



DOCUMENTO RESUMEN | SEGUNDA EDICIÓN

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA

2024-2035

gba.gov.ar

MINISTERIO DE
INFRAESTRUCTURA Y
SERVICIOS PÚBLICOS





DOCUMENTO RESUMEN | SEGUNDA EDICIÓN

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA

2024-2035

Autoridades

Gobernador de la Provincia de Buenos Aires

Axel Kicillof

Ministro de Infraestructura y Servicios Públicos

Gabriel Katopodis

Subsecretaria de Planificación y Coordinación para el Desarrollo Territorial Sostenible

Cecilia Cardini

Subsecretario Técnico, Administrativo y Legal

Juan Guillermo Sauro

Subsecretario de Obras Públicas

Carlos Rodríguez

Subsecretario de Recursos Hídricos

Néstor Álvarez

Subsecretario de Energía

Gastón Ghioni

Director Provincial de Comunicación, Prensa y Ceremonial

Alonso González Calderón

Directora Provincial de Género y Diversidad en Infraestructura y Servicios Públicos

María Pía Vallarino

Directora Provincial de Relaciones Institucionales y Desarrollo Territorial

María Agustina Álvaro Grand



Organismos, entes y empresas

Aguas Bonaerenses S.A. (ABSA)

Hugo Obed | Presidente Ejecutivo

Autopistas de Buenos Aires S.A. (AUBASA)

José Arteaga | Presidente

Autoridad del Agua (ADA)

Damián Costamagna | Presidente

Buenos Aires Gas S.A. (BAGSA)

Pablo Pérez | Presidente

Buenos Aires Energía S.A. (BAESA)

Alexis Zuliani | Presidente

Comité de Cuenca del Río Luján

Alejandro Urdampilleta | Presidente

Comité de Cuenca del Río Reconquista

Daniel Larrache | Presidente

Dirección de Vialidad

Roberto Caggiano | Administrador General

Organismo de Control de Energía Eléctrica de la Provincia de Buenos Aires (OCEBA)

Diego Leandro Rozengardt | Presidente

PRÓLOGO

OBRA PÚBLICA PARA EL DESARROLLO PRODUCTIVO Y DE LA POBLACIÓN BONAERENSE

En el Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos gestionamos con mucha responsabilidad y acompañamos la decisión política del gobernador Axel Kicillof para que la Obra Pública en la provincia de Buenos Aires siga en marcha y no se detenga, aún en los tiempos complejos que nos atraviesan.

El panorama generado por el Gobierno Nacional es inédito y asfixiante. La situación económica alarmante se profundiza mes a mes. La Provincia de Buenos Aires es una de las más afectadas del país por estas políticas de ajuste; la pérdida en la recaudación, por deudas y la caída de recursos tributarios en el territorio, supera los veintidós billones de pesos.

Sin embargo y gracias al esfuerzo de cada bonaerense, el Gobierno Provincial continúa destinando recursos para dar continuidad a las obras vigentes y a los proyectos comprometidos, los propios y los que quedaron paralizados por la Nación, y lo hacemos a través de la planificación y con una visión estratégica.

Desde el Ministerio, seguimos avanzando con el Plan Estratégico de Infraestructura (PEI) 2024-2035, con el que definimos y planificamos las obras públicas para el desarrollo social y productivo de la Provincia, favoreciendo la creación de empleo, la integración regional y la disminución de las inequidades existentes. El plan se organiza en cinco ejes de gestión: Conectividad y logística; Energía accesible y sostenible; Gestión Integrada del Recurso Hídrico; Infraestructura para los Sistemas de Ciudades; e Infraestructura del Cuidado.

En esta segunda edición del documento resumen del PEI, renovamos los objetivos, sus líneas de acción, los propósitos de la gestión, los desafíos que plantea la

agenda actual y las iniciativas que se proyectan para seguir alcanzando a cada uno de los 135 municipios del territorio bonaerense. Se busca diagramar a la infraestructura de manera estratégica, corriéndose de los modelos tradicionales que no siempre se adaptan a las necesidades de la coyuntura. Hoy, resulta fundamental repensar cómo integrar los servicios con las infraestructuras de una manera más flexible y dinámica, para acercar el Estado a la ciudadanía respondiendo a sus nuevas demandas.

La conectividad vial se piensa de forma integral, con foco en la logística productiva bonaerense y con obras que apunten a la eficiencia y al monitoreo del tránsito para definir dónde se encuentran las necesidades de intervención. Desde el punto de vista de la energía, se requiere explorar las potencialidades con las que cuenta la PBA en una agenda global de transición energética. Del mismo modo, las obras hidráulicas se planifican con infraestructura azul y verde, tomando en cuenta el ciclo del agua de una manera integral, así como apuntando a una gestión más oportuna de los servicios de agua y saneamiento, promoviendo no solo las obras para su acceso, sino también para el cuidado en el consumo.

Como organismo rector de las políticas de infraestructura y servicios de una provincia donde viven más de 17 millones de personas, es prioritario transformar las ciudades ejecutando un plan de acción con un enfoque de sostenibilidad, equidad e integración social, en línea con la Agenda Urbana de ONU-Hábitat. Por eso, las intervenciones buscan que las infraestructuras funcionen descentralizadamente, permitiendo que las y los habitantes puedan gestionar y acceder a los servicios públicos de manera más autónoma y adaptada a sus necesidades locales. El objetivo es generar ciudades más inclusivas, seguras, sostenibles y resilientes.



“Desarrollamos un plan desde una perspectiva que planifica la ejecución de infraestructura de forma estratégica y que incluye la mirada del territorio, para que las obras sean más flexibles y dinámicas en su integración con los servicios, con la premisa de acercar el Estado a la ciudadanía respondiendo a sus nuevas demandas”.

También, para que las políticas públicas y lo que se propone desde este plan transformen la vida cotidiana de las y los habitantes, es fundamental incorporar la mirada del territorio. Y, para que sea verdaderamente innovador, se debe construir de manera articulada con la ciudadanía, los actores y las entidades locales que lo integran. Este enfoque permite potenciar las fortalezas de cada región y aprovechar el conocimiento y la experiencia de sus referentes, quienes aportan una perspectiva clave y diferencial sobre la identidad de cada comunidad y sobre las obras que realmente se necesitan y esperan para impulsar su desarrollo.

Con esta premisa, desde el Ministerio estamos impulsando la realización de encuentros en distintas regiones bonaerenses (Centro Norte, Centro Sur, Este, Fluvial, Marítima, Norte, Noroeste y Sudoeste), para dialogar sobre los lineamientos del PEI con referentes territoriales, construir una agenda de infraestructura participativa, plural y colectiva, y debatir sobre cuánto futuro cabe en la Provincia.

Al mismo tiempo, el PEI está acompañado por el Plan de Fortalecimiento Institucional, que promueve un nuevo modelo de gestión pública que fortalezca la capacidad del Estado, para brindar políticas de calidad, participativas e innovadoras, y mejorar las respuestas a las necesidades de la población, contribuyendo a recuperar la confianza ciudadana en las instituciones públicas. En esta línea, hemos implementado un nuevo ecosistema de plataformas integradas para administrar la Obra Pública con trazabilidad, datos en tiempo real e IA. Digitalizar la gestión con soluciones tecnológicas y procesos innovadores permite construir un Estado ágil, inteligente y con más capacidades para el desarrollo.

Ambos planes se complementan con tres ejes de gestión transversales: Integridad, Transparencia y Gobierno Abierto; Desarrollo sostenible; y Género y diversidad, con los que impulsan políticas que impactan sobre todas las iniciativas del Ministerio, para contribuir a una sociedad más participativa, inclusiva e igualitaria.

Estamos recorriendo un camino claro, que es el de transformar este Ministerio, para que sea más innovador, ambicioso, potente y efectivo. Tenemos la estrategia y contamos con los equipos de trabajo, las empresas y los organismos descentralizados que representan el combustible para ir cumpliendo con los objetivos.

La obra más pública de todas es la construcción de una Provincia que brinde más oportunidades para crecer, que garantice derechos, genere empleo y permita el acceso a servicios eficientes y de calidad. Sigamos trabajando en este rumbo y con el mismo compromiso para que el esfuerzo de la gente vuelva al territorio con más y mejores condiciones de vida y oportunidades para crecer.

Gabriel Katopodis
**Ministro de Infraestructura y Servicios Públicos
de la Provincia de Buenos Aires**

Regionalización del territorio bonaerense

La regionalización determina una manera de organizar y analizar el territorio como un sistema integrado, que permite establecer lineamientos estratégicos coordinados entre los distintos niveles de gestión gubernamental (local, provincial y nacional), que superen la capacidad de acción aislada de las administraciones municipales.

En la Provincia, los criterios de regionalización son múltiples y suelen ser utilizados por distintos organismos para planificar políticas públicas en materia social, productiva, educativa, judicial y de seguridad, entre otras. En este caso, se toma como base la propuesta publicada por el Ministerio de Economía bonaerense en el estudio "Programación del Desarrollo Territorial. Diagnóstico preliminar y líneas de acción (2011-2012)", que delimitó regiones económico-productivas desde una perspectiva político-administrativa. A partir de este esquema, se introdujeron ajustes orientados a favorecer la complementariedad productiva y social, con el objetivo de que sirvan como insumo para la construcción de iniciativas de infraestructura integrales que superen la capacidad de acción aislada de cada gobierno local.

El criterio adoptado agrupó municipios en regiones homogéneas y compactas desde el punto de vista socioeconómico, dando como resultado una división en **9 regiones**. Esta organización territorial no restringe la realización de estudios o intervenciones fuera de sus límites; por el contrario, pretende articular esfuerzos para potenciar el desarrollo territorial y la eficacia de las políticas públicas, respetando las especificidades locales.

Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA): Núcleo económico y administrativo con continuidad urbana y alta complejidad territorial. Concentra flujos de movilidad y logística, infraestructura de transporte, desafíos hidráulicos y un mercado laboral diversificado con marcadas desigualdades. Requiere estrategias de desarrollo mancomunadas e infraestructuras complementarias que consideren sus asimetrías y promuevan su funcionamiento como unidad.

Región Fluvial: Área de islas y canales del delta del Paraná, con ecosistemas frágiles y de alto valor hídrico. Predominan la navegación, las actividades portuarias, la pesca y la recreación. Demanda una gestión ambiental específica, protección de humedales, control de erosión y mejoras en la conectividad.

Región Norte: Corredor agroproductivo estratégico con grandes cultivos y cadenas logísticas articuladas por nodos urbanos intermedios. Cuenta con infraestructura

vial relevante; enfrenta desafíos de competitividad, adopción tecnológica, y sustentabilidad de suelos y recursos hídricos.

Región Noroeste: Predomina la producción agroganadera, afectada históricamente por problemas hídricos vinculados al río Salado y lagunas encadenadas. Necesita la ejecución de obras hidráulicas, manejo integrado de cuencas, medidas de adaptación al riesgo hídrico y políticas para diversificar y robustecer la economía local.

Región Centro Norte: Eje productor asociado a corredores viales, con ciudades medianas que sostienen servicios y un procesamiento agroindustrial. Sus retos incluyen la modernización productiva, una mejora en la logística y el ordenamiento del uso del suelo para potenciar su inserción en mercados internos y externos.

Región Centro Sur: Zona con aglomerados productivos y centros industriales rurales, con fuerte presencia agrícola y ganadera. Su dinámica interiorizada requiere articulación entre ciudades medias y ámbitos rurales, inversión en infraestructura, apoyo a la innovación tecnológica y fortalecimiento de cadenas de valor.

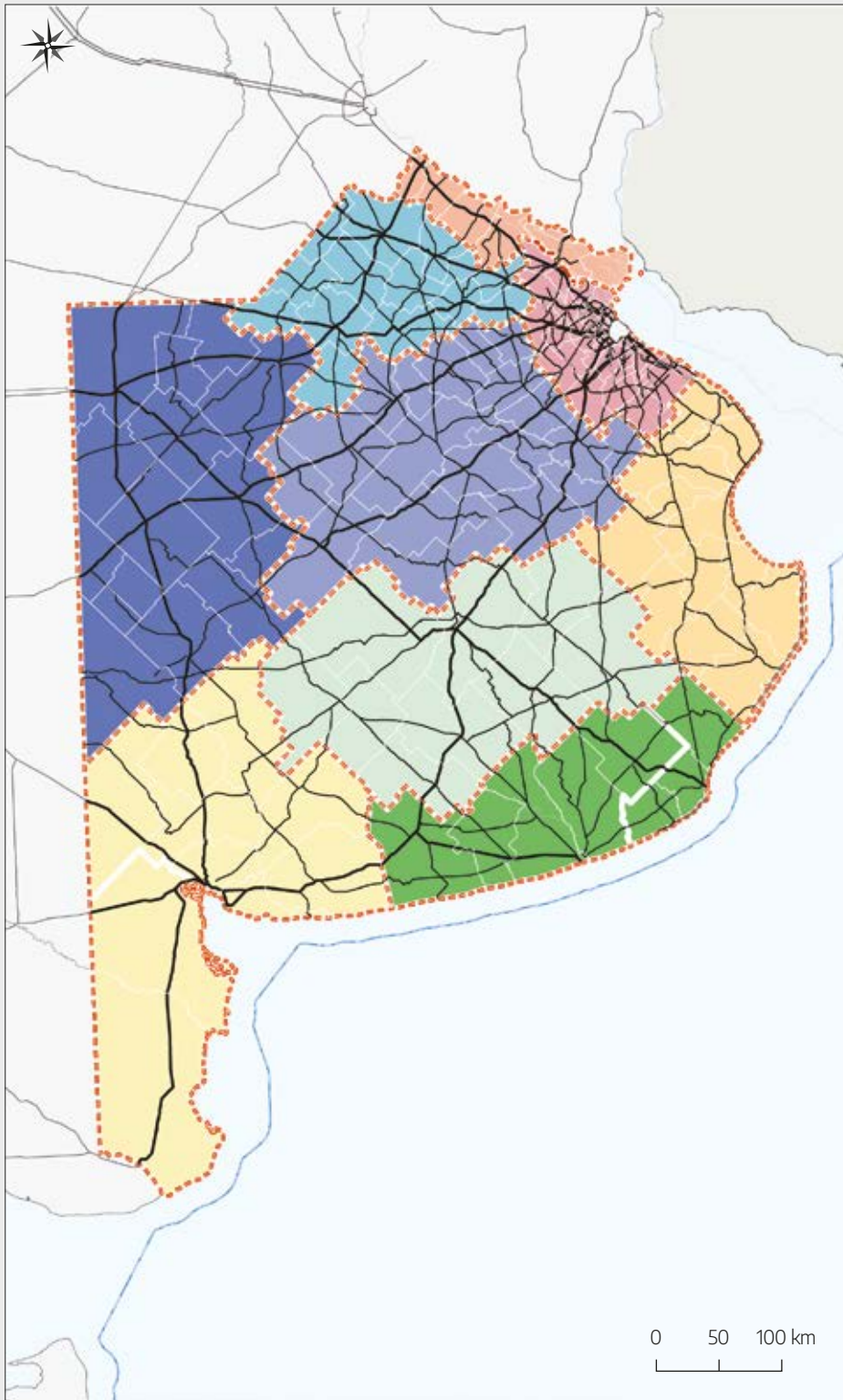
Región Este: Área de interior costero con producción agropecuaria y servicios poco vinculados al borde marítimo; pertenece a un sistema ambiental distinto al de la costa atlántica. Predomina la ruralidad intermedia, con turismo estacional limitado y demandas por gestión ambiental y diversificación económica.

Región Sudoeste: Integrada por subregiones que combinan un puerto estratégico, actividad exportadora, producción cerealera y ganadera, además de zonas con influencias norpatagónicas. Requiere la mejora de la conectividad logística, una gestión portuaria integrada y políticas para potenciar servicios y desarrollo local.

Región Marítima: Frente atlántico con doble vocación turístico-recreativa y productiva-portuaria. Se destaca por su valor paisajístico y turístico, sufre presiones sobre recursos costeros y demanda el ordenamiento territorial, la gestión de sus costas y la promoción de modelos de economía sustentable.



Organización de la Provincia por regiones



Referencias

Regiones

- RMBA
- Fluvial
- Centro norte
- Norte
- Este
- Centro sur
- Noroeste
- Sudoeste
- Marítima

Fuente: Elaboración propia Dirección Provincial de Planificación Estratégica - MISP.



