos y requieren instancias presenciales en la capital provincial. Las regionalizaciones son útiles para diseñar políticas, pero la propuesta del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos convive con otros esquemas territoriales (como Salud y Educación), dificultando la consolidación de criterios regionales compartidos y el desarrollo de una identidad común.

DILEMAS Y DESAFÍOS

La mesa identificó un dilema central: los municipios necesitan fuentes de financiamiento propias para costear la infraestructura urbana frente a la creciente dolarización de la cadena de valor de la construcción, al tiempo que deben tener listos proyectos ejecutivos para aprovechar los recursos cuando aparezcan.

MODELO HEREDADO	MODELO PROPUESTO
Modelo de ciudad dispersa: expansión espontánea impulsada por el mercado inmobiliario. Encarece los servicios públicos, genera segregación espacial y avanza sobre suelos de otros usos.	Modelo de ciudad compacta: densificación planificada, recuperación de vacíos intersticiales y regulación del suelo. Requiere normativa actualizada, instrumentos de gestión territorial y participación ciudadana activa.





En la mesa se plantearon otros tres desafíos estructurales:

OPORTUNIDADES PARA JÓVENES Y ECONOMÍA DEL CONOCIMIENTO

Uno de los desafíos centrales de la región es retener a sus jóvenes profesionales, que muchas veces migran hacia la Región Metropolitana en busca de mejores oportunidades laborales una vez finalizados sus estudios. Frente a esto, es necesario avanzar en la generación de equipamiento y condiciones laborales que permitan construir ciudades "amables", capaces no sólo de retener talento local sino también de atraer a quienes migran desde la RMBA, especialmente vinculados al sector de la economía del conocimiento.

SUSTENTABILIDAD AMBIENTAL Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA

La región busca mitigar los efectos del cambio climático (aumento de temperatura superficial urbana, pérdida de cobertura verde) e impulsar proyectos de biogás a partir de residuos sólidos urbanos. Se están desarrollando capacidades para gestionar residuos tecnológicos, cuyo volumen crecerá exponencialmente.

COOPERACIÓN INTERMUNICIPAL

La región reconoce una oportunidad en los esquemas cooperativos entre municipios y en las mesas de trabajo multisectoriales. La estrategia del trabajo cooperativo y continuado permite construir soluciones urbanas que contemplen los estudios ya realizados y las miradas de los diferentes actores. Esta lógica cooperativa es, además, la que mejor aprovecha el pujante sistema de ciudades que caracteriza a la región: en lugar de que cada municipio compita de manera aislada por atraer inversión, población o servicios, la articulación entre los centros subregionales de mayor complejidad (Tandil, Olavarría y Azul) y el resto de las localidades permite potenciar las fortalezas de cada territorio y sostener un desarrollo más equilibrado y de mayor alcance para el conjunto de la región.

PROPUESTAS Y ACUERDOS





La mesa construyó un conjunto de líneas de acción con respaldo amplio entre las y los participantes. La necesidad de planificar las ciudades y lograr mayor conectividad intrarregional impulsa la mayor parte de las propuestas.

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN TERRITORIAL LOCAL

Implementar normativas e instrumentos para que los privados aporten a la dotación de infraestructura en áreas consolidadas. Crear bancos de suelo municipales (tomando el ejemplo de General La Madrid) para planificar la adquisición de tierras de forma previa a la expansión habitacional. Transformar los vacíos intersticiales en equipamiento público o viviendas sociales.

MODERNIZACIÓN NORMATIVA Y PRESUPUESTO PARTICIPATIVO

Consolidar espacios participativos municipales con fondos propios para materializar las propuestas ciudadanas. Modernizar la normativa provincial para contemplar los impactos de las leyes actuales sobre la expansión urbana y facilitar los trámites de suelo.

CONECTIVIDAD E INFRAESTRUCTURA PERIURBANA

Dotar a las zonas periurbanas de producción intensiva con caminos adecuados y tendido de electricidad trifásica para asegurar la sustentabilidad económica y el abastecimiento local sin forzar la relocalización de actividades.

