

♦ ♦ ♦

# CARTA DE JEFATURA DE GABINETE

♦ ♦ ♦

UN PLAN DE INFRAESTRUCTURA  
AMBICIOSO, FEDERAL  
Y TRANSPARENTE

SEPTIEMBRE 2017



Jefatura de Gabinete de Ministros  
Presidencia de la Nación

# UN PLAN DE INFRAESTRUCTURA AMBICIOSO, FEDERAL Y TRANSPARENTE

## CARTA DE JEFATURA DE GABINETE

1. Un plan de infraestructura ambicioso, federal y transparente.
2. El año que viene aumentará 50% la inversión en infraestructura.
3. Plan de Transporte para conectar a los argentinos.
4. Plan de Energía para sostener el crecimiento.
5. Infraestructura social para garantizar igualdad de oportunidades.



## 1. UN PLAN DE INFRAESTRUCTURA AMBICIOSO, FEDERAL Y TRANSPARENTE

En diciembre de 2015 el Gobierno recibió un país con infraestructura obsoleta y anticuada, mal preparada para los desafíos productivos contemporáneos e incapaz de sostener un camino de desarrollo para todos los argentinos. Además, existía un sistema de obra pública ineficaz y opaco, que facilitaba la corrupción e inflaba los costos para el Estado.

La provisión de energía era insuficiente y anticuada –teníamos una participación de energías renovables de las más bajas del mundo–; el acceso a agua y cloacas, aunque había mejorado, seguía estando fuera del alcance de millones de familias; y el país estaba poco y mal conectado por tierra, aire y agua: había pocas autopistas, las rutas estaban en mal estado, había casi desaparecido la carga por tren, se viajaba muy poco en avión y se habían descuidado los puertos y la navegación por los ríos. En un informe reciente sobre el desarrollo de la infraestructura de 20 países latinoamericanos entre 2006 y 2015, Argentina era el país con el peor puntaje.

El Gobierno se puso como prioridad, desde el primer día, diseñar y ejecutar un plan de infraestructura ambicioso, federal y transparente, que revierta el deterioro, esté distribuido por todo el país y mejore la gestión de la obra pública para terminar con la corrupción y usar mejor los recursos del Estado. Estamos construyendo caminos, puertos y aeropuertos, recuperando líneas ferroviarias; actualizando y ampliando la infraestructura energética de nuestro país, con un énfasis especial en el desarrollo de las fuentes renovables; ampliando la red de agua potable y cloacas para cumplir la promesa electoral de darle agua corriente al 100% y cloacas al 75% de los habitantes urbanos del país; y mejorando la infraestructura urbana de cien barrios vulnerables en todo el país, entre otros proyectos.

Todo esto se está haciendo con transparencia, sin corrupción y con mejores precios para el Estado. Los pliegos de las licitaciones ahora son casi todos gratis, están publicados en Internet y permiten la participación

de más empresas. En licitaciones donde antes se presentaban 5 empresas, y que eran las mismas de siempre, ahora se presentan 20. Esta transparencia, y la ausencia de corrupción, permite a los ministerios ejecutores aprovechar mucho mejor su presupuesto.

Entre 2011 y 2015, por ejemplo, cada kilómetro de ruta le costó al Estado alrededor de 2 millones de dólares. En 2016 se pagaron 1,3 millones de dólares, un 35% menos. El Ministerio de Transporte ya se ahorró más de 10.000 millones de pesos por licitaciones más competitivas en estos casi dos años.

No fue fácil llegar hasta este lugar donde estamos ahora con la obra pública. En su primer año, al Gobierno le tocó ordenar una situación muy complicada, pagar deudas (algunas registradas, otras no tanto), redefinir proyectos y encarar las primeras licitaciones. Se aprobó la ley de contratos de participación público-privado (PPP) y se definieron para los tres ministerios principales que hacen obra (Transporte, Interior y Energía) reglas más transparentes en las licitaciones.

Además, el Gobierno dio otros pasos indispensables para que vuelva a haber inversión privada en el país. Unificó el tipo de cambio, normalizó la economía, salió del default, empezó a bajar la inflación e inició un camino de crecimiento sin cepos ni distorsiones, entre otras medidas.

En este segundo año aumentó la velocidad de la ejecución y se concluyeron las primeras obras, como el nuevo Puente La Noria, la autopista en los alrededores de San Salvador de Jujuy o la renovación del aeropuerto de Tucumán. Se incrementó el ritmo de licitaciones, negociaciones bilaterales y concesiones y se empezaron a notar los primeros ahorros, por mejor planificación y mejores licitaciones, y a darle luz verde a los primeros proyectos de fuentes privadas.