An aerial photograph showing a multi-lane highway interchange with several vehicles, including a white truck. The highway runs diagonally from the bottom left towards the top right. To the right of the highway, there is a residential area with many small houses. In the background, a dense urban area with many buildings is visible under a hazy sky. The overall scene depicts infrastructure development in an urban environment.

**PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA
2024-2035 | DOCUMENTO RESUMEN**

Conectividad y logística

1

Conectividad y logística

INFRAESTRUCTURA VIAL PARA LA INTEGRACIÓN PROVINCIAL

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.



Transformación en Autovía de la RP 11 | Villa Gesell-Mar Chiquita



36.360 km de red vial provincial

55% de las cargas transportadas en el país transitan por PBA

4 corredores viales productivos

40 nuevas balanzas dinámicas para el control de peso en rutas

139 obras y proyectos viales vigentes

Introducción

La política de infraestructura de conectividad y logística de la provincia se enfrenta al dilema de sostener el rol histórico que cumplió la red vial provincial como soporte de la nacional, que reproduce una estructura de embudo concentrada en las regiones de la zona núcleo; o de desarrollar un modelo de corredores que estructuren el territorio en sentido norte-sur y este-oeste, y creen una malla interconectada y complementaria a la radial nacional.

Con el objetivo de revertir las asimetrías entre las distintas regiones, el MISP busca **fortalecer una matriz logística que permita reconfigurar la estructura vial provincial** mediante la consolidación de nuevos corredores asentados sobre rutas troncales. A esto se suma una **mirada estratégica federal** sobre estos corredores, que permita la integración con otras provincias y el desarrollo de áreas postergadas, y que potencie las inversiones productivas públicas y privadas en el territorio.

Esto impactará también en términos de seguridad vial, dado que se planifica un modelo acompañado de tareas de rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura existente, considerando que la inversión en las rutas y los caminos provinciales es un factor que influye en la reducción del número de víctimas fatales y personas lesionadas.

En línea con el dilema planteado, también se apunta a fortalecer y promover la **rehabilitación y conservación de la red provincial de caminos rurales**, con el fin de evitar sobrecostos y pérdidas económicas asociadas, considerando que casi la totalidad de la producción agropecuaria bonaerense transita por esas vías antes de llegar a las rutas provinciales y nacionales.

De este modo, se busca mejorar la capilaridad de una red logística integral, tanto hacia el interior de la provincia como a nivel federal, para aumentar la competitividad, dinamizar las economías regionales y distribuir las oportunidades de desarrollo de manera más equitativa.

Lo que hicimos

Reconducir las inversiones en infraestructura vial para revertir los desequilibrios territoriales existentes y mejorar las posibilidades de traslado de la población y de la producción, como punto de partida.

La matriz logística tiene implicancias directas para el desarrollo económico y social de la provincia. En el período 2019-2023, se inició una reconfiguración de estas infraestructuras, partiendo de un diagnóstico de desequilibrios (territorios muy conectados pero con infraestructura deteriorada, y zonas aisladas y poco accesibles) y a su vez, considerando el rol clave de la red de la red logística bonaerense en términos federales: el 55% de las cargas transportadas en el país transitan por territorio provincial y el 32% de las toneladas producidas a nivel nacional tienen origen en la PBA.

En ese marco, las intervenciones viales de estos años se orientaron a **brindar mayores posibilidades para el desarrollo de las zonas con menor infraestructura**, a través de una política orientada a disminuir el rol de la red vial provincial únicamente como alimentadora de la red nacional concentrada en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). Se finalizaron aproximadamente 1.014 km de obras que comprenden duplicaciones de calzada, repavimentaciones y nuevos pavimentos. Se destacan las intervenciones en la Costa Atlántica, a partir de la conversión en autovías de la RP 56 entre Gral. Conesa y Gral. Madariaga, y de la RP 11 entre Gral. Conesa y Mar de Ajó; y en cuanto al desarrollo del eje norte-sur, la finalización de los ensanches de calzada y banquetas en la RP 41 (Gral. Belgrano-Castelli), en la RP 51 (Saladillo-Tapalqué y Azul-Olavarría), y en la RP 65 (9 de Julio-Bolívar), y la repavimentación y puesta en valor de la Autovía RP 2 entre Dolores y La Plata.

A su vez, desde 2022 se puso en marcha una intervención integral en la RP 6, para garantizar una sólida vinculación entre los puertos de La Plata y Zárate. En el año 2025, esta ruta se incorporó como tercera concesión de la empresa Autopistas de Buenos Aires S.A. (AUBASA), quien ha iniciado un plan de obras para su mantenimiento y puesta en valor, en articulación con los trabajos planificados desde la DVBA. Por otro lado, el ex Ministerio de Obras Públicas de la Nación, entre 2019 y 2023, finalizó y habilitó al tránsito 52 km de la nueva Autopista Presidente Perón, lo que permitió un avance significativo en la **consolidación de corredores metropolitanos de circunvalación a la RMBA que tiendan a aliviar flujos**

concéntricos y permitan una integración transversal de los municipios del área más poblada de la provincia.

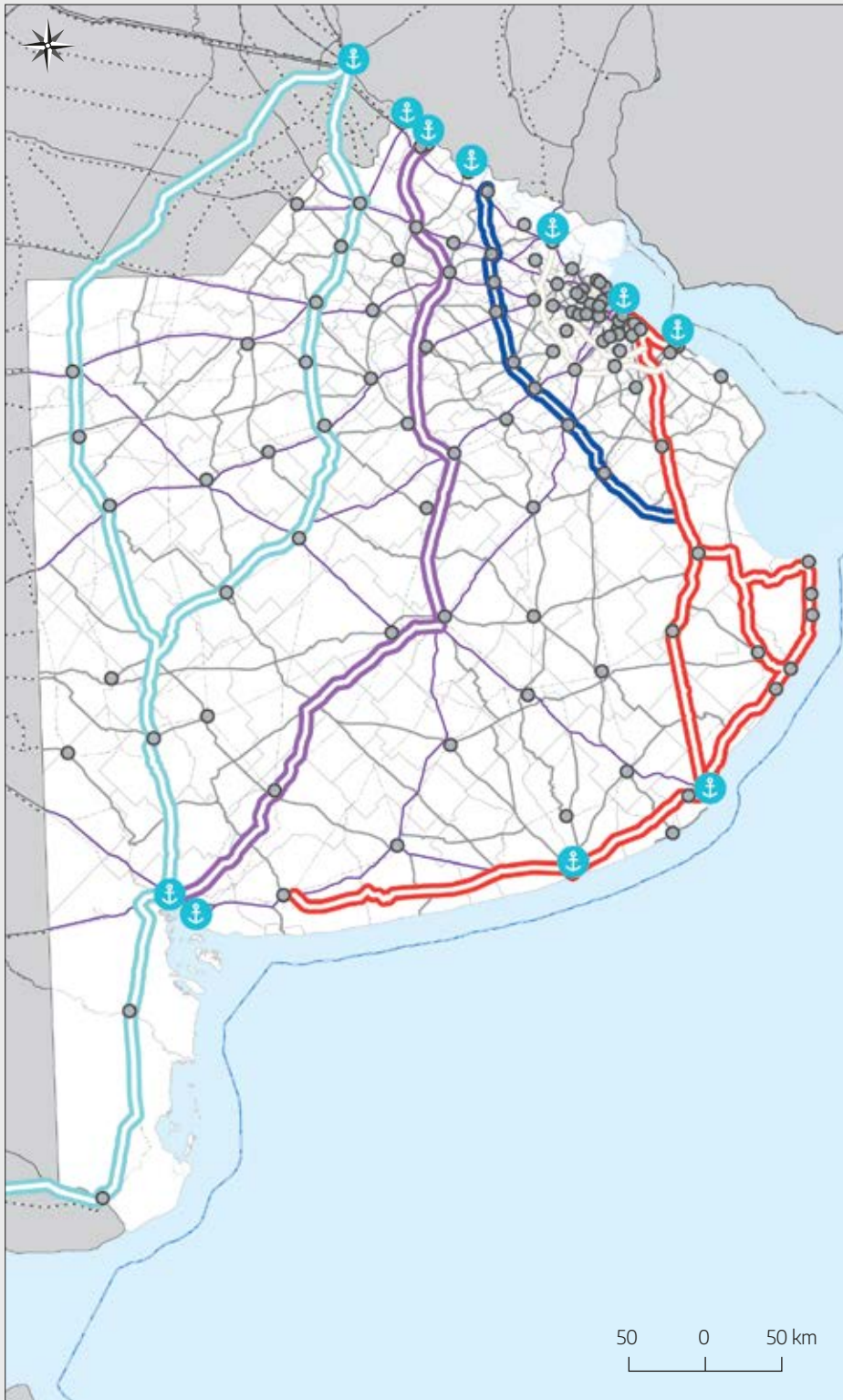
De la misma forma, la revisión del estado de las rutas provinciales puso de manifiesto la importancia de contar con una **agenda permanente de obras de mantenimiento y rehabilitación**. Invertir de manera sostenida es necesario para conservar la vida útil de la infraestructura vial. De lo contrario, a la larga, resulta más costoso: las inversiones total demandada por kilómetro aumenta en un 50%. Durante la gestión 2019-2023, se finalizaron obras de rehabilitación de pavimentos en 3.500 km de rutas provinciales, revirtiendo la tendencia del período 2015-2019, cuando el estado promedio de la red vial disminuyó de 5,6 a 5,4 puntos. Para fines de 2023, ya se encontraba en 6,6.

Otro aspecto significativo radica en **asegurar las condiciones del transporte desde el primer eslabón productivo**. La intervención de caminos rurales resulta central, dado que casi la totalidad de la producción agropecuaria bonaerense transita por este tipo de vías antes de llegar a las redes primarias provinciales y nacionales. Anualmente, más de 45 millones de toneladas de granos, 2.500 millones de litros de leche y más de 9 millones de cabezas de ganado recorren los caminos rurales de la PBA.

Hasta 2019, el desinterés provincial en el mantenimiento de rutas y caminos aceleró su deterioro e impactó en la producción. El mal estado de los caminos rurales genera un 30% de sobre costo en fletes de transporte de carga, asociado a la intransitabilidad que presentan aproximadamente 100 días al año (CARBAP), con pérdidas a nivel nacional que ascienden a los \$2.000 millones (Banco Mundial). Con este diagnóstico, a través de la Dirección de Vialidad, se puso en marcha el Plan de Gestión Caminos Rurales, con el que se realizaron obras de estabilización en 1.774 km de la red provincial de tierra, en 89 municipios. Considerando también las intervenciones en las redes municipales, articulado con el Ministerio de Desarrollo Agrario, el Plan ha permitido la ejecución de más de 5.500 km de mejora de caminos rurales en 110 distritos, representando un total de 436 asistencias.



Corredores viales para el desarrollo



Referencias

Corredores viales para el desarrollo

- Corredor Oeste
- Corredor RP 51
- Corredor RP 41
- Corredor Atlántico
- Estrategia logística para la RMBA

- Rutas Nacionales
- Rutas Provinciales
- ⚓ Puertos
- Ciudades + 10.000 hab.

Fuente: Elaboración propia Dirección Provincial de Planificación Estratégica - MISP.

Lo que vamos a hacer

Consolidar nuevos corredores viales que refuercen la infraestructura existente y potencien la integración de las distintas regiones y puertos de la provincia para dinamizar su crecimiento.

El PEI 2024-2035 propone 4 líneas de acción: la consolidación de nuevos corredores viales para el desarrollo productivo; la rehabilitación y el mantenimiento de las rutas provinciales; el apoyo logístico a la producción local; y el incremento de la seguridad vial.

La hegemonía de un modelo de país de perfil extractivista centralizó las infraestructuras en el sistema de puertos de la hidrovía Paraná-Paraguay. Este modelo profundiza inequidades productivas y está en crisis al no poder dar una alternativa a la bajante del río Paraná que se produce desde 2021, con la consecuente subutilización del sistema portuario de Rosario y el crecimiento del flujo hacia el sur bonaerense. Los movimientos de granos y aceites cayeron 25% entre 2020 y 2022 en los puertos de Rosario, y aumentaron en porcentajes similares en los de Bahía Blanca y Quequén. Producto de esto, y acompañado de un crecimiento en la producción cerealera y minera en el sudoeste de la PBA, se exigieron las capacidades viales del territorio.

En este marco, se propone el establecimiento de cuatro **Corredores viales para el desarrollo con incidencia intraprovincial para conformar una malla logística alternativa en sentido norte-sur y este-oeste**: Corredor Atlántico (RP 2, 11, 56, 74 y 88), Corredor Oeste (RP 65 y 32, RN 33 y 188), y los Corredores de la RP 41 y la RP 51. En la actualidad, se destaca el avance en la ejecución de obras que los consolidan, como las transformaciones en autovías de la RP 11 (Villa Gesell-Mar Chiquita y Mar de Ajó-Pinamar) y de la RP 41 (San Antonio de Areco-San Andrés de Giles), y la repavimentación y ensanche de la RP 51 (RP 72-Bahía Blanca). A la vez, se ha avanzado en un banco de proyectos con intervenciones priorizadas en más de 420 km, como la repavimentación de la RP 88 entre los puertos de Mar del Plata y Quequén.

Asimismo, se contempla una estrategia logística de anillos de circunvalación que permita reconducir y aliviar los flujos de transporte pesado en la RMBA. El primero de estos ejes viales es la Av. Gral. Paz, jurisdicción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Le sigue la RP 4, caracterizada por un intenso flujo logístico, con obras de mejoramiento integral finalizadas y en ejecución. El tercer anillo es la AU. Presidente Perón, bajo jurisdicción

nacional, aunque con negociaciones en curso para su transferencia, con el objetivo de que la Provincia finalice el último tramo pendiente, paralizado desde diciembre de 2023. Por último, se destaca la RP 6, donde se dará continuidad a obras que potencien este corredor que une Campana con la Región Capital, ambas portuarias, con el mantenimiento, la operación y el control por parte de AUBASA.

Este modelo busca equilibrar las regiones de la provincia, pero sin desatender el estado de la infraestructura de las zonas pujantes, considerando que el contexto nacional de desinversión y deterioro de las rutas nacionales puede derivar en una mayor exigencia de las vías provinciales. Según estudios de la Dirección de Vialidad, en 2024, el 18% de la red provincial se encuentra en mal estado y el 30% en estado regular. Durante esta gestión, se proyecta reducir las rutas en mal estado al 7,5%, lo que equivale a rehabilitar más de 620 km. Asimismo, se fortalecerá el control de cargas a través del Plan de Control Dinámico de Pesos, con 40 nuevas balanzas en distintos puntos del territorio.

La seguridad vial es otro objetivo de la gestión, mediante el desarrollo de un programa que se enfoque sobre todo en el centro y el sur de la provincia, donde el crecimiento productivo produjo un aumento de los flujos de circulación y de las tasas de siniestralidad. En la actualidad, se encuentran en ejecución obras de demarcación y señalización en todas las zonas viales. En paralelo, se impulsa un nuevo modelo de gestión de caminos rurales para el apoyo logístico a la producción local. Para ello, se proyecta una renovación en la modalidad de articulación con los municipios, vinculando una cartera de nuevas obras de entoscado y estabilización, con la conformación de Mesas Técnicas Locales de Infraestructura Rural (espacios de trabajo conjunto entre municipios) orientadas a la planificación del mantenimiento y la conservación de la red vial de tierra.

Con estas obras y proyectos, se busca **potenciar el crecimiento económico en toda la provincia y mejorar su integración**, dado que su desarrollo está vinculado a la calidad y la modernización de sus infraestructuras de conectividad.



Anillos de circunvalación de la RMBA



Referencias

Corredores viales de la RMBA

- RP 6
- AU. Perón
- RP 4
- Av. General Paz
- AU. Bs. As. - La Plata y RP 2
- Otros corredores

- Rutas Provinciales
- Ⓜ Puertos
- Ciudades + 10.000 hab.

Fuente: Elaboración propia Dirección Provincial de Planificación Estratégica - MISP.



Pavimentación de la Ruta del Cereal. Tramo: Salazar-Garré (RN 33)



Política destacada

Ruta del Cereal, una obra estratégica para la producción

El Ministerio avanza con la pavimentación de este camino rural, en los municipios de Guaminí, Trenque Lauquen y Daireaoux, que es una intervención clave para potenciar el desarrollo agrícola y ganadero de la región.