SISTEMA DE MOVILIDAD URBANA Y REGIONAL

Fortalecer el sistema público de transporte multimodal dentro y entre ciudades: incorporar bicisendas, impulsar la vuelta del tren de pasajeros y diseñar un sistema de transporte que vincule localidades, polos educativos e infraestructura de cuidado. Fortalecer la red vial en sentido este-oeste para conformar una estructura de red en la Provincia.

INFRAESTRUCTURA VERDE Y MONITOREO AMBIENTAL

Incorporar infraestructura verde en el diseño de la planificación regional con indicadores. Instalar redes de monitoreo de calidad de aire para generar datos aplicables a la toma de decisiones políticas y de infraestructura. En línea con Soluciones basadas en la Naturaleza que ya se aplican en otras ciudades (corredores verdes, arbolado urbano de alto porte y jardines infiltrantes que mejoran la regulación hídrica, reducen la temperatura superficial urbana y absorben contaminantes), se propone avanzar en soluciones similares en los principales centros de la región, para mitigar el efecto de isla de calor y los anegamientos ya identificados en el diagnóstico ambiental.

ECONOMÍA CIRCULAR Y DESARROLLO LOCAL

Avanzar hacia una economía circular en la región, fortaleciendo el agregado de valor en origen y reutilizando recursos que hoy se desechan. Esto incluye procesos como la generación de biogás a partir de residuos sólidos urbanos, el aprovechamiento de excedentes que hoy no se reincorporan a la cadena productiva en los parques industriales, o las economías regionales que no completan su agregado de valor dentro de la región. Para esto es pertinente proyectar

GESTIÓN PATRIMONIAL

Desde el Instituto de Historia de la UNICEN, se establece la necesidad de promover mejoras en la gestión del patrimonio, ampliando la visión más allá de los objetivos turísticos y buscando establecer acuerdos comunitarios sobre su valorización, a partir de espacios de participación de las y los ciudadanos. Por otro lado, se solicita establecer la obligatoriedad de evaluaciones de impacto patrimonial en la normativa.

PROPUESTAS Y PROYECTOS CON RESPALDO DE LA MESA

- Plan de movilidad urbana para ciudades grandes e intermedias.
- Banco de suelo municipal para planificación habitacional preventiva.
- Programa de presupuesto participativo con fondos municipales.
- Red intrarregional de transporte público multimodal con inclusión del tren de pasajeros.
- Incorporación de infraestructura verde con indicadores de cumplimiento en los planes de ordenamiento territorial.
- Red de monitoreo de calidad de aire en articulación con UNICEN, CONICET, CIC, INTA e INTI.
- Proyectos de biogás a partir de RSU y economía circular en parques industriales.
- Fortalecimiento de una gestión patrimonial que trascienda los objetivos turísticos (ej. recuperación del Teatro Cervantes de Tandil).

Infraestructura del Cuidado

OBSTÁCULOS IDENTIFICADOS



Las y los participantes identificaron un conjunto de obstáculos estructurales que atraviesan los sistemas de cuidado en la región. La diversidad de actores participantes, aunque predominantemente residentes en Tandil, permitió abordar cada problemática desde perspectivas complementarias: la técnica, la institucional, la comunitaria y la de género.

Sin embargo, destacó la amplia mayoría de mujeres presentes en la mesa, escenario que se condice con la distribución de tareas que socialmente vincula más fuertemente a este género con el tema abordado.

CRISIS DE INFRAESTRUCTURA Y VACANTES

La región presenta una profunda insuficiencia de espacios destinados al cuidado de personas mayores y personas con discapacidad. La tasa de dependencia regional es del 54,4%, lo que genera una fuerte presión sobre las familias y sobre los equipos e instituciones de atención. Vecinas de Benito Juárez transmiten que la crisis económica aceleró el cierre de servicios privados de cuidado, dejando como única alternativa espacios municipales que se encuentran saturados y sin capacidad de respuesta suficiente.