El año que viene llegaremos con el envío de muchas obras ya empezadas, a las que se agregarán obras nuevas con financiamiento bilateral y privado, algunas ya licitadas y adjudicadas y otras por licitar. Las condiciones licitadas en todos estos proyectos incluyen fuertes

penalizaciones por demoras. Y encontraremos nuevos ahorros, gracias a cumplir en fecha con los pagos y a la baja del riesgo país, que permitirá pagar menores tasas de rentabilidad para los proyectos y menores intereses por las deudas.

Una cuestión relevante sobre el proceso presupuestario es que todos los pedidos de los ministerios destinados a inversiones se hicieron exclusivamente a través del Banco de Proyectos de Inversión Pública (BAPIN), administrado por la Dirección Nacional de Inversión Pública (DNIP). Por primera vez en los más de 20 años de vigencia de la Ley de Inversión Pública todos los proyectos se analizaron en una única instancia bajo una visión de conjunto. Esto permitió identificar sinergias o inconsistencias entre iniciativas de distintos organismos. Se analizaron 5.615 proyectos de todas las jurisdicciones por un total de casi 600.000 millones de pesos.

Hoy ya estamos palpando el fruto de estos dos años de ordenamiento y en 2018 esto se potenciará con un aumento del 50% real en obras de infraestructura, las que pasarán del 2,6% al 3,5% del PBI.

Este fuerte incremento será impulsado por el capital privado que crecerá más del 150%, pasando de aportar el 0,9% al 1,8% del PBI, mientras el aporte del Tesoro Público se mantendrá constante.

La participación del sector privado no sólo es imprescindible para salir de la decadencia actual sino que tiene una clara justificación económica. No tiene sentido pagar solo con el presupuesto público de cada año obras que serán utilizadas por décadas y por varias generaciones.

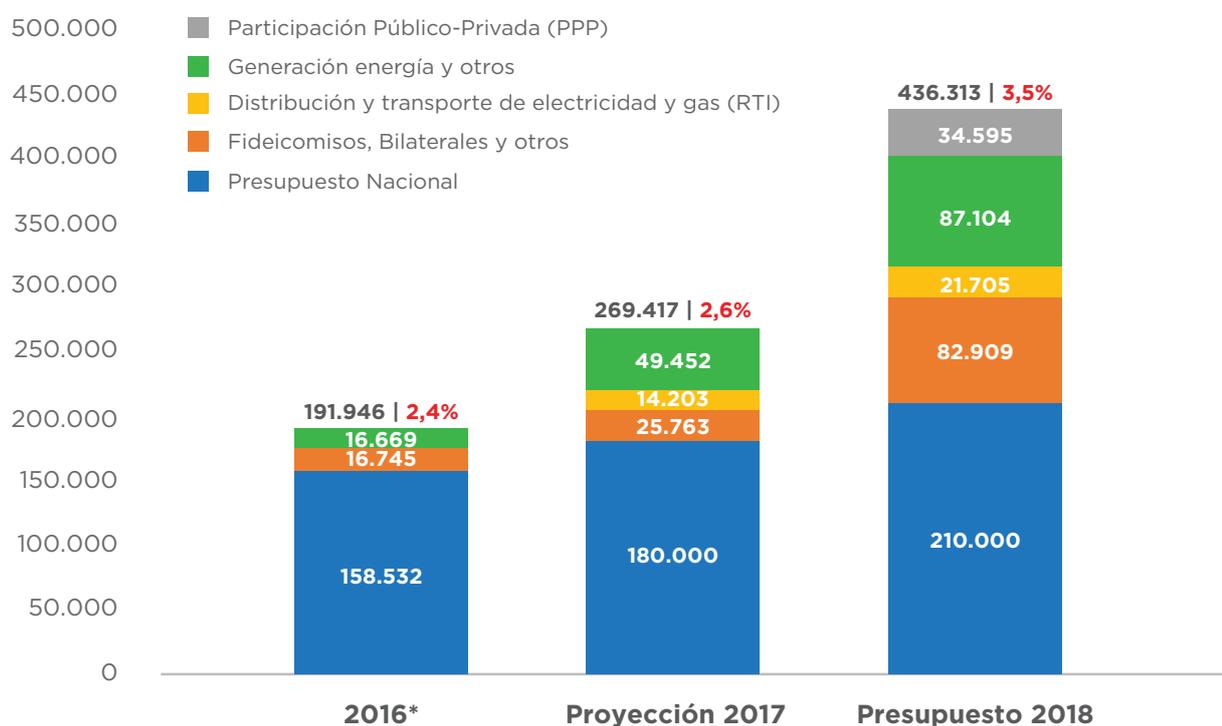
Si somos capaces de mantener este rumbo invirtiendo en obras indispensables más del 4% del PBI durante muchos años, de manera transparente y eficiente, estaremos construyendo una plataforma sólida y moderna para que todos los argentinos puedan desarrollarse.