<p>3</p> <p>MUNICIPIOS ALCANZADOS</p>	<p>47,4 km</p> <p>A INTERVENIR</p>	<p>+600 mil</p> <p>HECTÁREAS PRODUCTIVAS BENEFICIADAS</p>
--	---	--

La Ruta del Cereal (Camino Secundario 107-08) forma parte de una extensa red vial provincial de caminos rurales, que son el primer eslabón para el transporte de la producción agropecuaria bonaerense. En particular, esta vía se ubica en una importante zona agrícola y ganadera que abarca más de 600 mil hectáreas, por lo que su pavimentación mejorará las condiciones logísticas para el transporte de cargas que la utiliza y favorecerá el desarrollo productivo.

La obra contempla la pavimentación de 47,4 km, en el tramo comprendido entre la localidad de Salazar hasta el empalme con la RN 33, atravesando los municipios de Daireaoux, Trenque Lauquen y Guaminí. A su vez, la intervención incluye señalamiento horizontal y vertical, la ejecución de banquetas y la construcción de terraplenes en las entradas a campos linderos y calles transversales. Los trabajos, que lleva adelante de Dirección de Vialidad, se reactivaron en junio de 2025.

La importancia de este camino rural radica en que permite unir la RP 86 con la RN 33, dos ejes viales que conectan la región centro y noroeste de la PBA -de perfil principalmente agroproductivo- con los puertos de Necochea, Bahía Blanca y Rosario.

Por eso, se trata de un eje vial esencial que permite dinamizar el transporte de cargas en una zona de fuerte actividad agrícola, ganadera y tambera, donde se produce soja, girasol, maíz y trigo, sumado a que por allí transitan alrededor de 260 mil cabezas de ganado por año. Cuenta con una extensión total de 96 km, de los cuales actualmente 48 km ya se encuentran pavimentados, entre la localidad de Salazar y la RP 86.

Esta obra dará respuesta a una demanda histórica de productores rurales y habitantes de la zona, y además favorecerá la seguridad vial, la conectividad entre localidades rurales y permitirá aliviar el tránsito pesado en la RN 5 y la RP 65.



Referencias

- **Salazar-RN 33**
47,4 km km de pavimentación en ejecución
- **Salazar-RP 86**
48 km pavimentados



**PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA
2024-2035 | DOCUMENTO RESUMEN**

Energía accesible y sostenible

2

Energía accesible y sostenible

HACIA LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA PARA UN DESARROLLO 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.



Obras de conexión a la red de gas natural en la localidad de Comodoro Py | Municipio de Bragado



30% de la potencia instalada nacional aporta la PBA

63% de la potencia instalada nuclear nacional

26% de la potencia instalada renovable nacional

77 localidades abastecidas por BAGSA

+1.053% de capacidad instalada por energías renovables (desde 2019 a 2025)

Introducción

El crecimiento del Producto Bruto Geográfico (PBG) provincial se encuentra directamente relacionado con la inversión en infraestructura energética. El sector tiene un rol central para el desarrollo, ya que influye en la generación de empleo y producción, el aumento de las exportaciones, la distribución del ingreso, el acceso a servicios básicos y el arraigo territorial.

Dado que la disponibilidad y el consumo de electricidad son determinantes para el crecimiento, es clave atender a las características de la matriz energética. Esta se compone de diferentes fuentes: nuclear, eólica, biomasa, geotérmica o combustibles fósiles, como el petróleo, el gas y el carbón, que actualmente son la principal fuente de generación eléctrica en el país, a pesar de que implican un alto costo ambiental por el nivel de emisión de contaminantes que conllevan.

En este escenario, el MISP se propone **ampliar y mejorar el acceso a los servicios de energía eléctrica y gas** de usuarios residenciales, comerciales e industriales de la provincia, pero avanzando también hacia una **matriz diversificada y limpia**, con menor dependencia de combustibles fósiles para hacerla más sostenible.

El desafío en torno a la energía eléctrica reside en robustecer el sistema de transporte provincial y de subtransmisión (compuesto por líneas de 132 kV y 33 kV) para garantizar mayor disponibilidad de potencia y estabilidad en el abastecimiento. En relación al servicio de gas, se apunta a fortalecer el rol de la empresa Buenos Aires Gas S.A. (BAGSA) para ampliar el acceso de la población que no está conectada a la red troncal.

En paralelo, se busca avanzar hacia una diversificación de la matriz energética, promoviendo una agenda de energías renovables y biocombustibles con iniciativas públicas desde Buenos Aires Energía S.A. (BAESA) y apoyando con regulaciones a las iniciativas privadas. La capacidad instalada vinculada con energías renovables de la PBA creció 838% en los últimos cinco años, por lo que actualmente aporta el 30% de la potencia basada en energías renovables del país.

De este modo, la política energética propuesta desde el PEI 2024-2035 apunta a **garantizar energía accesible y segura para el uso productivo y domiciliario**, que acompañe al desarrollo provincial y la agenda global de descarbonización y energías renovables, en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030.

Lo que hicimos

Fortalecer la infraestructura energética para que acompañe el crecimiento del Producto Bruto Geográfico provincial y optimice la distribución a los hogares, garantizando una vida digna con acceso a los servicios públicos esenciales.

La provincia de Buenos Aires ocupa un rol clave en el sistema energético nacional, ya que **aporta el 43% del total de los recursos del país**, incluyendo el 30% de la potencia eléctrica, el 63% de la energía nuclear, el 55% de la capacidad térmica y el 30% de las energías renovables. A su vez, es **una de las jurisdicciones que más demanda energía eléctrica**, requiriendo importantes inversiones para satisfacer las necesidades crecientes de los 17,5 millones de bonaerenses y de sus miles de PyMES e industrias. Por eso, el transporte y la distribución de energía son centrales para el desarrollo provincial.

La creciente demanda de energía eléctrica en diferentes regiones de la provincia exige **ampliar los puntos que permiten conectar al sistema de transporte provincial, de 132 kV, con el nacional, de 500 kV**, para evitar restricciones en el suministro. Si bien la generación y el transporte de este recurso están bajo competencia nacional, en el período 2019-2023, se trabajó en coordinación con el Gobierno Nacional para proyectar nuevos nodos de conexión, como los de 25 de Mayo y Vivoratá, y la línea de 500 kV Bahía Blanca-Vivoratá, además de ejecutar nuevas líneas de alta tensión y estaciones transformadoras para asegurar el abastecimiento a hogares, comercios e industrias.

En paralelo, se avanzó en el fortalecimiento del sistema de subtransmisión como estrategia para garantizar la accesibilidad y la estabilidad de la energía suministrada. La saturación de la red de 33 kV -que se encuentra focalizada principalmente en los municipios del interior bonaerense- afecta la calidad del servicio, por lo que es necesario fortalecer y expandir este sistema. Por eso, durante este período, desde el Ministerio se finalizaron 26 obras en estaciones transformadoras de 33/13,2 kV y líneas de media tensión, y 13 a través del agregado tarifario. Además, para mejorar la disponibilidad de la prestación en áreas críticas, se iniciaron 3 obras de repotenciación y construcción de nuevas estaciones transformadoras y líneas de media tensión desde el MISP, y 6 con el agregado tarifario.

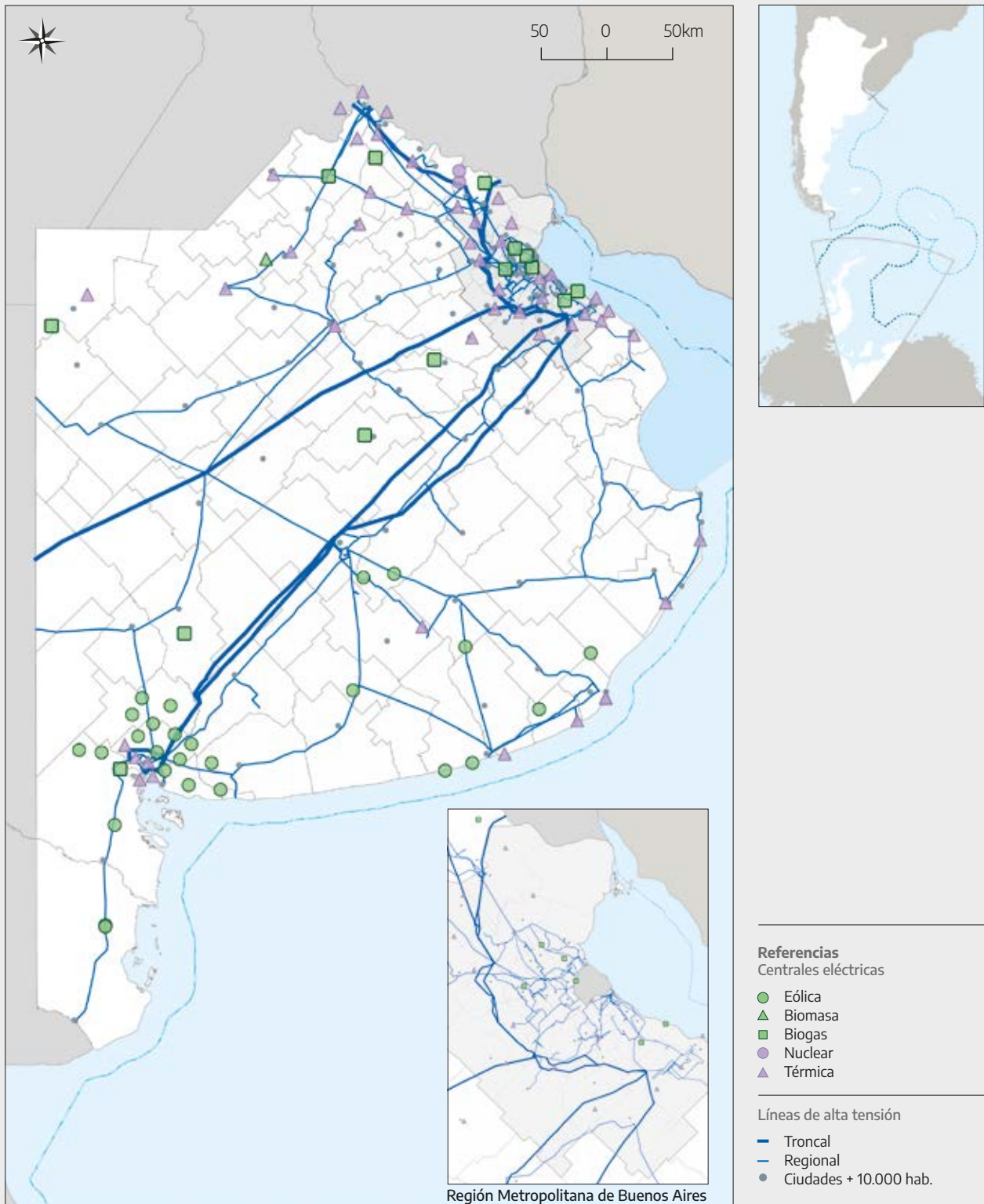
La cobertura del servicio de gas por red alcanza aproximadamente al 60% de los hogares bonaerenses, aunque con desigualdades territoriales en el acceso. Las pequeñas localidades y los parajes rurales son los más afectados, dado que no resultan rentables para las grandes distribuidoras del sector privado porque sus costos de operación son superiores a los ingresos que se obtienen a través de las tarifas. Para abordar esta situación, se finalizaron 14 obras de gas, con la construcción de 229 km de red y 165 km de gasoductos y ramales, que suman en total 1.840 km de red y 414 km de gasoducto que tiene BAGSA. Se habilitarán otros 21 km de red y 20 km de gasoductos y ramales, posibilitando el acceso al gas por redes a más de 43.000 usuarios.

Finalmente, el escenario mundial y la notable dependencia provincial con respecto a las energías generadas mediante fuentes no renovables, sitúa a la PBA frente al **desafío de encarar un proceso de transición energética**, pasando hacia una matriz más diversificada y limpia, que considere los recursos y las capacidades disponibles.

La transición viene desarrollándose en el territorio bonaerense de manera continua, principalmente a partir de la generación eólica y los biocombustibles. Desde 2019, la capacidad instalada correspondiente a energías renovables creció 838%, alcanzando una potencia total de 1.541 MW. Este resultado fue impulsado en gran medida por proyectos como el Parque Eólico Vientos de Necochea, que produce energía limpia para más de 52.000 hogares. A su vez, con el Programa Federal de Gestión Energética, lanzado por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y el Consejo Federal de Inversiones, se busca promover la instalación de sistemas de generación distribuida en los sectores productivos, a través de acciones de sensibilización, capacitación y financiamiento, dirigidas especialmente a PyMES interesadas en la eficiencia energética.



Energía eléctrica en la provincia de Buenos Aires



Fuente: Elaboración propia Dirección Provincial de Planificación Estratégica - MISP.

Lo que vamos a hacer

Ampliar la infraestructura de transporte y promover regulaciones en la generación y la distribución, para que la energía se convierta en un vector central del desarrollo de la provincia y contribuya a la transición energética nacional.

El PEI 2024-2035 busca desarrollar una matriz energética provincial que garantice un **suministro sostenible y se encamine al autoabastecimiento**, con obras de infraestructura de transporte y medidas regulatorias que mejoren la seguridad en la distribución y permitan la diversificación de las fuentes de generación. Este eje de gestión cuenta con cuatro líneas de intervención: el fortalecimiento del sistema de transporte y distribución de energía eléctrica; la expansión del acceso a las redes de gas; el impulso a la transición energética; y la mejora en el marco regulatorio.

Para la energía eléctrica, se continuará robusteciendo el sistema provincial, con el fin de fomentar el desarrollo local y acompañar el crecimiento productivo. La estrategia contempla dos tipos de acción: por un lado, se busca fortalecer el sistema de transporte en 132 kV; y por otro, el sistema de subtransmisión en 33 kV y 13,2 kV. En relación a la primera de ellas, se cuenta con una cartera de 51 proyectos de 132 kV que apuntan a disminuir la dependencia de plantas de generación térmica y generación móvil situadas en puntos críticos del sistema. Se prevé la ejecución de 1.471 km de líneas de alta tensión de 132 kV, la construcción de 19 nuevas estaciones transformadoras y la ampliación de 37 existentes, alcanzando a 27 municipios del interior bonaerense. Para la estrategia enfocada en el sistema de subtransmisión, se incorporará un paquete de proyectos próximos a licitar con 12 obras de estaciones transformadoras de 33/13,2 kV y líneas de media tensión.

Respecto al acceso al gas, se apuntará a ampliar la cobertura en pequeñas localidades del interior que se encuentran fuera del espectro de atención del sector privado y son tomadas por BAGSA. El plan prevé trabajar tanto en el transporte -mediante la conexión a gasoductos de la red general, con el objetivo de reducir la dependencia del gas licuado de petróleo (GLP) y sus elevados costos de operación-, como en la construcción de estaciones reductoras de gas y redes locales. En la actualidad, se están desarrollando proyectos para extender el servicio de gas natural en localidades de menos de 2.000 habitantes, y se ejecutan obras en los municipios de Pehuajó, Daireaux, 9 de Julio y Saladillo, que permitirán sumar 73 km de red y 43 km de gasoduc-

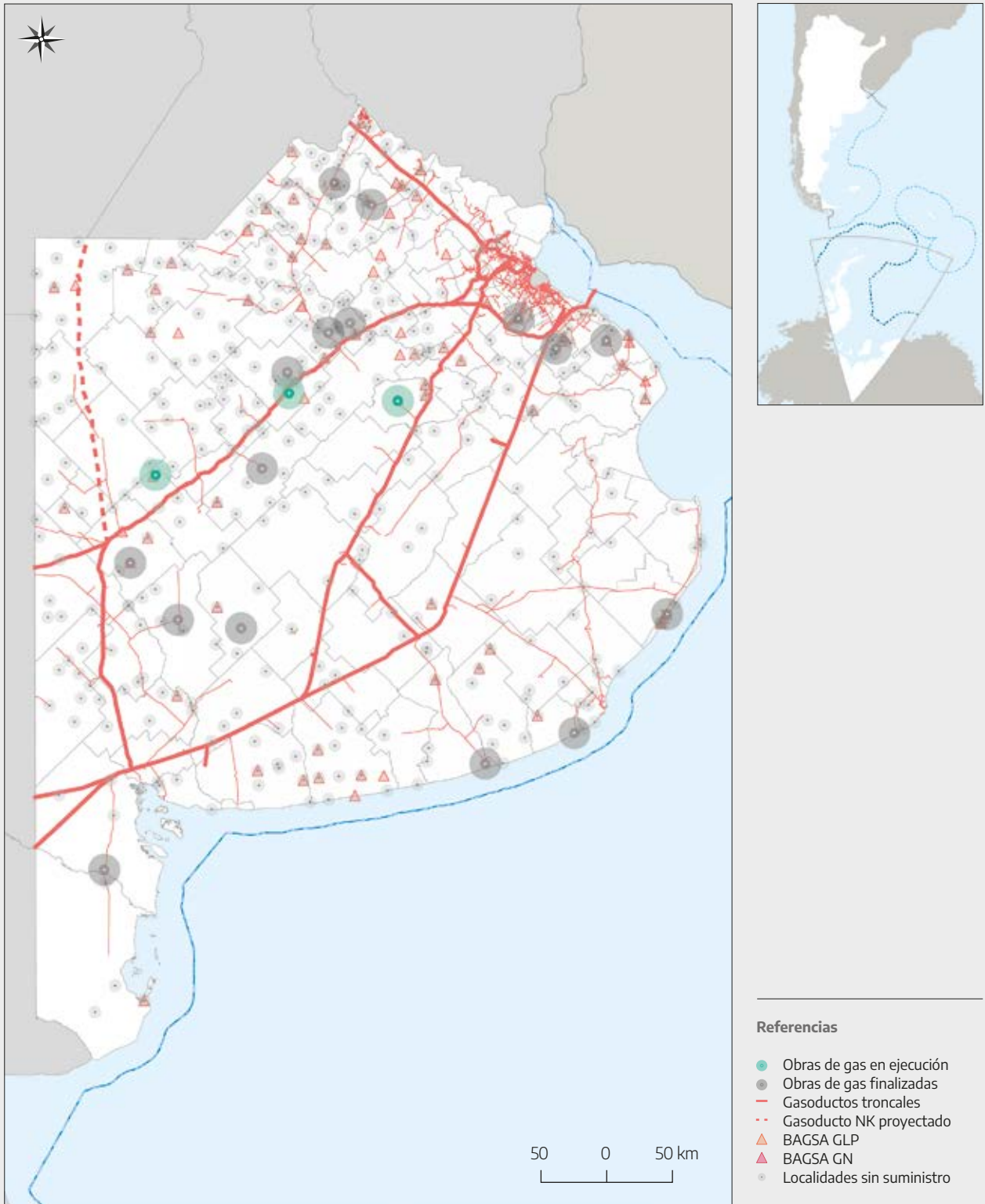
tos y ramales. Además, es fundamental continuar con la ejecución de instalaciones domiciliarias a través del Programa Acceso al Gas, que se financia mediante el fideicomiso creado por la Ley provincial 8.474 y que está destinado a brindar apoyo a los hogares con dificultades para costear las obras de conexión a la red.