CONVIVENCIA INADECUADA ENTRE POBLACIONES CON DISTINTAS NECESIDADES

La falta de vacantes e infraestructura adecuada deriva en situaciones donde personas mayores, personas con discapacidad y mujeres en situación de violencia de género comparten instituciones que no están preparadas para atender las necesidades específicas de cada grupo. A esto se suma el funcionamiento precario de hogares y centros de cuidado que operan sin las habilitaciones correspondientes, afectando tanto la seguridad de las personas residentes como las condiciones laborales de quienes allí trabajan.

ENVEJECIMIENTO POBLACIONAL Y ESCASEZ DE EQUIPOS PROFESIONALES

La creciente demanda de cuidados asociada al envejecimiento de la población profundiza la presión sobre los sistemas existentes. Simultáneamente, la región enfrenta dificultades para sostener equipos profesionales estables y completos en las distintas ciudades, afectando la calidad y continuidad de las tareas de atención.

DÉFICITS DE CUIDADO PARA LAS INFANCIAS

Se identifican demandas vinculadas al cuidado de niños y niñas, particularmente en relación con la necesidad de horarios más flexibles y esquemas adaptados a las dinámicas laborales urbanas y rurales, que permitan garantizar el derecho al cuidado y favorecer la autonomía económica y personal de las mujeres cuidadoras.

TRANSPORTE Y CONECTIVIDAD COMO BARRERAS DE ACCESO

Las dificultades de acceso al cuidado se encuentran estrechamente vinculadas a los déficits del transporte público y la conectividad regional. La baja frecuencia y cobertura de los servicios limita el acceso a instituciones de salud, educación y cuidado, especialmente para quienes viven en barrios alejados o deben trasladarse entre ciudades, obligando a muchas personas a recurrir a servicios privados de transporte con mayores costos.

ACCESO A ESPACIOS PÚBLICOS Y ENTORNOS NATURALES

Se identifica la necesidad de ampliar el acceso a espacios públicos y entornos naturales que permitan fortalecer estrategias de cuidado comunitario y mejorar la calidad de vida de las personas que requieren atención. La falta de infraestructura accesible, de arquitectura universal y de alternativas de movilidad sustentable, junto con procesos de privatización del acceso a la naturaleza, dificultan estas posibilidades.

SALUD MENTAL Y CONSUMOS PROBLEMÁTICOS

Crecen las preocupaciones en torno a la salud mental y los consumos problemáticos, especialmente entre jóvenes. Representantes de sectores universitarios, de las organizaciones sociales y de la salud, señalan la situación y plantean que la falta de infraestructura y servicios especializados para abordar estas problemáticas se vincula con contextos de vulneración de derechos, precariedad laboral y dificultades de acceso a la vivienda, configurando escenarios de mayor exposición y fragilidad social.

RETIRADA DEL ESTADO NACIONAL Y DESARTICULACIÓN INSTITUCIONAL

La retirada del Estado nacional profundiza las dificultades existentes, trasladando mayores responsabilidades a los gobiernos provinciales y municipales sin los recursos equivalentes. La falta de financiamiento, infraestructura y profesionales, sumada a la desarticulación institucional, genera políticas fragmentadas y respuestas parciales que dificultan la construcción de estrategias integrales de cuidado.

DILEMAS Y DESAFÍOS





Los sistemas de atención y cuidado atraviesan un escenario de creciente vulnerabilidad, profundizado por la interrupción de políticas y fondos provenientes del Estado nacional. El 23% de las personas en la región no cuenta con cobertura de salud, y el 98,6% de los hogares resuelve los cuidados dentro del propio núcleo doméstico. Esta situación impacta de manera especial en los sectores más vulnerables y en quienes sostienen las tareas de cuidado, mayoritariamente mujeres, quienes dedican un promedio de 6:30 horas diarias a dichas tareas.

CARGA DESIGUAL SOBRE LAS MUJERES Y COMPATIBILIZACIÓN LABORAL

Las situaciones de pluriempleo y precarización económica obligan a amplios sectores de la población a extender sus jornadas laborales, incrementando la necesidad de contar con instituciones de cuidado con horarios más flexibles y esquemas de atención adaptados tanto a contextos urbanos como rurales. La mayor parte de esa carga recae sobre las mujeres, quienes enfrentan mayores dificultades para compatibilizar el trabajo remunerado con las responsabilidades domésticas y comunitarias.