## 2. EL AÑO QUE VIENE AUMENTARÁ 50% LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA.

Gracias a todas las mejoras y compromisos ya mencionados, el año que viene la inversión en infraestructura en la Argentina va a aumentar un 50% en términos reales, de 269.417 millones de pesos a 436.313 millones de pesos. Medido como porcentaje de la economía, el crecimiento también es impresionante. Este año la obra en infraestructura federal del país será equivalente al 2,6% del PBI. El año que viene va a aumentar casi un punto entero, al 3,5%.

### Inversión en Infraestructura

En millones de pesos y **como porcentaje del PBI**



Fuente: Ministerio de Hacienda y Jefatura de Gabinete

\*No incluye 14.000 MMAR\$ de Deuda de Vialidad por Certificados ejecutados en 2015 y Devengados en 2016

Este ritmo de aumento no es sólo una proyección o una hipótesis optimista. Buena parte de las obras presupuestadas para el año que viene ya están actualmente en construcción –para ser terminadas en 2018 o después–, ya han sido licitadas –y está previsto el inicio de la obra para los próximos meses o en algún momento del año que viene–, o serán licitadas antes del final de 2017, con fecha de inicio en los meses siguientes. La extensión de las redes de agua y cloacas (en el conurbano –de la mano de AySA– y en el interior) ya están viajando a toda velocidad, y seguirán haciéndolo en 2018. Habrá casi 2.000 kilómetros de autopistas en obra, y más de 2.000 salas de jardines de infantes financiadas por el Gobierno Nacional. En energía, se iniciará la construcción de cuatro gasoductos clave, ocho líneas de alta tensión y la cuarta central nuclear en Atucha. Las represas sobre el río Santa Cruz comenzarán a ser construidas, toda vez que esperamos que la justicia levante la medida cautelar producida la Audiencia Pública dispuesta por la Corte Suprema y cuyos resultados hemos considerado. Todas estas obras, que contribuyen a este incremento del 50% en la inversión en infraestructura, ya atravesaron la fase de planificación, definición y búsqueda de financiamiento y ya están en alguna fase de su proceso de ejecución.

Una novedad fundamental de este proceso es que más de la mitad de las obras nuevas se van a hacer con financiación público-privada, en la forma de compromisos asumidos por las distribuidoras de gas y electricidad, acuerdos bilaterales gobierno a gobierno, concesiones o con el sistema PPP, aprobado el año pasado por el Congreso y que ahora empieza a tomar vuelo. El PPP, que ya se usa y con éxito en varios países de la región, como Brasil, Colombia y Chile, le permite al Estado hacer grandes obras de infraestructura sin poner la plata al principio sino a lo largo de 20 o 30 años. Obras que van a aprovechar varias generaciones se pagan, de esta manera, también en plazos largos. Si tuvieran que financiarse en sólo tres o cuatro años, como una obra normal, no podrían hacerse o se harían muchas menos de las necesarias.

Por ejemplo, un inversor construye una planta potabilizadora de agua y el Estado se compromete a comprarle una determinada cantidad de agua procesada a un determinado precio durante tantos años. Eso es un

contrato típico PPP: el privado aporta el capital, la obra y la operación y el Estado se compromete a un flujo de dinero a cambio de un servicio y bajo ciertas condiciones.