En cuanto a la transición energética, se busca diversificar la matriz, mejorando la calidad del servicio y garantizando su sostenibilidad a largo plazo. A través del Programa Provincial de Incentivos a la Generación de Energía Distribuida (PROINGED), se construyó el Centro de Investigación y Desarrollo en Energías Renovables, en el municipio de La Plata y finalizaron los parques solares en Del Carril y Polvaredas, en el distrito de Saladillo. Actualmente, se encuentran en ejecución 5 nuevos parques solares de 2,5 MW de potencia en Alberti, 16 de Julio, Pehuen-Có, Pipinas y San Cayetano, y el proyecto piloto de prototipo undimotriz en Mar del Plata con un convenio UTN y PBA. Asimismo, se propone fortalecer la generación de energía renovable a través de BAESA, que cuenta con proyectos como el Parque Eólico Arenas Verdes, en Lobería, y el Parque Solar Fotovoltaico en la Central Oscar Smith, en General Madariaga. Estas iniciativas añadirán más de 77 MW de potencia a la red provincial y mejorarán la calidad del servicio.

Finalmente, se plantea acompañar estas medidas desde el marco institucional regulatorio, con **instrumentos que permitan una correcta promoción, gestión y control de la política energética de la PBA**, tal como la Revisión Tarifaria Integral (RTI), puesta en marcha recientemente. La misma se centra en el servicio de distribución de energía eléctrica y permitirá elaborar un diagnóstico completo según la demanda actual, definir un plan de inversiones que garantiza la calidad del servicio a largo plazo, como así también que las tarifas sean asequibles y geográficamente equitativas. Esto incluye el fortalecimiento del Organismo de Control de Energía Eléctrica de la Provincia de Buenos Aires (OCEBA), dotándolo de las herramientas y las capacidades necesarias para llevar a cabo un control efectivo de la prestación del servicio, garantizando el cumplimiento de parámetros de calidad y las inversiones obligatorias en infraestructura por parte de las concesionarias.



Red de gas en la provincia de Buenos Aires



Fuente: Elaboración propia Dirección Provincial de Planificación Estratégica - MISP.



Nueva Estación Transformadora y línea de media tensión Verónica-Punta Indio | Municipio de Punta Indio



Política destacada

Nuevas obras de alta tensión en el interior bonaerense

El fortalecimiento del sistema de transporte de energía eléctrica es clave para garantizar un servicio seguro y eficiente, que potencie el desarrollo productivo sostenible y equilibrado en todo el territorio provincial.

9

ESTACIONES TRANSFORMADORAS

+290 km DE LÍNEAS DE MEDIA TENSIÓN

El MISP, a través de la Subsecretaría de Energía, continúa avanzando en la modernización de la red eléctrica provincial con la construcción nuevas Estaciones Transformadoras (ET) y líneas aéreas de alta tensión en el interior de la PBA.

En ese marco, se destacan nueve intervenciones de 132 kV: la ET Chivilcoy II, que será vinculada al sistema de alta tensión con la construcción de una línea entre Chivilcoy y 25 de Mayo; la ET Guaminí, que incluye una nueva línea entre ese municipio y Coronel Suárez; la nueva ET Quequén, que se vincula a la ET Vivotará: todas estas, en ejecución. Además, la repotenciación de la ET Villa Gesell, las nuevas ET San Pedro Industrial (en proceso licitatorio), San Andrés de Giles, Pergamino Industrial; la nueva Línea de Alta Tensión (LAT) Villa Lía - Baradero y la ampliación de la ET Villa Lía (en proyecto). En total, suman 172,4 km de LAT y 6 nuevas estaciones transformadoras.

Por otro lado, gestionado por el agregado tarifario, se están ejecutando la ampliación de la Estaciones Transformadoras de Mercedes, Tornquist, Azul, Gonzalez Chaves, Bragado, Mar del Tuyú, y las nuevas ET en Nueve de Julio, Tandil, Ayacucho, sumando así 120,8 km de LAT y 3 nuevas estaciones transformadoras.

Estas obras y proyectos, que cuentan con financiamiento del MISP y de un préstamo del Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF), responden a la necesidad de reducir la dependencia de la generación distribuida de plantas de generación térmica y generación móvil, al mismo tiempo que se intenta fortalecer la Red de Transmisión Troncal de 132 kV, asegurando un abastecimiento estable.

En ese sentido, se espera un impacto directo en los municipios en donde se ejecutan y también a nivel regional, gracias al aumento de la capacidad de transporte de la red y de la potencia instalada. A su vez, mejorar el servicio eléctrico, ampliar el abastecimiento a usuarios residenciales y promover el desarrollo de nuevos emprendimientos productivos e industriales de la región.

El fortalecimiento de la infraestructura eléctrica permite el acceso a un suministro seguro y eficiente del servicio para un crecimiento sostenible. Es un pilar fundamental para el desarrollo productivo y social de la provincia.



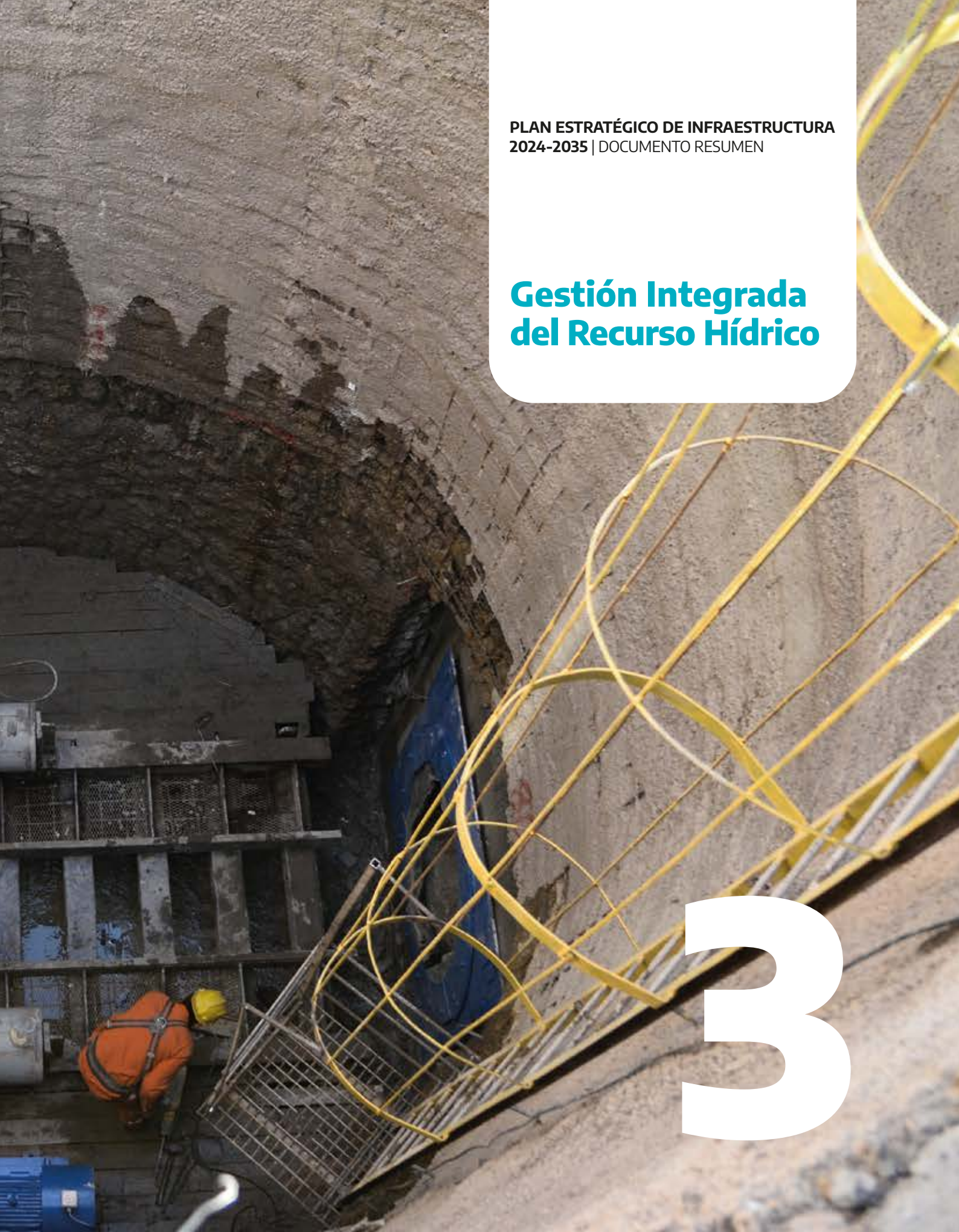
El MISP avanza con nuevas obras de 132 kV en distintos municipios.



PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA
2024-2035 | DOCUMENTO RESUMEN

Gestión Integrada del Recurso Hídrico

3



Gestión Integrada del Recurso Hídrico

EL AGUA, ESENCIAL PARA LA VIDA Y ESTRATÉGICA PARA EL DESARROLLO

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.



Plan Integral de la cuenca del río Salado - Tramo V | En proceso de licitación



Introducción

Planificar y gestionar el recurso hídrico de la provincia de Buenos Aires de un modo sostenible implica garantizar el abastecimiento de la población y la oferta disponible para su uso productivo, preservando la calidad del agua y previniendo los riesgos hídricos y climáticos existentes.

Ante este desafío, existen dos modelos contrapuestos de gestión: uno ajustado únicamente a los intereses de cada jurisdicción, que acarrea como consecuencia la competencia por el recurso; y otro que propone una administración consorciada, con foco en las cuencas tanto provinciales como interjurisdiccionales, para promover la colaboración y evitar conflictos.

En este marco, **el MISP promueve una gestión del agua racional y sostenible**, dado que su incidencia en los procesos y las dinámicas territoriales es directa, condicionando la producción y la reproducción social. Por eso, **se impulsa una integración de los recursos hídricos para sus diferentes usos, tomando a las cuencas hídricas y a sus comités como unidades de acción y articulación**, lo que también demanda estrategias para su fortalecimiento.

A su vez, **se propone un plan para reducir el riesgo hídrico en las ciudades**, con medidas estructurales y no estructurales organizadas en etapas (preparación, respuesta y recuperación frente a eventos extremos) y encuadradas en una escala de cuencas. Además, se busca **ampliar el acceso de la población y mejorar la calidad de los servicios de agua segura y saneamiento**, a través del estudio de los déficits territoriales y la planificación de la infraestructura, procurando cerrar las brechas existentes.

A través de este eje de gestión, se impulsan obras y proyectos que permitan llevar adelante una administración estratégica de los recursos hídricos para mejorar y ampliar el acceso al agua y al saneamiento; potenciar un desarrollo económico-productivo sostenible; prevenir y gestionar el riesgo contra amenazas naturales y climáticas; así como también promover acuerdos interjurisdiccionales que permitan una gestión integrada para su disponibilidad a largo plazo.

De este modo, se apunta a garantizar la calidad de vida en cada región del territorio bonaerense, comprendiendo la finitud del recurso y su rol esencial para el desarrollo provincial.

Lo que hicimos

Se abordaron problemáticas históricas relacionadas con el suministro seguro de agua, con las inundaciones en zonas urbanas y rurales, y con el cuidado y el uso eficiente del recurso, a partir de una visión de gestión sostenible y descentralizada.

El agua es un **recurso fundamental y estratégico para el desarrollo económico, social y sostenible de la provincia**.

Por su carácter transversal, es determinante para la actividad productiva, y acceder a ella es un derecho humano fundamental de rango constitucional. El desarrollo de infraestructuras adecuadas para su gestión constituye uno de los principales desafíos de la planificación gubernamental, considerando que la PBA es el principal territorio agropecuario del país y que, a la vez, concentra cerca del 40% del total de la población nacional.

La creciente preocupación por el cambio climático y sus consecuencias, pone de manifiesto la urgencia de **adoptar medidas más efectivas para gestionar los recursos hídricos**. Argentina se encuentra entre los 14 países más afectados por catástrofes de inundaciones, alcanzando pérdidas superiores al 1,1% del PBI nacional. A la vez, dicho panorama encuentra dificultades específicas para el territorio bonaerense, ya que las diferentes jurisdicciones provinciales gestionan sus recursos sin coordinación entre sí, lo cual produce un esquema de competencia que no es sostenible en el tiempo.

En esa línea, desde 2019, se destacó la actualización del Plan Maestro Integral de la cuenca del río Luján (2021), elaborado por el Comité de Cuenca del Río Luján (COMILU) y con financiamiento del Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF), como así también el Plan de Gestión Integral del río Reconquista (2022), desarrollado por el Comité de Cuenca del Río Reconquista (COMIREC) y con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Estos planes definen lineamientos y proyectos que contribuyen a planificar la gestión del recurso de manera integral para un territorio complejo, con altos índices de vulnerabilidad y con un desarrollo del suelo urbano que se encuentra fragmentado social y espacialmente.

Por otro lado, entre 2019 y 2023 se trabajó, de manera coordinada con el Gobierno Nacional, en la etapa IV de las obras de ampliación de la capacidad del río Salado. Este proyecto favorece a 59 municipios bonaerenses, donde viven 955.000 personas y donde se concentra entre el 25% y el 30% de la producción nacional de granos y carnes. De esta forma, se dio continuidad a un

plan iniciado hace más de 20 años con el objetivo de mitigar los efectos producidos por períodos de sequías e inundaciones en esta cuenca. Sin embargo, actualmente las obras se encuentran paralizadas por decisión del Gobierno Nacional.