DESIGUALDADES TERRITORIALES EN EL ACCESO A SERVICIOS

La región presenta importantes brechas territoriales vinculadas al acceso a servicios de salud, educación y cuidado. Los desplazamientos entre ciudades reflejan la concentración de determinados servicios, especialmente aquellos relacionados con salud mental, consumos problemáticos, cuidados para personas mayores y acompañamiento a mujeres en situación de violencia de género.

PRESIÓN DEL ENVEJECIMIENTO SOBRE LOS SISTEMAS DE CUIDADO

El envejecimiento poblacional profundiza la presión sobre los sistemas de cuidado, las personas presentes vinculadas a tareas de cuidado y atención en espacios formales plantean la necesidad de ampliar no solo la infraestructura asistencial, sino también los espacios comunitarios que favorezcan la integración social y mejoren la calidad de vida de las personas mayores.

TRANSPORTE COMO DESAFÍO ESTRUCTURAL

Las falencias en conectividad y frecuencia del transporte limitan el acceso a servicios e infraestructura, especialmente para quienes viven en periferias urbanas o deben trasladarse entre ciudades. Este déficit se convierte en uno de los principales obstáculos estructurales para garantizar el acceso equitativo a los cuidados en la región.

PROPUESTAS Y ACUERDOS



La mesa construyó un conjunto de líneas de acción con amplio respaldo entre las y los participantes. Las propuestas se organizan en seis ejes que combinan la ampliación de infraestructura, la mejora de la articulación institucional, el fortalecimiento del transporte y la incorporación del enfoque de género y cuidado en las políticas públicas.

AMPLIACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PARA GRUPOS VULNERABLES

Se plantea la necesidad de aumentar la capacidad de respuesta para personas mayores, personas con discapacidad, mujeres víctimas de violencia y jóvenes con problemas de salud mental o consumos problemáticos, tanto en términos de infraestructura como de servicios especializados. En menor medida, se señala también la dificultad de jóvenes para completar la educación secundaria y la demanda de cuidado infantil en horarios vespertinos.

PREVENCIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DEL TEJIDO SOCIAL

Las organizaciones sociales proponen fortalecer acciones de prevención y reconstrucción del tejido social, entendiendo a la infraestructura como un soporte material capaz de generar espacios de encuentro, integración y vida comunitaria. Las políticas de cuidado no son concebidas únicamente como responsabilidad del Estado, sino como una tarea compartida entre organismos públicos, sector privado, familias y organizaciones comunitarias.

FORTALECIMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y REGIONAL

El transporte público aparece como un componente central, para garantizar el acceso a los servicios de cuidado y mejorar la calidad de vida de quienes requieren atención y de quienes sostienen estas tareas. Representantes del Observatorio de Cuidados de la UNICEN, organizaciones, barrios populares y de diferentes ciudades de la región, muestran un amplio consenso en cuanto a la necesidad de fortalecer la conectividad urbana y regional, ampliando la cobertura y frecuencia del servicio, especialmente en barrios periféricos y en la conexión entre ciudades de la región.

ARTICULACIÓN INTERINSTITUCIONAL Y ESPACIOS MULTIACTORALES

Representantes de instituciones con presencia territorial plantean la importancia de mejorar la articulación entre niveles del Estado y organizaciones sociales para evitar la superposición de políticas y optimizar los recursos disponibles. Se propone avanzar en la conformación de espacios multiactorales e interministeriales con el cuidado como eje transversal, permitiendo actualizar los mapeos de instituciones y recursos existentes, reconocer y fortalecer experiencias comunitarias con trayectoria territorial, y mejorar la estabilidad de los equipos de trabajo vinculados a la atención y el cuidado.