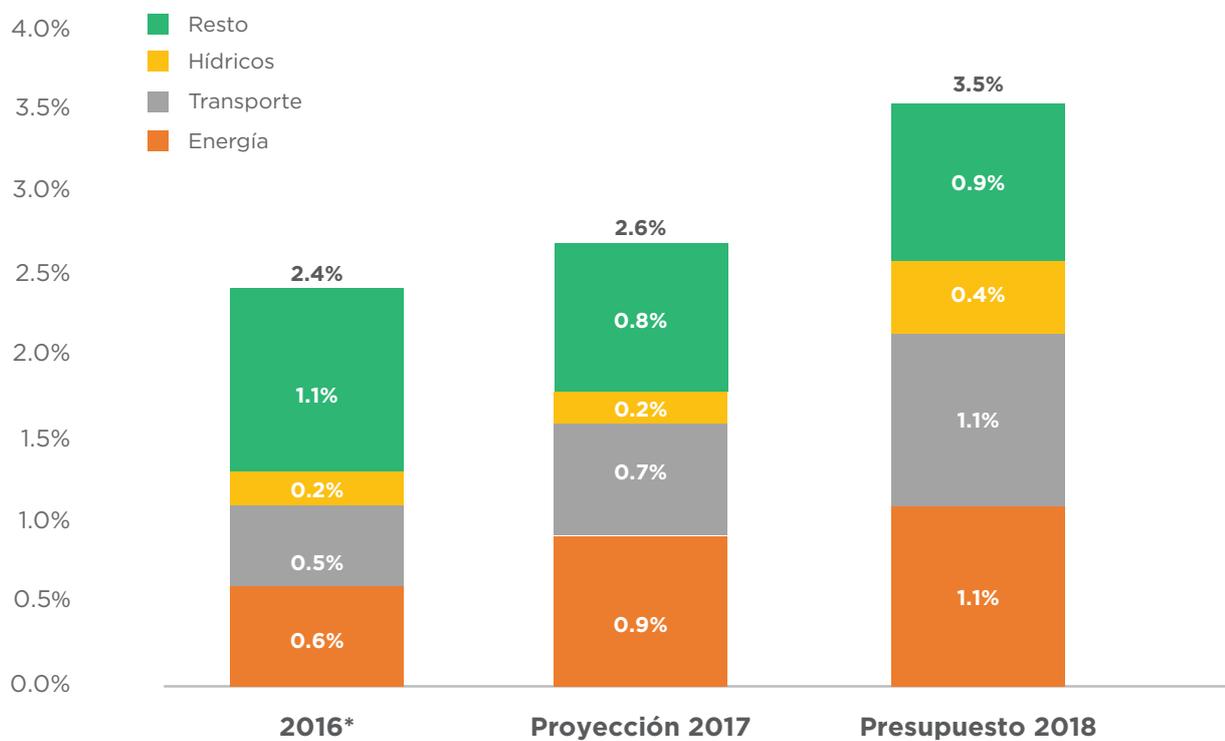
Además de aumentar la cantidad de obras, este sistema acorta los plazos de construcción, porque el operador privado es el primer interesado en terminar lo más rápido posible y poner el contrato en funcionamiento. De cualquier manera, como estos procesos son complejos y largos, para 2018 sólo estamos contemplando ejecutar bajo la forma de PPP el 8% de la inversión en infraestructura total (\$34.600 millones).

Millones de pesos	2016	2017	2018
Préstamos hipotecarios a personas	10.721	70.000	120.000
Inversión en Vaca Muerta	13.000	80.000	140.000

En este crecimiento no hemos incluido dos sectores que también tendrán impacto en la actividad de la construcción, pero que no catalogamos como infraestructura: el desarrollo de Vaca Muerta y la difusión del crédito hipotecario.