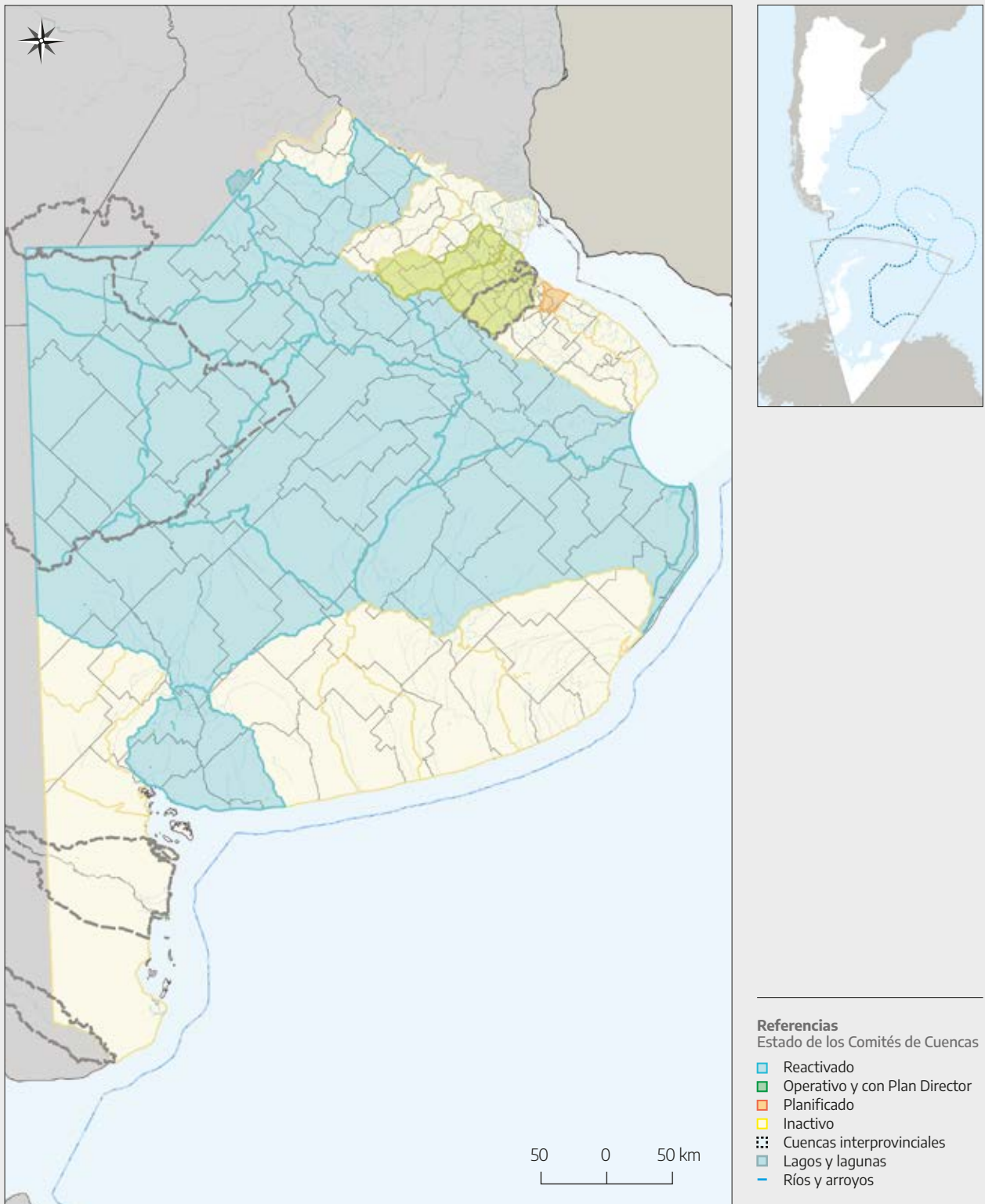
Al mismo tiempo, se evidencia un importante crecimiento urbano en áreas con alto riesgo ambiental por inundaciones. Considerando que el 97% de la población de la provincia vive en zonas urbanas, esta situación conforma otro de los desafíos a abordar desde la infraestructura. En el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), se han realizado obras para la reducción de riesgo de inundaciones, como la ampliación del canal Santa María, en el municipio de Campana; la construcción del aliviador oeste del arroyo del Rey en Lomas de Zamora; la etapa I de desagües pluviales en la cuenca del arroyo Duppy en La Matanza; y el sistema de drenaje en Zanjón Fate en San Fernando.

Por último, según datos del Censo 2022, la PBA cuenta con un 76,7% de las viviendas con acceso a agua potable por red pública, mientras que un 60,5% de los hogares se encuentran conectados a la red cloacal. Estos valores varían no solo a nivel regional, sino incluso dentro de las mismas jurisdicciones, encontrando importantes inequidades que se vinculan de manera estrecha con el nivel de ingresos de la población. También se identifican casos como el de la Costa Atlántica, donde la intrusión salina en las napas subterráneas sumada a la lejanía con las fuentes superficiales de agua dificulta la obtención del recurso; o el del sudoeste bonaerense, que carece de una red hídrica superficial desarrollada y la única fuente disponible son las aguas del río Colorado y las del río Negro.

Por este motivo, y considerando los déficits territoriales existentes, el Gobierno de la Provincia inició obras de nuevas plantas depuradoras de líquidos cloacales y de ampliación y mantenimiento de los servicios de agua potable por red y cloacas en 47 municipios. Dentro de las intervenciones destacadas, se encuentra la ampliación de la Planta Patagonia en Bahía Blanca, ya finalizada, o la construcción de una nueva Planta Potabilizadora para la Región Capital, actualmente en ejecución.



Comités de cuencas bonaerenses y cuencas interprovinciales



Fuente: Elaboración propia Dirección Provincial de Planificación Estratégica - MISP.

Lo que vamos a hacer

Consolidar una gestión integrada y consorciada mediante los comités de cuencas provinciales, para avanzar con infraestructura que permita un uso eficiente y un acceso igualitario al agua, de manera responsable con el ambiente y resiliente frente a extremos climáticos.

Desde el rol del MISP como organismo rector para la planificación y ejecución de infraestructura, el escenario actual exige tomar medidas para anticiparse a los eventos hidrológicos extremos, que ocurren cada vez con más frecuencia. La gestión del agua es una política prioritaria que debe apuntar a la disminución del riesgo asociado a estas situaciones y a la proyección de un desarrollo provincial sostenible. Se propone abordar este desafío a través de **cuatro líneas de acción**: el fortalecimiento de su gobernanza a partir de la gestión de cuencas; la disminución del riesgo hídrico en ciudades; la adaptación productiva a extremos climáticos; y la mejora de las condiciones junto con la ampliación del acceso a los servicios de agua y cloacas.

El carácter interjurisdiccional de las cuencas hidrográficas obliga a **reforzar la gestión integrada de los recursos hídricos**, tomando a los comités de cuencas como ámbitos prioritarios de gestión. Para ello, el Ministerio se propone fortalecer la institucionalidad de los 32 comités bonaerenses -de los cuales, durante 2024 y 2025, se reactivaron río Arrecifes, Sauce Grande, Tuyú Mar y Campo, y las 9 Subregiones de la Cuenca Hídrica del río Salado-, así como también avanzar en la elaboración de planes directores para cada una de ellas. De manera complementaria, se impulsa la simplificación y normalización de los procesos administrativos y la innovación en el control y el monitoreo, para volver más eficiente la gestión del recurso.

En relación al riesgo hídrico en las ciudades, se estructura un Plan de Drenajes Urbanos, conformado por obras y proyectos tanto en la RMBA como en localidades del interior bonaerense con mayor amenaza. En este sentido, actualmente se avanza con la segunda y la tercera etapa de los desagües pluviales en la cuenca del arroyo Duppy en La Matanza, los cuales mejorarán sus condiciones de drenaje, procurando el direccionamiento de los excedentes pluviales hacia el río Matanza-Riachuelo. Del mismo modo, en el marco del Plan Integral Hídrico Social y Ambiental de la cuenca de los arroyos San Francisco y Las Piedras, se encuentran en ejecución las obras de nuevos desagües pluviales y el entubamiento del canal

Cordero. Otro proyecto a destacar, actualmente en ejecución, es la refuncionalización del Sistema Presa Roggero y Compuertas del Camino del Buen Ayre, que atenderá problemáticas relacionadas a la regulación de los excedentes hídricos en la cuenca del río Reconquista.

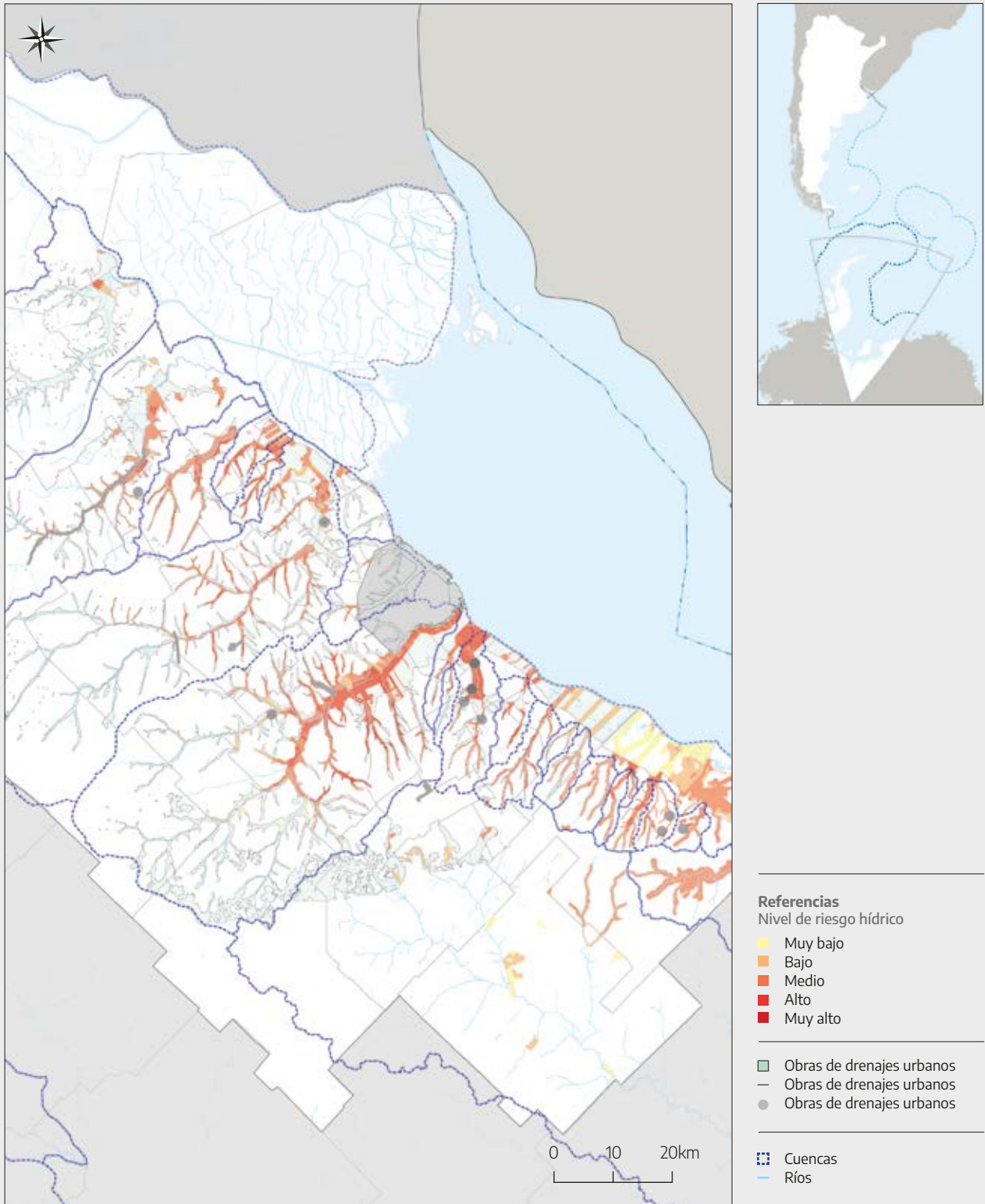
En cuanto a la adaptación productiva a extremos climáticos, se busca **disminuir la situación de vulnerabilidad ante sequías e inundaciones**, procurando una producción agropecuaria sostenible y recuperando tierras anegadas. Durante 2023, Argentina perdió, producto de las sequías, cerca de 18.500 millones de dólares, es decir, el 2,9% del PBI (Ministerio de Economía), y se estima que ese porcentaje podría elevarse hasta en un 4% si las condiciones fueran más extremas. En este sentido, se avanzó con la licitación con financiamiento externo (BEI) de los primeros 2 subtramos de la quinta y última etapa de ampliación de la capacidad del río Salado, dándole continuidad al Plan Maestro Integral. Esta etapa tiene vinculación con el plan de obras para la laguna La Picasa, cuenca que funciona de manera interdependiente con la del Salado. Con estas intervenciones, se recuperarán entre 2,5 y 3 millones de hectáreas productivas.

Por último, también se contempla el **mejoramiento de las condiciones de producción, distribución y abastecimiento de agua segura**, con especial atención en los enclaves territoriales que atraviesan situaciones de emergencia hídrica, como lo son la Región Capital (La Plata, Berisso y Ensenada), el municipio de Bahía Blanca, o partidos del Gran Buenos Aires con una alta variación poblacional, atendiendo a su vez la paralización de obras de AySA por parte del Gobierno Nacional. Se destaca el caso de San Vicente, que en el Censo 2022 presentó el aumento poblacional más alto del país, y para dar respuesta a este crecimiento, se proyecta la ampliación de la Planta de Líquidos Cloacales existente y una nueva Planta Potabilizadora.

A través de estas políticas de infraestructura, se apunta a una **administración integral del agua, que garantice un manejo sostenible, social y territorialmente equitativo**.



Prevención del riesgo hídrico en la RMBA



Fuente: Elaboración propia Dirección Provincial de Planificación Estratégica - MISP.



Recambio del Acueducto Dique Paso de las Piedras-Planta Grünbein | Municipio de Bahía Blanca



Políticas destacadas

Planes hídricos integrales en el Gran La Plata y Bahía Blanca y Plan de Reconstrucción Integral de Bahía Blanca

El Gobierno de la Provincia de Buenos Aires está ejecutando estos proyectos prioritarios para dar respuesta a los problemas estructurales hídricos y de acceso al agua potable en estas regiones. Además avanza con el Plan de Reconstrucción Integral en Bahía Blanca, que se inició a partir del temporal de marzo de 2025.

<p>Plan Hídrico y de Reconstrucción Integral de Bahía Blanca</p> <p>16 INTERVENCIONES (PLAN HÍDRICO) 3 LÍNEAS DE ACCIÓN (PLAN DE RECONSTRUCCIÓN) 336.574 PERSONAS BENEFICIADAS</p>	<p>Plan Hídrico del Gran La Plata</p> <p>12 INTERVENCIONES 1.150.000 PERSONAS BENEFICIADAS</p>
--	--

Plan Hídrico de Bahía Blanca

Ya se finalizaron las obras del Acueducto de impulsión Altos de Bahía, el recambio del Acueducto Dique Paso de las Piedras-Planta Grünbein y el Nuevo Módulo de Potabilización en la Planta Patagonia, y continúan en ejecución la rehabilitación del acueducto de la calle Brandsen, el acondicionamiento y recambio de redes de agua potable y el Acueducto Planta Patagonia-Bosque Alto-Los Chañares.

Plan de Reconstrucción Integral de Bahía Blanca

Consiste en un conjunto de obras y proyectos coordinados para hacer frente a los daños de infraestructura ocasionados por el temporal histórico de marzo de 2025 e incluye tres líneas de acción:

- 1. Plan del Sistema Hidráulico**, conformado por las intervenciones de emergencia ejecutadas en el Canal Maldonado y en el arroyo Napostá; la refuncionalización integral y sostenible del Canal Maldonado (obra hidráulica y urbana), que permitirá contar con mejor calidad estructural, el triple de capacidad para transportar un mayor caudal de agua y la implementación de infraestructura modular sostenible; la ejecución de 16 nuevos puentes, y la reconstrucción del partidor de aguas; la reconstrucción de 250 sumideros en el ejido urbano de Bahía Blanca; y el desarrollo de estudios y proyectos de obras.
- 2. Recuperación integral y refuncionalización del Hospital Penna.**
- 3. Fondo de Reconstrucción de Infraestructura Urbana.**

Plan Hídrico del Gran La Plata

Este plan se organiza en etapas y contempla la ejecución de las obras necesarias para optimizar la producción, el almacenamiento, el transporte y la distribución de agua potable para más de 1 millón de habitantes de la región capital, compuesta por La Plata, Berisso y Ensenada.

La etapa 1 está integrada por la obra de rehabilitación del Acueducto Norte, ya finalizada, y por las intervenciones de la nueva Planta Potabilizadora, acueductos y estaciones de bombeo complementarias, y las obras de abastecimiento a Punta Lara, en Ensenada, que se encuentran en ejecución. Además, avanza el proyecto para la etapa 2 conformada por la obra del Acueducto Parque San Martín y sus intervenciones complementarias, a través de financiamiento internacional del Fondo Kuwaití.