DISEÑO URBANO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO Y ARQUITECTURA UNIVERSAL

Mujeres representantes de diversos sectores señalan la necesidad de incorporar el enfoque de cuidado y la perspectiva de género en el diseño urbano, promoviendo una arquitectura universal que contemple condiciones de accesibilidad y conectividad adecuadas para todos los sectores de la población. Mejorar la ciudad para los grupos más vulnerables implica también mejorar la calidad de vida y el acceso para el conjunto de la comunidad.

ALFABETIZACIÓN DIGITAL E INCORPORACIÓN TECNOLÓGICA

Se identifica la necesidad de eliminar barreras de acceso a la tecnología, tanto en términos de alfabetización digital de personas mayores -quienes frecuentemente no logran resolver trámites por medios virtuales- como de incorporación de herramientas tecnológicas al trabajo en territorio desarrollado por organizaciones y dependencias municipales vinculadas a los cuidados.

PROPUESTAS Y PROYECTOS CON RESPALDO DE LA MESA

- Construcción de un Sistema Integral de Cuidados, sostenido por espacios multiactorales entre el Estado y las organizaciones territoriales, con infraestructura y servicios especializados para personas mayores, personas con discapacidad, mujeres en situación de violencia de género y jóvenes con problemas de salud mental o consumos problemáticos.
- Fortalecimiento del transporte público urbano y regional, ampliando cobertura y frecuencia, especialmente en barrios periféricos y en la conexión entre ciudades.
- Incorporación del enfoque de cuidados y perspectiva de género en el diseño urbano, promoviendo arquitectura universal con condiciones de accesibilidad y conectividad adecuadas.
- Alfabetización digital para personas mayores e incorporación de herramientas tecnológicas en el trabajo territorial de organizaciones y dependencias municipales vinculadas al cuidado.

Juventudes

OBSTÁCULOS IDENTIFICADOS



Las preocupaciones que atraviesan la vida cotidiana de las y los jóvenes de la región incluyen temas de salud y consumos problemáticos, acceso a derechos humanos como la vivienda y el trabajo, y dificultades que encuentran a lo largo del trayecto formativo, tanto en la escuela como en la universidad, vinculadas a la situación socioeconómica y a la necesidad de fortalecer la infraestructura.

DEPENDENCIA TECNOLÓGICA Y SALUD MENTAL

El uso excesivo de las tecnologías y el tipo de consumo que se produce a través de las pantallas -mayormente de redes sociales y aplicaciones de IA- genera una fuerte dependencia que alcanza y hasta supera las 7 horas diarias de uso del celular. Esta realidad produce consecuencias como el aislamiento social, acompañadas de situaciones como la ludopatía y el cyberbullying, que impactan en el humor y los vínculos y que pueden llevar a situaciones de violencia escolar, trasladando los conflictos de la vida digital a la presencial.

ACCESO A ATENCIÓN EN SALUD

En Tandil, la atención de infancias y adolescencias (hasta los 16 años) se centraliza en un único hospital público de niños, lo que desborda la capacidad de respuesta. Particularmente, el acceso a tratamientos psicoterapéuticos públicos está saturado y el ámbito privado resulta costoso para las familias.

TRABAJO Y DESERCIÓN ESCOLAR

La situación económica genera que muchas personas jóvenes deban buscar empleo mientras realizan sus estudios secundarios o universitarios, ya sea para ayudar a sus familias o para mantenerse por su propia cuenta. Esto también impacta en la continuidad escolar.

ACCESO A LA VIVIENDA E INCERTIDUMBRE SOBRE EL FUTURO

La dificultad de acceder a una vivienda propia y los altos costos que supone mantener un alquiler y/o trasladarse diariamente hasta los lugares de estudio, impulsa a las y los jóvenes a trabajar mientras cursan su carrera universitaria. En algunos casos, optan por la deserción. El escenario económico actual y la fuerte precarización laboral, sumados a la falta de políticas que impulsen el acceso a la vivienda propia y al primer empleo, generan inseguridad respecto a la idea de futuro.