## Inversión en Infraestructura

En porcentaje del PBI



Fuente: Ministerio de Hacienda y Jefatura de Gabinete

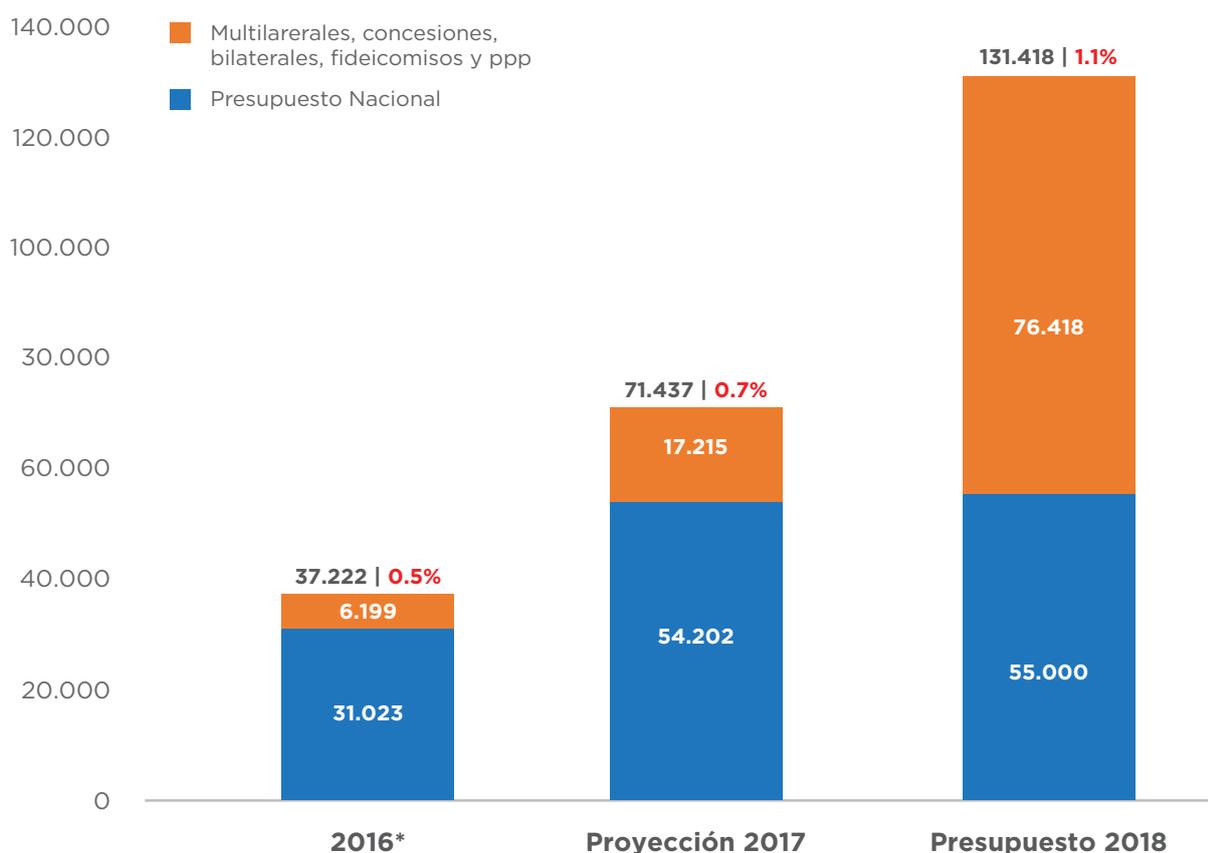
\*No incluye 14.000 MMAR\$ de Deuda de Vialidad por Certificados ejecutados en 2015 y Devengados en 2016

### 3. PLAN DE TRANSPORTE PARA CONECTAR A LOS ARGENTINOS

El Ministerio de Transporte tiene un plan a cuatro años que se está cumpliendo y es un plan federal e integrado, cuyo objetivo es conectar mejor a las familias y darle mejores herramientas de competitividad a las empresas y los productores argentinos. En este sentido, apuntamos a reducir los tiempos de traslado, sus costos y las externalidades negativas y, al mismo tiempo, maximizar la seguridad, el confort y la sustentabilidad.