Render de la Refuncionalización del Canal Maldonado | Bahía Blanca.



PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA
2024-2035 | DOCUMENTO RESUMEN

Infraestructura para los Sistemas de Ciudades

4

Infraestructura para los Sistemas de Ciudades

CIUDADES INCLUSIVAS Y RESILIENTES PARA EL DESARROLLO LOCAL

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.



Casa de la Provincia | Municipio de Colón



98% de la población de la PBA vive en ciudades

31 sistemas de ciudades bonaerenses

29 obras a reactivar en universidades nacionales

940 cuadras de corredores urbanos a intervenir (Programa MAS)

57 obras finalizadas en clubes y centros comunitarios

Introducción

La provincia de Buenos Aires se caracteriza por una distribución desigual de su población: el 76,17% se concentra en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), seguido por un 6,78% que se ubica en Mar del Plata y la región marítima, y un 3,54% en Bahía Blanca y la región sudoeste. Estos desequilibrios son el resultado de una lógica de reproducción histórica, definida por una centralización de las infraestructuras y los equipamientos de complejidad en algunas zonas del territorio.

En este contexto, el concepto de Sistema de Ciudades emerge para **reformular el modelo territorial tradicional, rompiendo con la dinámica de competencia entre ciudades para promover un patrón alternativo, eficiente, descentralizado y policéntrico**. Se propone, así, una distribución más equitativa de las infraestructuras y los equipamientos que impulse la complementariedad entre aglomeraciones urbanas dentro de un mismo sistema, en pos de un desarrollo regional más equilibrado que garantice mayores oportunidades de crecimiento personal y familiar en todos los municipios de la provincia.

Asimismo, se apunta a asegurar condiciones urbanas mínimas de habitabilidad por localidad para el desarrollo de su población: espacios recreativos y de calidad ambiental; equipamientos comunitarios que reconstruyan lazos sociales; equipamientos deportivos que refuercen los sentimientos de pertenencia local y regional; entre otros. Las mismas deben ser impulsadas desde un Estatuto de Ciudades, que establezca los servicios y equipamientos básicos con los que debe contar un aglomerado para garantizar derechos a la ciudadanía.

En síntesis, desde este eje de gestión, se llevan adelante obras y proyectos de infraestructura urbana, de transporte, equipamientos institucionales, comunitarios, culturales, patrimoniales, productivos y del conocimiento, para **posibilitar el arraigo y la mejora de la calidad de vida de la población en todas las regiones de la provincia**, recuperando la identidad de las ciudades y los pueblos y brindando apoyo y capacidad instalada a los gobiernos locales.

Lo que hicimos

Equilibrar las oportunidades de desarrollo local de las comunidades, mejorando los espacios públicos destinados a la seguridad ciudadana, a la recreación deportiva y social, y al encuentro y bienestar de su población.

La provincia de Buenos Aires aloja en su territorio al 38% de la población argentina: el 28% de ese total se concentra en la RMBA, que representa solo un 0,4% de la superficie del país. Asimismo, el 97% de las y los residentes provinciales vive en localidades de más de 2.000 habitantes, convirtiendo a la PBA no solo en la jurisdicción más poblada a nivel nacional, sino también en la más urbanizada.

Los desequilibrios que presenta la distribución poblacional de la provincia de Buenos Aires se explican porque los equipamientos y las infraestructuras más complejas se concentraron históricamente en las localidades con mayor cantidad de población, siendo la RMBA el destino de muchas de estas intervenciones. Se reproduce así un modelo centralista de distribución de las oportunidades de desarrollo personal, profundizando asimetrías e impactando en las condiciones de arraigo para los y las bonaerenses. Aquí emerge el comportamiento diacrónico de competencia entre ciudades para ser objeto de inversiones e intervención por parte del Estado en materia de infraestructura y equipamiento.

Con el objetivo de disminuir las brechas existentes, desde fines de 2019, el Gobierno de la Provincia trabajó para que los equipamientos y las infraestructuras se distribuyan de forma más equitativa en el territorio. En ese sentido, se ha desarrollado el Programa Casas de la Provincia, para facilitar la realización de trámites provinciales de manera descentralizada, con un total de 72 obras y proyectos. A través de esta iniciativa también se crean espacios donde se ofrecen actividades productivas, culturales y turísticas.

Además, el reconocimiento de la seguridad como una de las principales demandas de la sociedad motivó, por un lado, la mejora de la infraestructura operativa mediante obras de construcción, refacciones y mantenimiento en 37 comisarías. Por otro lado, entendiendo la relevancia de la educación en la formación policial, se destaca la inversión en la Escuela de Policía Juan Vucetich, donde se vienen realizando obras de construcción, ampliación, mejoras y refacciones para que miles de cadetes puedan

desarrollar sus estudios con condiciones edilicias óptimas.

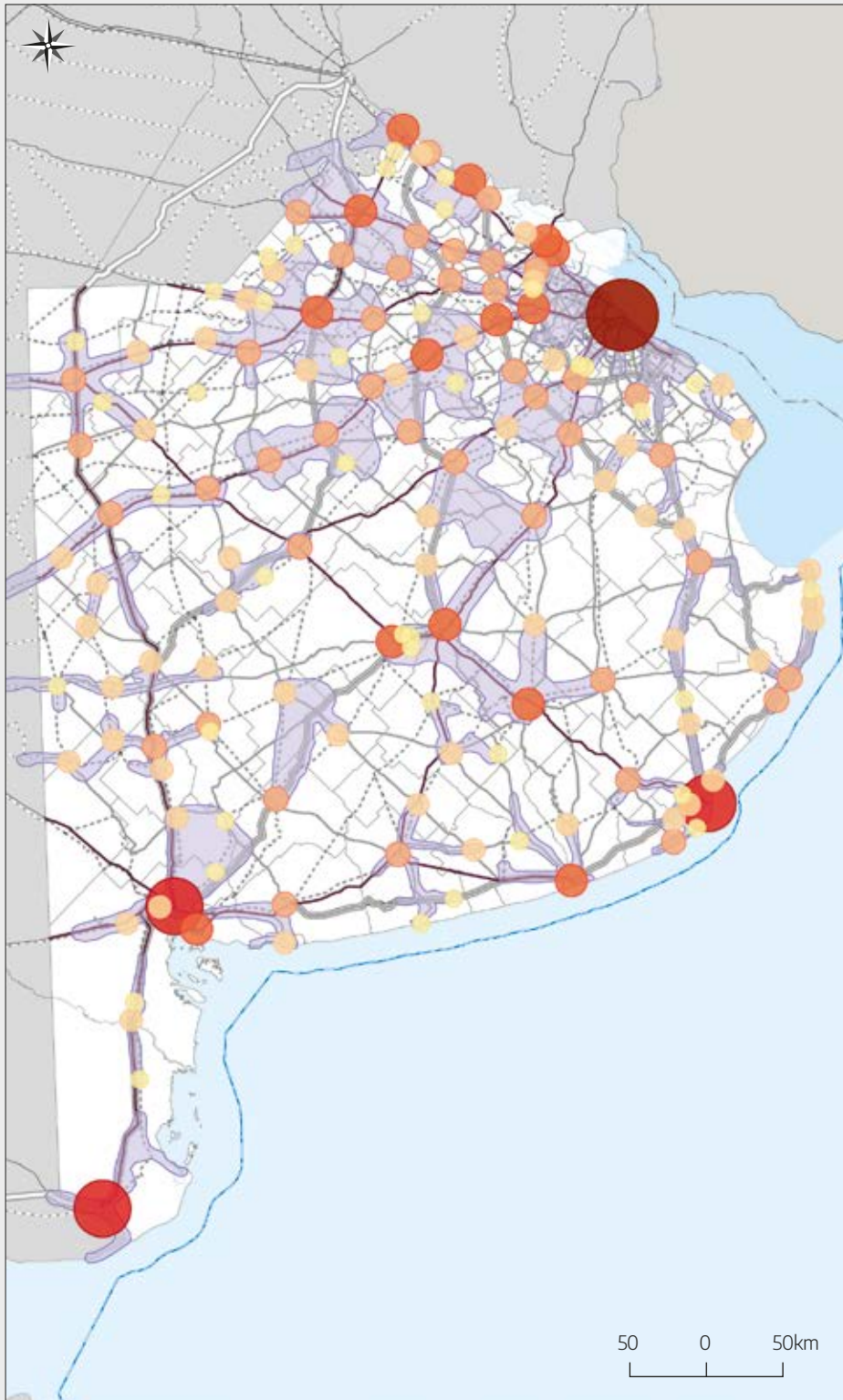
A su vez, ante el fuerte impacto que tanto la crisis económica como el aumento de las tarifas aplicado desde 2016 por el entonces Gobierno Nacional generaron en los clubes de barrio, desde la gestión provincial se dio respuesta con obras de construcción, mejoras, refacción y mantenimiento en polideportivos, centros comunitarios, clubes y otros edificios deportivos y recreativos de más de 20 localidades. La acción del Estado en estos espacios resulta de suma importancia, ya que promueven la democratización del deporte, actúan como protección y resguardo de las infancias y juventudes, y otorgan sentido de comunidad.

En lo que refiere al espacio público, se ha trabajado en su fortalecimiento para mejorar la calidad de vida en las localidades. Para eso, se realizaron obras de construcción y puesta en valor de espacios verdes como parques y plazas; pavimentación de distintos accesos, avenidas y calles; instalación de luminarias y nuevas veredas.

Todas estas líneas de acción se llevaron a cabo con el propósito de **fortalecer los equipamientos existentes y poner a disposición nueva infraestructura que garantice mejores condiciones de vida para las y los habitantes de las localidades**. No obstante, se evidencia la necesidad de acompañar estas políticas con el desarrollo de un modelo alternativo y policéntrico que, además de apuntar a la distribución equitativa de las infraestructuras, permita realizar un diagnóstico eficiente, identificando cuáles existen y dónde están localizadas.



Sistemas de ciudades de la provincia de Buenos Aires



Referencias

Sistemas de ciudades PBA

- Sistemas regionales de ciudades
- Centro local B
- Centro local A
- Centro microrregional
- Centro subregional
- Centro regional
- Metrópolis global

- Corredores provinciales
- Rutas Nacionales
- Rutas Provinciales
- Ferrocarril

Fuente: Elaboración propia Dirección Provincial de Planificación Estratégica - MISP.

Lo que vamos a hacer

Consolidar un sistema de ciudades bonaerense que permita un acceso equitativo a infraestructura y equipamientos de alta complejidad, valorizando la identidad local y promoviendo procesos de gestión compartida entre los gobiernos locales.

Con el objetivo de revertir las condiciones básicas de desigualdad en el acceso a derechos y oportunidades, se avanza hacia un modelo de sistemas de ciudades bonaerense que contemple no solo a las ciudades como unidad, sino a los vínculos y las relaciones complementarias entre ellas, en base a sus patrones de interacción frecuentes, con cierta proximidad geográfica y espacial e infraestructuras de comunicación que potencien el arraigo de su población.

En contraste con el modelo centralista en el que sólo algunas ciudades cuentan con servicios sociales y económicos, los sistemas de ciudades como dimensión de análisis permiten **evaluar y distribuir los equipamientos y los servicios complejos** -tales como hospitales, universidades, edificios institucionales y culturales- con mayor eficiencia, **de forma que permitan ser igualadores de oportunidades, a la vez que refuercen los vínculos de complementariedad entre los centros urbanos y favorezcan el sentido de pertenencia territorial**. De esta manera, la cantidad y distribución de las infraestructuras se definen en una escala regional, procurando garantizar el acceso a servicios básicos para potenciar su desarrollo.

Entender el territorio bonaerense en esta clave implica desarrollar un Estatuto de Ciudades, con lineamientos que permitan articular acciones para garantizar condiciones de habitabilidad mínima en cada una de las localidades, así como también contemplar las normativas, planes de urbanización y usos del suelo que permitan corregir las dinámicas del mercado y afrontar los déficits en materia de vivienda y acceso a servicios.

De este modo, las infraestructuras, los servicios y los equipamientos comunitarios y sociales se definen en una escala local, favoreciendo la complementariedad entre aglomerados y atendiendo a sus demandas particulares.

Las acciones de intervención en los sistemas de ciudades se organizan en dos grupos. Por un lado, se planifican obras de infraestructura para el hábitat urbano (urbana, para el transporte y ambiental) y, por el otro,

obras de equipamientos comunitarios (institucional, cultural, patrimonial, comunitaria y deportiva, del conocimiento y productiva).

En lo que respecta a las políticas de infraestructura para el hábitat urbano, se continuará a escala local y comunitaria con las obras de recualificación y puesta en valor del espacio público a través de acciones de mejoramiento barrial, pavimentación e iluminación, así como en los accesos a localidades, y se trabajará en la creación y revalorización de espacios verdes. Por su parte, la intervención a escala regional será abordada con la ejecución del Programa de Movilidad y Accesibilidad Sostenible (MAS), que apunta a mejorar las condiciones de conectividad, transitabilidad y seguridad vial en la RMBA.

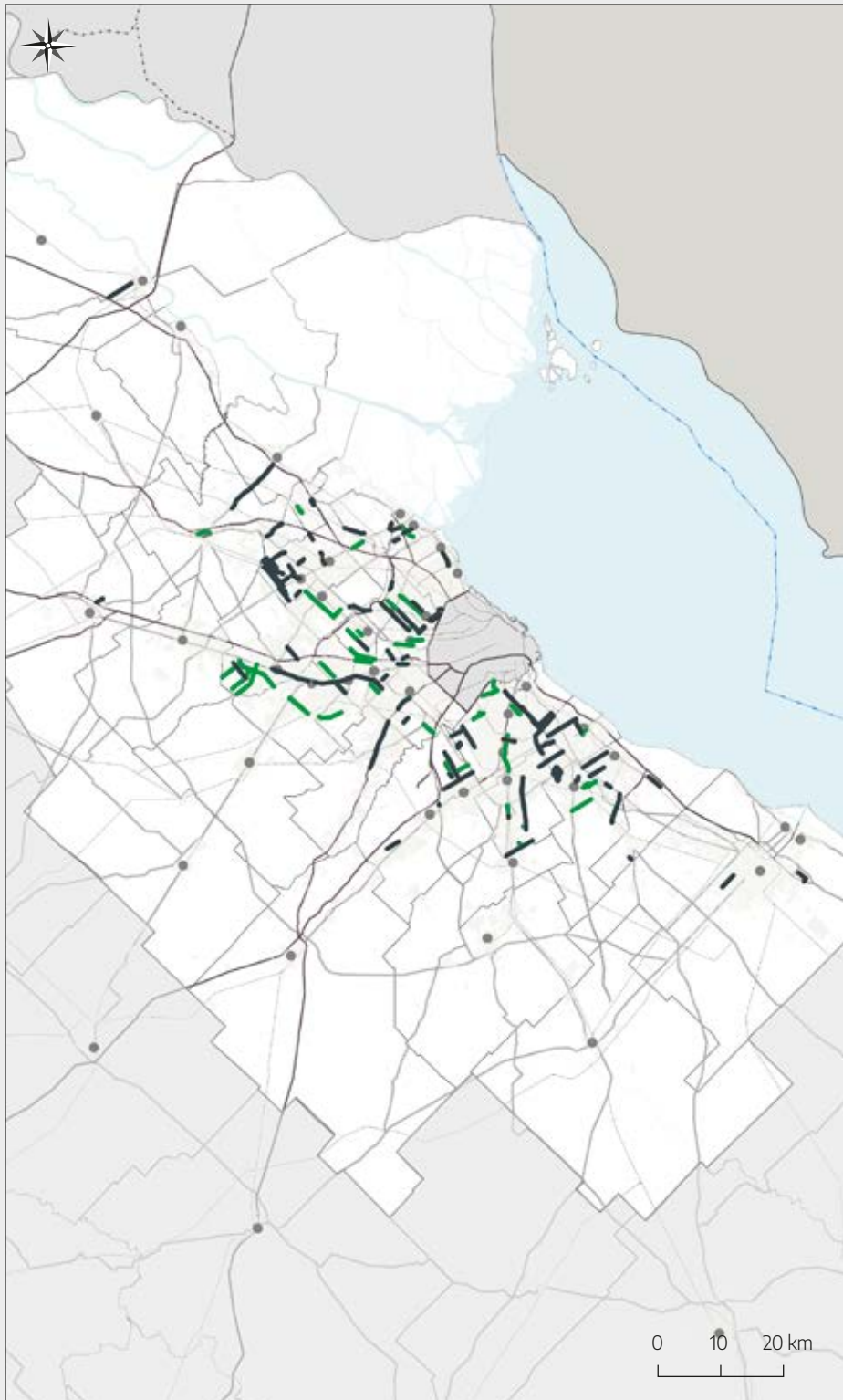
En relación con el equipamiento comunitario, se ampliarán las obras en clubes de barrio e instituciones deportivas y se ejecutarán tareas de mejora, restauración y puesta en valor del patrimonio histórico y de edificios institucionales. Este eje de gestión también incluye el Programa Utopías Bonaerenses, con el que se crearán espacios públicos e inclusivos para la integración social y el desarrollo humano integral de la comunidad; y la continuidad del Programa Casas de la Provincia, para acercar las prestaciones del Estado a las y los bonaerenses.