INFRAESTRUCTURA VIAL Y JUVENTUDES RURALES

El estado de los caminos rurales surge como un factor determinante en la calidad de vida de las y los jóvenes, puesto que su afectación por las lluvias y la falta de mantenimiento impacta en la presencialidad en ámbitos educativos y en el acceso a servicios básicos. El desfinanciamiento del Gobierno Nacional ha paralizado varias obras de infraestructura y genera presión económica sobre los gobiernos locales, que no alcanzan a cubrir el mantenimiento necesario que demanda la infraestructura vial.



DILEMAS Y DESAFÍOS

En un momento de retirada de los fondos nacionales, donde las provincias y los municipios se ven obligados a encontrar nuevas maneras de resolver problemas estructurales, de infraestructura y de servicios con pocos recursos, el principal desafío reside en reconfigurar las estrategias públicas para atender las necesidades de la población en general y de este grupo etario en particular.

ENFOQUE PATERNALISTA	PARTICIPACIÓN JUVENIL ACTIVA
Las decisiones sobre políticas para estas poblaciones son tomadas por adultos sin consultar a las y los jóvenes. Prevalece la asistencia económica por sobre el reconocimiento de la agencia juvenil. Modelo que tiende a reproducir la exclusión y la dependencia.	Construcción conjunta de soluciones con las y los jóvenes como sujetos activos y con voz propia. Requiere espacios de participación reales, mecanismos de consulta y políticas municipales con enfoque juvenil que trasciendan la sola asistencia.

POLÍTICAS MUNICIPALES CON ENFOQUE JUVENIL

En municipios de pequeña escala, las áreas destinadas a las juventudes suelen contar con recursos nulos o insuficientes para el desarrollo de políticas que respondan a los principales problemas planteados. Sin embargo, en la región existen experiencias de vinculación de los municipios con organizaciones o instituciones juveniles, donde el acompañamiento a través de recursos, pero también del diálogo, la escucha y el reconocimiento de los proyectos que las y los jóvenes quieren impulsar, conduce a sensaciones muy positivas que alientan a seguir construyendo experiencias.

PARTICIPACIÓN JUVENIL Y CONSTRUCCIÓN CONJUNTA

Uno de los desafíos que surge es el de conformar espacios de participación para las juventudes y/o crear mecanismos a través de los cuales puedan ser consultadas/os. Romper con lógicas paternalistas donde se toman las decisiones en su nombre puede dar lugar a la construcción conjunta de soluciones, herramientas y políticas que reconozcan en las juventudes un sujeto activo, con voz propia, que debe ser apoyado para ingresar al sistema productivo.

REGULACIÓN Y BUEN USO DE HERRAMIENTAS DIGITALES

En el actual escenario de dependencia tecnológica, dar herramientas también significa repensar la utilización de las que ya están disponibles e instaladas socialmente. El uso de herramientas digitales e inteligencias artificiales, pensadas desde un enfoque adultocéntrico, conlleva la necesidad de su regulación entre las juventudes y las infancias y de poder enseñar sus buenos usos, a fin de aprovechar sus utilidades sin caer en una dependencia ciega que busca reemplazar instancias como la consulta a profesionales, procesos de enseñanza-aprendizaje y formación de pensamiento crítico.

DIVERSIDAD TERRITORIAL | JUVENTUDES RURALES, UNIVERSITARIAS Y DE BARRIOS POPULARES

Los desafíos implican pensar la región sin desatender las necesidades de cada municipio o cada sector particular. Las juventudes rurales necesitan encontrar espacios de arraigo en dicho entorno para no verse obligadas/os a migrar a zonas urbanas. Para quienes eligen hacerlo, deben diseñarse políticas que disminuyan o eliminen las barreras económicas que dificultan el acceso y la permanencia en el sistema de educación superior. Las y los jóvenes de barrios populares también requieren de políticas integrales y superadoras que trasciendan la mera asistencia económica, garanticen el acceso a los derechos básicos e impulsen la formación en oficios y/o el acceso a la educación superior.

PROPUESTAS Y ACUERDOS



La región cuenta con diversas experiencias positivas que merecen ser profundizadas y ampliadas, siendo plausibles de ser tomadas como punto de partida para la construcción de políticas que tengan alcance más allá de los límites municipales donde se encuentran.