A escala regional, también se desarrollará el Programa de Infraestructura Universitaria para ampliar el acceso y fortalecer la infraestructura del nivel superior de educación, reactivando obras que quedaron paralizadas por el Gobierno Nacional desde diciembre de 2023; y el Programa Entramados Productivos, para generar equipamiento logístico que potencie la producción autogestiva y a pequeña escala en toda la provincia.

Desarrollar un sistema urbano inclusivo no sólo permite reducir brechas económicas, sociales y territoriales, sino que favorece el arraigo, evitando procesos migratorios forzados hacia centros de mayor jerarquía en búsqueda de mejores condiciones de vida.



Programa de Movilidad y Accesibilidad Sostenible (MAS)



Referencias

Intervenciones en la RMBA

- Obras y proyectos vigentes
- Obras finalizadas ex MOP (2019-2023)
- Ciudades + 10.000 habitantes
- Zona urbana
- Rutas Nacionales
- Rutas Provinciales
- - Ferrocarril

Fuente: Elaboración propia Dirección Provincial de Planificación Estratégica - MISP.



Nueva Torre de Innovación Científico-Académica en la UNSAM | Municipio de Gral. San Martín



Política destacada

Programa de Infraestructura Universitaria

La provincia de Buenos Aires retomará obras paralizadas por el Gobierno Nacional en universidades ubicadas en territorio bonaerense, con el objetivo de ampliar el acceso y fortalecer la infraestructura educativa, fomentando el desarrollo local y el arraigo de la población.

29

INTERVENCIONES

26

UNIVERSIDADES NACIONALES

+50.000

ESTUDIANTES BENEFICIADOS

El MISP puso en marcha esta política pública con la que se está trabajando para reactivar obras en las universidades nacionales ubicadas en la PBA, para fortalecer su infraestructura e incrementar las oportunidades de acceso de las y los bonaerenses a la educación superior.

En su etapa 2024-2026 y a través de la Subsecretaría de Obras Públicas, se apunta a reiniciar 29 obras en 26 universidades que beneficiarán a más de 50.000 estudiantes. En ese sentido, se retomarán intervenciones que se encontraban en ejecución, a iniciar o en proceso de licitación a diciembre de 2023, a cargo del ex Ministerio de Obras Públicas de la Nación (MOP), y que fueron paralizadas por el actual Gobierno Nacional.

En el marco de esta política, durante el período 2019-2023, en la provincia de Buenos Aires se finalizaron 21 obras en 15 casas de estudio, mientras que otras 38 que estaban en ejecución, a iniciar, o en circuito de licitación fueron frenadas o desfinanciadas al cambiar la gestión. Por eso, los 17 proyectos restantes fueron evaluados para ser retomados por el MISP.

Entre las obras a reactivar, se encuentra un nuevo edificio de 2.300 m² para la Universidad Nacional de José C. Paz (UNPAZ), que presentaba un avance de 40% al quedar paralizada; además un nuevo espacio de 3.188 m² en la Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires (UNNOBA), en Junín, al que solo le faltaba un 20% para su finalización.

También, el Ministerio avanza con la etapa 1 de la Torre de Innovación Científico-Académica, que había comenzado a construirse en el Campus Miguelete de la Universidad Nacional de San Martín pero luego fue desfinanciada con un 5% de avance físico; así como también está en ejecución la primera etapa de la obra de un nuevo Campo de Deportes en la Universidad Nacional de Hurlingham (UNAHUR).

El objetivo general de este Programa es llegar con una obra a cada una de las universidades nacionales que funcionan en el territorio bonaerense, con el fin de garantizar el arraigo y el desarrollo local, entendiendo a la educación como un instrumento que permite igualar oportunidades y contribuye a reducir las asimetrías territoriales.



Campo de Deportes - UNAHUR.



PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA
2024-2035 | DOCUMENTO RESUMEN

Infraestructura del Cuidado



Infraestructura del Cuidado

MÁS OPORTUNIDADES PARA GARANTIZAR EL DERECHO A CUIDAR Y RECIBIR CUIDADOS

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.



Nuevo Pabellón Pediátrico en el Hospital Zonal General de Agudos "Dr. Isidoro G. Iriarte" | Municipio de Quilmes



15,9% del PBI es aportado por tareas de cuidado no remuneradas

98,6% de hogares que demandan cuidados lo resuelven con personas del propio hogar

202 Centros de Atención Primaria de la Salud inaugurados

164 obras en hospitales finalizadas

86 Centros de Desarrollo Infantil a construir y/o reactivar

Introducción

Los cuidados son un componente central en la reproducción social, el bienestar y el desarrollo personal y comunitario. Es decir, el trabajo de cuidar y el derecho a recibir cuidados sostienen a las sociedades, porque todas las personas (adultas, mayores, jóvenes e infancias) lo necesitan. Sin embargo, **la distribución de estas tareas, todavía, es desigual e injusta y recae principalmente en las mujeres.** En Argentina, ellas dedican en promedio 6:30 horas diarias al trabajo doméstico no remunerado, mientras que los varones, sólo 3:40 horas (INDEC, 2021). Esta diferencia agranda otras brechas, porque resta tiempo y oportunidades a las mujeres para realizar otras actividades, como estudiar, insertarse o crecer en el mundo laboral.

Con este escenario, y como contracara de la desinversión del actual Gobierno Nacional respecto de las políticas destinadas a las poblaciones más vulnerables del país, tomar la Infraestructura del Cuidado como un eje transversal en la gestión pública implica reconocer a estas tareas como esenciales y asumir la responsabilidad de redistribuirlas en la comunidad. En este sentido, el fortalecimiento de la infraestructura para el sistema de salud, educativo, para la primera infancia, para personas mayores o personas con discapacidad, permite equiparar oportunidades en la sociedad, tanto para quienes requieren cuidados así como para quienes los brindan, dado que abre posibilidades de acceder a servicios y prestaciones de manera universal.

El Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos se propone **consolidar una agenda que apunte a reducir la brecha entre géneros, contribuyendo a formas más democráticas e igualitarias de cuidar.**

Para la gestión en curso, se busca atender de manera prioritaria esta problemática, mediante el fortalecimiento del sistema de salud, de alcance tanto local como regional, con la construcción de nuevos centros de salud y la ampliación de hospitales de alta complejidad, que extiendan y mejoren la oferta existente. También, se trabaja para dar continuidad a la ejecución de equipamientos destinados a brindar servicios integrales a poblaciones específicas con mayor vulnerabilidad, como niñas y niños en su primera infancia, juventudes que atraviesan situaciones vinculadas a la salud mental, espacios para el desarrollo de personas mayores y personas con discapacidad.

Estas líneas de acción tienen como objetivo construir una sociedad más justa e igualitaria, incidiendo directamente en el derecho a recibir cuidados así como, también, cuidando a quienes cuidan.

Lo que hicimos

Reconocer a los cuidados como un derecho esencial de la población que debe ser valorado, visibilizado y asumido como una cuestión pública.

El acceso desigual al cuidado tiene causas estructurales que están condicionadas por variables socioeconómicas, como el nivel de ingresos y la clase social, así como por características demográficas, como la edad, el género y la ubicación geográfica.

En Argentina, en el 98,6% de los hogares integrados por personas que necesitan cuidados, la carga de estas tareas recaen, de forma no remunerada, en personas del propio hogar o en familiares, mayoritariamente mujeres adultas y adolescentes: se estima que el 91,6% de las mujeres realiza alguna tarea no remunerada vinculada al trabajo doméstico o de cuidado, mientras que en los varones esa cifra disminuye al 73,9% (INDEC, 2021).

A su vez, la escasez de oferta de espacios públicos de cuidado y la ausencia de programas específicos que atiendan la problemática con políticas integrales agudizan estas brechas. Por todo esto, **en los últimos años el Gobierno Provincial tomó como prioridad la inversión en Infraestructura del Cuidado, con el fin de garantizar el acceso igualitario a servicios urbanos de cuidado.**

Con esta premisa, se finalizaron 202 obras de refacción y construcción de Centros de Atención Primaria de la Salud (CAPS), para fortalecer el primer nivel de atención en las localidades y descomprimir el sistema sanitario regional y provincial. Del mismo modo, se finalizaron intervenciones en hospitales provinciales y municipales, tanto proyectos nuevos como de puesta en valor, ampliación y mantenimiento.

Algunas de estas obras formaron parte del Plan de Emergencia Sanitaria que permitió liberar áreas estratégicas para organizar la atención en el marco de la pandemia del COVID-19, como la nueva guardia del Hospital Eva Perón en San Martín, adecuada para la implementación del sistema "Triage" y que contempló un acceso de emergencias independiente del general, con un ingreso para ambulancia y dos puestos de shock room; y la ampliación y remodelación de distintos sectores de internación, guardia y emergencias del Hospital Julio de Vedia, en el municipio de Nueve de Julio, tales como internación, guardia y emergencia.

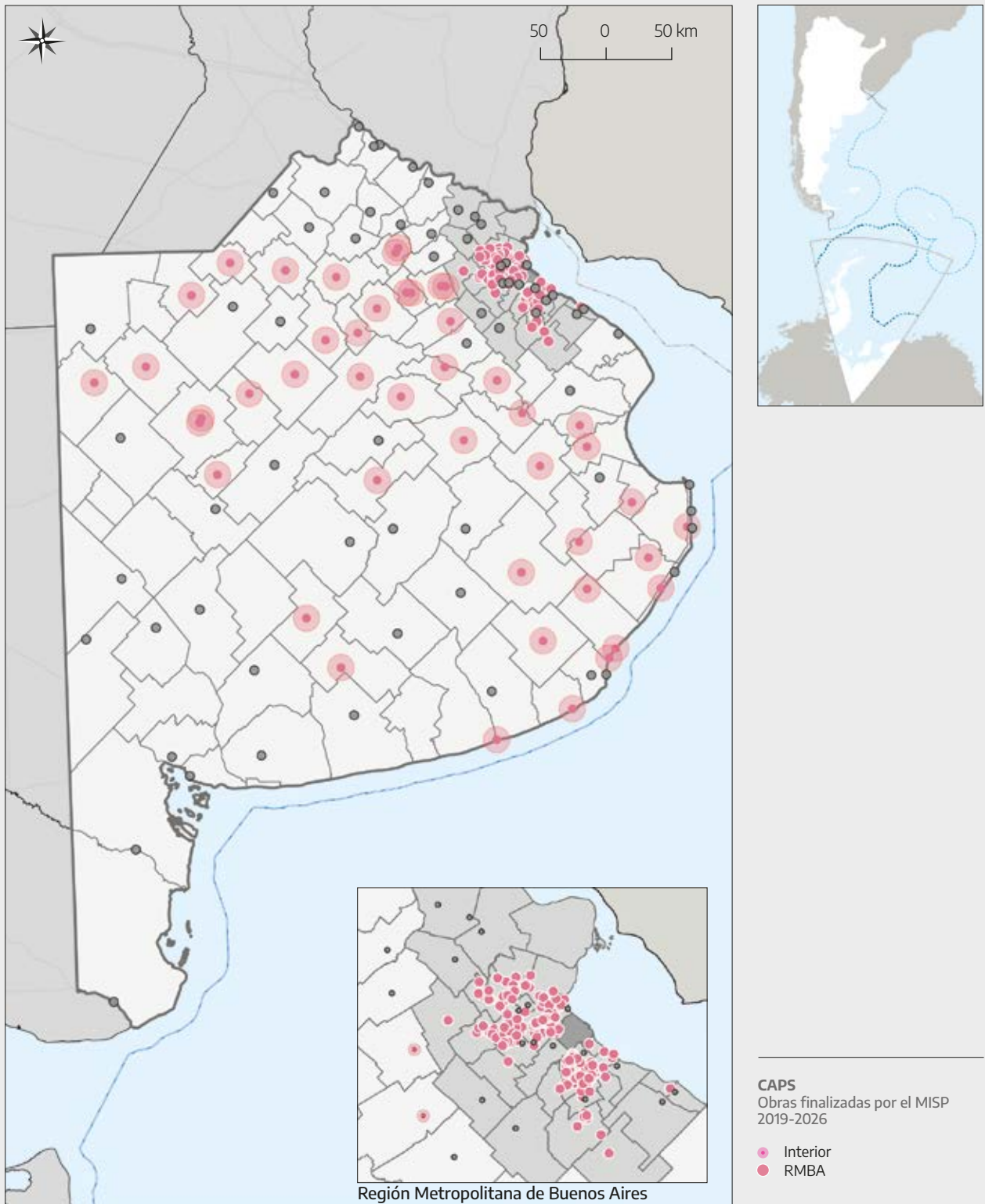
Además, a partir de un trabajo articulado entre los distritos y la Provincia, se llevó adelante el primer Programa Nacional de Infraestructura del Cuidado, impulsado por el ex Ministerio de Obras Públicas de la Nación. La diversidad de los sectores que demandan cuidados motivaron el abordaje de esta problemática, a partir de la construcción de Centros Territoriales Integrales de Género y Diversidad; Espacios para las Juventudes; Espacios de cuidados para personas mayores y Centros de Desarrollo Infantil (CDI). En el marco de ese programa, se finalizaron 53 CDI en el territorio bonaerense, para fortalecer la atención integral y el cumplimiento de derechos de las infancias en los primeros años de vida, a la vez que se contribuyó a reducir brechas de desigualdad estructurales.

La Infraestructura del Cuidado ha encontrado un fuerte arraigo **en el período post pandemia**, como consecuencia de la crisis sanitaria que evidenció las limitaciones para acceder a los servicios de salud y la importancia que tienen las tareas de cuidado para el sostén de las sociedades. Además, **quedó reflejada la necesidad de contar con políticas que ubiquen a los cuidados en el centro de la vida social y productiva, clave para el desarrollo con igualdad y sostenibilidad.**

En la actualidad, y como contracara del desfinanciamiento y la suspensión de las políticas de infraestructura social y del cuidado decretadas por el Gobierno Nacional, la Provincia de Buenos Aires continúa priorizando la inversión para obras e iniciativas que promueven el cuidado de su población. **En esta línea, desde el MISP se avanza en el desarrollo de una Red de Infraestructura del Cuidado**, que apunte a articular y brindar asistencia a los municipios; y a garantizar la participación y el protagonismo de la ciudadanía en todo el ciclo de la Obra Pública vinculada con este eje de gestión.



Centros de Atención Primaria de la Salud finalizados



Fuente: Elaboración propia Dirección Provincial de Planificación Estratégica - MISIP.

Lo que vamos a hacer

Mejorar y ampliar los servicios de salud y de cuidado integral en la provincia, tanto para quienes los reciben como para quienes los brindan, procurando una distribución territorial equitativa.

En el marco del Plan Estratégico de Infraestructura 2024-2035, se propone a la Infraestructura del Cuidado como un eje de gestión que busca promover el derecho a cuidar y recibir cuidados, fortaleciendo el sistema público en todo el territorio, con obras y proyectos que permiten construir nuevos espacios y ampliar y mejorar los existentes para el cuidado integral de la ciudadanía, haciendo foco en la salud, los géneros, la niñez, las juventudes, las personas mayores y las personas con discapacidad.

Para ello, se proyectaron dos líneas de intervención, orientadas al fortalecimiento de los espacios de cuidado: **la ampliación y mejora de la cobertura en infraestructura sanitaria provincial, y el incremento de la Infraestructura del Cuidado para la primera infancia.**

En cuanto al fortalecimiento de los espacios de cuidado, el objetivo es desarrollar equipamientos para ampliar los servicios existentes, en respuesta a las demandas de cuidado emergentes. En este sentido, desde el Ministerio se lleva adelante la reactivación de obras de Centros de Desarrollo Infantil que fueron suspendidas por el actual Gobierno Nacional, en acuerdo con los requerimientos y las posibilidades de gestión de cada municipio.