EDUCACIÓN RURAL Y ALTERNANCIA

La experiencia de las escuelas de alternancia en el ámbito rural (Centros Educativos para la Producción Total) propone un modelo que permite acceder a prácticas en el seno de la producción rural, fomentando el arraigo. Se propone además avanzar en proyectos que unan la educación secundaria, superior y los centros de formación agraria en una misma unidad para generar perfiles educativos más completos.

CASAS MUNICIPALES PARA ESTUDIANTES

La política existente de casas municipales para estudiantes, insertas en diferentes puntos de la Provincia, resulta valiosa para facilitar el acceso y la permanencia en la vida universitaria, tanto de jóvenes oriundos/as de poblados rurales que se trasladan a ciudades intermedias como para quienes migran a los grandes centros urbanos. Las familias se han organizado alrededor de estas instituciones para impulsar redes de apoyo, ampliando el impacto positivo de las políticas tanto en el ámbito urbano como rural.

INFRAESTRUCTURA VIAL Y CONECTIVIDAD REGIONAL

Se hace necesario diseñar planes viales propios de cada municipio para el mejoramiento de caminos, evitando la dependencia de la coparticipación provincial o nacional. Esto permitiría replicar con mayor facilidad experiencias como la de Benito Juárez, donde cuentan con un sistema de combis que traslada estudiantes desde localidades rurales hasta los centros educativos.

ALFABETIZACIÓN DIGITAL Y USO PRODUCTIVO DE TECNOLOGÍAS

La conectividad a través de herramientas digitales demanda no solo la regulación de su uso entre jóvenes, sino la enseñanza de su buen uso. Esto supone impulsar debates pedagógicos sobre el "para qué" se accede a la tecnología y capacitar a las y los jóvenes para fomentar su uso a fines productivos y creativos.

SALUD MENTAL Y PREVENCIÓN

Pueden diseñarse planes de salud mental específicos que apunten fuertemente a la prevención, como el programa "La Mente Importa" en Tandil, destinados a abordar los consumos problemáticos, la ludopatía, el ciberbullying y el uso saludable de tecnologías a través de talleres de debate y prevención. Estos espacios no solo cumplen una función de salud, sino que brindan un espacio de encuentro físico entre jóvenes, propiciando la formación de vínculos e intercambios por fuera de la virtualidad.

FORTALECIMIENTO DE CLUBES DE BARRIO COMO ESPACIOS INTEGRALES

Las desigualdades sociales obligan a pensar políticas para atender las necesidades de las juventudes en barrios populares. El fortalecimiento de los clubes de barrio se presenta como una propuesta valiosa si se logra diseñar más allá de la asistencia económica. Para ello, se requieren ordenanzas que promuevan un acompañamiento del Estado y propongan utilizar los clubes de forma articulada como espacios de formación integral para la vida, que incluyan control de salud, apoyo en salud mental, alimentación, incentivo a la asistencia escolar y capacitación para el trabajo, permitiendo además detectar de primera mano situaciones de violencia, deserción o problemáticas familiares.

PROPUESTAS Y PROYECTOS CON RESPALDO DE LA MESA

- Escuelas de alternancia y articulación entre educación secundaria, superior y formación agraria para el arraigo rural.
- Expansión de la red de casas municipales para estudiantes con redes de apoyo familiar.
- Planes viales municipales y sistemas de transporte estudiantil interlocal (modelo Benito Juárez).
- Programas de alfabetización digital con enfoque productivo y crítico para el uso de tecnologías e Inteligencia Artificial.
- Planes municipales de salud mental con foco en prevención: consumos problemáticos, ludopatía, ciberbullying y uso saludable de tecnologías (modelo "La Mente Importa" de Tandil).
- Fortalecimiento de clubes de barrio como espacios de formación integral: salud, alimentación, apoyo escolar y capacitación laboral, con ordenanzas que formalicen el acompañamiento del Estado.

MINISTERIO DE
INFRAESTRUCTURA Y
SERVICIOS PÚBLICOS



GOBIERNO DE LA
PROVINCIA DE
BUENOS
AIRES