Asimismo, frente a la coyuntura nacional de empobrecimiento generalizado y recrudescimiento de las condiciones de vulnerabilidad social en las juventudes, mujeres, diversidades y personas mayores, se proyecta la implementación de un prototipo versátil de infraestructura que se pueda adaptar a estos grupos, en relación a las necesidades particulares de cada municipio. El objetivo principal de los dispositivos radica en brindar una protección integral a los grupos poblacionales en situación de vulnerabilidad, atendiendo las demandas particulares de cada uno, brindando contención y fomentando valores como la pertenencia, la inclusión, la identidad y la autonomía, a través de diferentes actividades -culturales, deportivas, recreativas- y del desarrollo de programas que aborden las problemáticas identificadas.

Respecto a la Infraestructura Sanitaria, se busca garantizar el acceso universal a la salud, a través de una distribución territorial equitativa. Esta provee servicios integrales que incluyen la atención primaria (consultas y tratamientos de baja complejidad); la atención de la salud mental; el acceso y la promoción de información para el ejercicio de derechos sexuales y reproductivos; además de la prevención y atención de enfermedades en grupos vulnerables. Los CAPS, desde su escala comunitaria y su participación en las problemáticas cotidianas de las y los vecinos, permiten ampliar el acceso a la salud desde esta perspectiva.

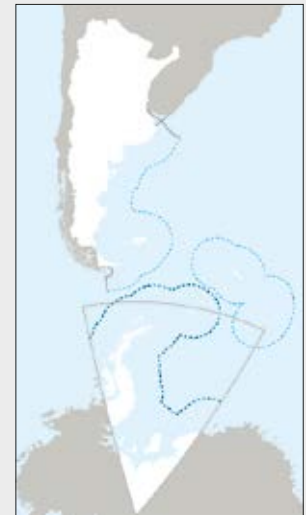
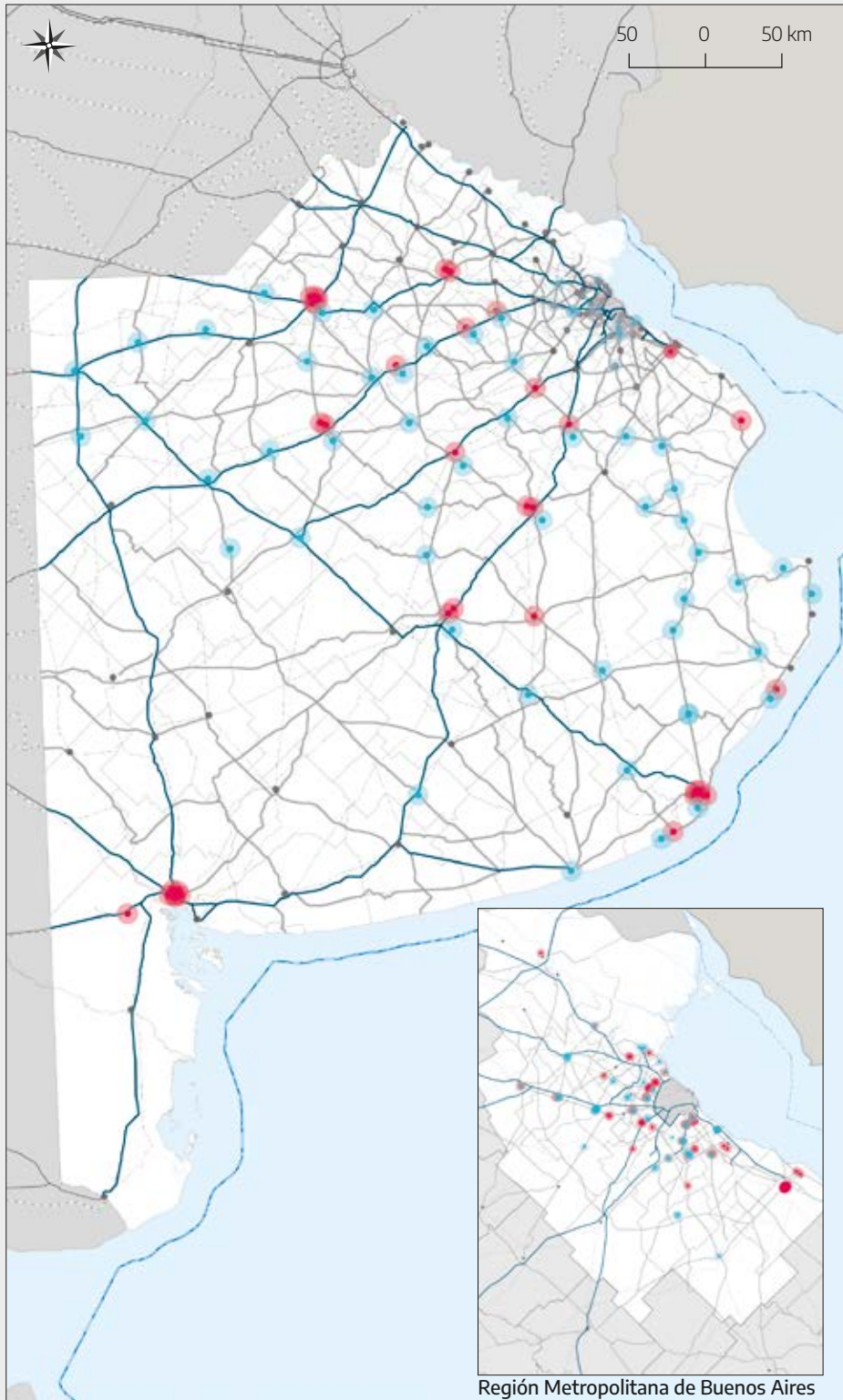
Por ello, se propone avanzar con la construcción de nuevos CAPS y con obras de ampliación y mejoramiento en distintos municipios bonaerenses. Además, atendiendo la demanda de servicios de mayor complejidad, se prevé la construcción de salas de guardias, consultorios y espacios de servicios en hospitales provinciales y municipales; como así también la ejecución de intervenciones de refacción, mantenimiento y ampliación.

La inversión en infraestructura y equipamientos de calidad, que atiendan las necesidades de los diversos grupos identificados, garantiza no sólo el acceso al cuidado y la salud, sino también al apoyo social y emocional, y a la vez actúa como amparo y sostén para los grupos más vulnerables. En ese sentido, se estima que con una inversión del 2% del PBI en industrias del cuidado, la tasa de empleo de las mujeres podría incrementarse entre 3,3 y 8,2 puntos porcentuales, quedando en evidencia que una distribución justa de los cuidados tiene efectos en la economía y la vida social y productiva.

Las líneas de trabajo enumeradas, además de fortalecer el sistema público de la Provincia y el derecho a cuidar y a recibir cuidados, impactan en la reducción de otras desigualdades estructurales, promoviendo un desarrollo con inclusión y justicia social.



Red de Infraestructura Sanitaria



Referencias

Obras y proyectos vigentes

- Centros de Atención Primaria de la Salud
- Hospitales
- Ciudades + 10.000 habitantes
- Rutas Nacionales
- Rutas Provinciales
- - Red de transporte

Fuente: Elaboración propia Dirección Provincial de Planificación Estratégica - MISP.



CAPS "Nuevo Alborada" | Municipio de 9 de Julio



Política destacada

Centros de Atención Primaria de la Salud

Como parte de la Red de Infraestructura del Cuidado, el MISP junto al Ministerio de Salud, fortalece el primer nivel de atención sanitaria en los municipios, ampliando el acceso y la promoción de la salud para las y los bonaerenses.



El MISP, en articulación con el Ministerio de Salud, lleva adelante 259 obras y proyectos en Centros de Atención Primaria de la Salud (CAPS) en 84 municipios para fortalecer el primer nivel de atención sanitaria de la provincia. Desde la gestión iniciada a fines de 2019, a marzo de 2026 se inauguraron 202 centros.

Las intervenciones consisten en la construcción de nuevos centros de salud y en trabajos de ampliación, refacción, remodelación y/o refuncionalización de edificios ya existentes para fortalecer la cobertura pública en asistencia sanitaria, facilitar que las y los bonaerenses accedan a servicios especializados más cerca de sus hogares, y descomprimir la demanda en otros centros de salud de mayor complejidad.

Cada CAPS tiene una superficie promedio de 470 m² y cuenta con seis consultorios (cuatro de atención clínica general, uno odontológico y uno ginecológico con baño incluido), sala de espera y administración, sala de enfermería, vacunatorio, sector de farmacia con depósito, un salón de usos múltiples y núcleos sanitarios, incluyendo baños accesibles para personas con discapacidad. Además, tienen estacionamiento para ambulancias, depósito general y locales externos para la disposición de residuos.

Asimismo, los centros cuentan con sistema de detección y aviso de incendios, sistema de alarmas, aires acondicionados frío-calor, red de datos, sistema de turnera, central y red de telefonía, circuito cerrado de TV y grupos electrógenos. Los consultorios y las enfermerías incluyen red de gases medicinales para la provisión de oxígeno.

Estas obras contemplan también ampliaciones, refacciones integrales y relocalizaciones de centros de salud y unidades sanitarias barriales existentes, en acuerdo con los municipios.

De esta manera, se busca modernizar la infraestructura de los sistemas de salud locales y descomprimir a los hospitales de mayor complejidad, mejorando el acceso a la salud en toda la provincia con una política de cuidados cada vez más fortalecida.



CAPS "Dr. González" | Municipio de Adolfo Gonzales Chaves.

10 HITOS DE INFRAESTRUCTURA PARA EL FUTURO

1. Corredores viales provinciales

Consolidar **4 corredores productivos** sobre rutas estratégicas que atraviesan el territorio para mejorar la logística integral y fortalecer una matriz que permita reconfigurar la estructura vial provincial, con una mirada federal y en articulación con las rutas nacionales y los puertos.

En un contexto nacional de desinversión y deterioro de las rutas nacionales, la Dirección de Vialidad de Buenos Aires (DVBA) y Autopistas de Buenos Aires S.A. (AUBASA) continúan ejecutando **obras nuevas, de rehabilitación y mantenimiento**, y avanzan con la colocación de 40 balanzas en distintos puntos de la provincia, como parte del Plan de Control Dinámico de Pesos. Esto permitirá **reforzar la seguridad vial** y continuar **mejorando la infraestructura** para revertir la tendencia heredada de la gestión 2015-2019 -cuando el estado promedio de las rutas provinciales descendió a 5,4 puntos-, con la meta de llegar a los 7,5 puntos en 2027.

2. Estrategia logística para la Región Metropolitana de Buenos Aires

Mejorar la logística de los anillos de circunvalación de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), con intervenciones que permitan aliviar los flujos de transporte pesado, como la **mejora integral de la RP 4 y de la RP 6**.

También, se avanza con las negociaciones para que el Gobierno Nacional transfiera la Autopista Presidente Perón a la jurisdicción provincial, con el objetivo de finalizar las obras que fueron paralizadas en diciembre de 2023.

Además, se lleva adelante el **Programa de Movilidad y Accesibilidad Sostenible (MAS)** para dar respuesta al déficit en los sistemas e infraestructuras de transporte en grandes conglomerados urbanos, apuntando a mejorar la conectividad, la seguridad vial y la transitabilidad en el área más poblada de la PBA.

3. Modernización y eficiencia en la gestión del agua

Reforzar la institucionalidad de los **32 comités de cuenca bonaerenses** y avanzar en la elaboración de planes directores para cada uno de ellos que contribuyan a planificar la gestión del recurso de manera integral.

Afianzar estos espacios como unidades de gestión posibilita una **administración consorciada**, y junto a la simplificación, normalización y mejora de los procesos de gestión a través de la Autoridad del Agua, permite adoptar una visión integral del recurso y prevenir riesgos hídricos en zonas urbanas, excediendo las fronteras administrativas y optimizando las respuestas para la ciudadanía.

4. Gestión de la emergencia hídrica

Mejorar las condiciones de producción, distribución y abastecimiento de agua segura, con especial atención en los territorios que atraviesan situaciones de emergencia hídrica, como la Región Capital (La Plata, Berisso y Ensenada) y el municipio de Bahía Blanca.

La Subsecretaría de Recursos Hídricos está ejecutando obras estructurales enmarcadas en planes integrales para estas dos regiones, con el propósito de garantizar el acceso al agua y resolver problemas históricos, mejorando el servicio y la calidad del recurso, que se administra a través de Aguas Bonaerenses S.A. (ABSA).

5. Plan de Prevención del Riesgo Hídrico en Ciudades

Configurar dos líneas de intervención estructurales para prevenir y mitigar los efectos de los extremos climáticos en áreas urbanas: en primer lugar, planificar **obras de drenajes urbanos** para reducir el riesgo hídrico en las ciudades y la peligrosidad frente a los cambios en los regímenes de lluvias, tanto en la RMBA como en localidades del interior, focalizando las acciones en las cuencas con mayor predisposición a contingencias a través del COMILU, del COMIREC y del Comité del Arroyo San Francisco-Las Piedras; y en segunda instancia,



desarrollar **obras de defensa** costera para disminuir el impacto de la erosión costera en los municipios ubicados sobre el Océano Atlántico.

6. Energía accesible y sostenible

Ampliar el sistema de **transporte y distribución de energía eléctrica**, que depende de 4 prestadores provinciales y 200 prestadoras municipales. En esta línea de acción se destacan 4 intervenciones para fortalecer la infraestructura de alta tensión en el interior bonaerense, que cuentan con financiamiento del Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF).

Asimismo, se propone fortalecer el rol de empresas provinciales como Buenos Aires Gas S.A. (BAGSA) y Buenos Aires Energía S.A. (BAESA) para ejecutar políticas que permitan **diversificar la matriz energética**; ampliar el acceso a servicios de gas y electricidad para hogares y PyMES; actualizar el marco regulatorio y definir nuevos instrumentos para la gestión de la política energética de la PBA.

7. Fortalecimiento del sistema de salud y de cuidados

Mejorar y ampliar los **equipamientos de salud y de cuidado integral**, tanto para quienes lo reciben, así como para quienes los brindan, procurando una distribución territorial equitativa de servicios de alcance local y regional en toda la provincia.

A través de la **infraestructura sanitaria**, se busca garantizar el acceso universal a través de una distribución territorial equitativa, con la construcción y ampliación de CAPS, e intervenciones para mejorar hospitales de mayor complejidad, así como también se avanza en proyectos destinados a la primera infancia y las juventudes.

8. Infraestructura del conocimiento para garantizar futuro

Reactivar, a través del Programa de Infraestructura Universitaria, las obras en universidades nacionales ubicadas en territorio bonaerense que se encontraban en ejecución, a iniciar o en proceso de licitación a diciembre de 2023 y que fueron paralizadas por el actual Gobierno Nacional. Se busca **fortalecer la infraestructura en cada una de las 25 universidades nacionales que funcionan en la provincia**, para ampliar el acceso al nivel superior de educación, fomentando el desarrollo local y el arraigo de la población.

9. Infraestructura para el hábitat urbano

Contribuir a la **mejora de la calidad de vida** de la población de las ciudades, los conurbos y los poblados, mediante intervenciones de infraestructura y servicios urbanos y programas como Lotes con Servicios y Utopías Bonaerenses, que permitirán ordenar el crecimiento y la densificación de los núcleos urbanos, además de garantizar la calidad del espacio público para el **desarrollo integral de la comunidad**.

10. Valorización cultural y patrimonial de la identidad bonaerense

Fortalecer la infraestructura en clubes de barrio e instituciones locales que fomenten la **integración social**, como así también ejecutar obras de mejora y puesta en valor del **patrimonio histórico** y de edificios institucionales, como la Rambla de Mar del Plata o el Anfiteatro Martín Fierro - Teatro del Lago, de La Plata, obras destacadas en ejecución.

Se proyecta continuar, además, con las obras de restauración de la infraestructura del arquitecto Francisco Salamone, paralizadas por el Gobierno Nacional, con el fin de proteger el patrimonio cultural creado por el arquitecto ítalo-argentino en territorio bonaerense, conformado por plazas, cementerios, puentes, mataderos y palacios municipales.



Este documento es de acceso público y fue elaborado por la Dirección Provincial de Planificación Estratégica y la Dirección Provincial de Comunicación, Prensa y Ceremonial del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires.

Se permite su reproducción siempre que se citen las fuentes. Marzo de 2026.

MINISTERIO DE
INFRAESTRUCTURA
Y SERVICIOS
PÚBLICOS



GOBIERNO DE LA
PROVINCIA DE
**BUENOS
AIRES**