#### Inversión en Infraestructura de Transporte

En millones de pesos y **en porcentaje del PBI**

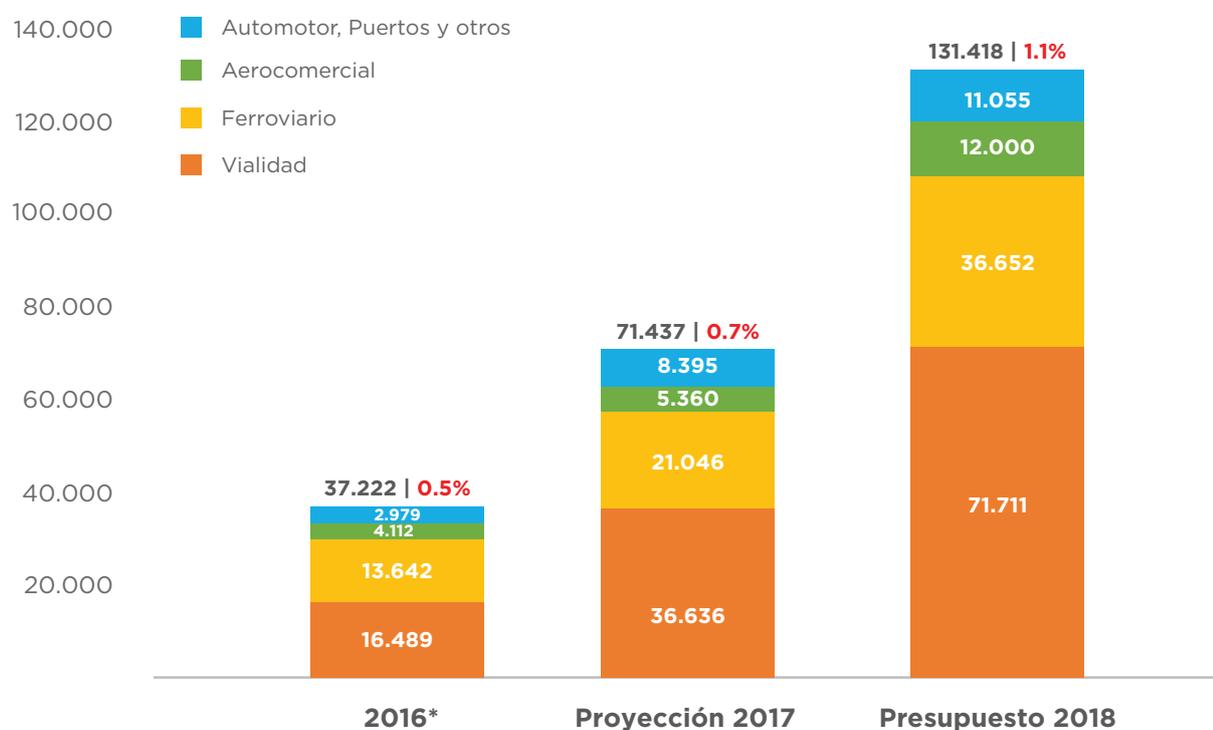


Fuente: Ministerio de Hacienda y Jefatura de Gabinete

\*No incluye 14.000 MMAR\$ de deuda de Vialidad por Certificados ejecutados en 2015 y Devengados en 2016

## Inversión en Infraestructura de Transporte

En millones de pesos y en porcentaje del PBI



Fuente: Ministerio de Hacienda y Jefatura de Gabinete

\*No incluye 14.000 MMAR\$ de deuda de vialidad por certificados ejecutados en 2015 y devengados en 2016

Este año el Estado Nacional invirtió el 0,5% del PBI en transporte a las que se sumaron 0,2% de fuentes privadas. El año que viene el Tesoro disminuirá su aporte a 0,4% pero el origen privado se triplicará pasando a 0,6%, por lo que el total aumentará 84% en pesos. En el componente privado resaltan los préstamos de organismos multilaterales, las concesiones y préstamos bilaterales gobierno a gobierno.

### VIALIDAD

El Gobierno tomó una red de caminos envejecida y poco desarrollada, que está ampliando y jerarquizando. El año que viene vamos a invertir casi 70.000 millones de pesos en nuestras rutas, lo que significa que vamos en camino de cumplir la meta de 200.000 millones de pesos de inversión en el período 2016-2019. Entre 2016, 2017 y el presupuesto previsto para 2018 ya habremos acumulado alrededor de 125.000 millones de pesos invertidos.

Al principio de la gestión –y ya lo había prometido Cambiemos en la campaña presidencial de 2015–, el Gobierno se puso como objetivo duplicar la cantidad de autopistas en cuatro años (esto significa 2.800 kilómetros de autopistas nuevas). También en este sentido se avanza al ritmo previsto.

Ya fueron terminados 242 kilómetros de autopistas, algunos tramos de las cuales habían sido contratados por el gobierno anterior pero cuyas obras estaban paralizadas o avanzaban a ritmo cansino, sin respetar los plazos de ejecución. Algunas de estas autopistas son la Ruta Nacional 36 entre Córdoba y Río Cuarto (trabajando en sociedad con la provincia de Córdoba), que estará terminada al concluir el tramo en ejecución; casi toda la Ruta 50 entre Pichanal y Orán, en Salta; la Ruta Nacional 7 entre Luján y San Andrés de Giles; y la Ruta Nacional 9 entre Jujuy y Yala.

Tenemos, además, otros 1.202 kilómetros en ejecución, y a fin de año serán 1.900 kilómetros de autopistas en obra. Esto incluye la Ruta Nacional 7 entre Chacabuco y Junín, la Ruta Nacional 8 entre Pilar y Pergamino, la Ruta Nacional 3 entre Caleta Olivia y Comodoro Rivadavia, la Ruta Nacional 11 entre Tatané y Formosa, la Ruta Nacional 22 entre Arroyito y Neuquén, la Ruta Nacional 12 entre Posadas y San Ignacio, la Ruta Nacional 40 en los accesos norte y sur a San Juan, la Ruta Nacional 19 en Córdoba entre San Francisco y la capital de la provincia y la extensión del Camino del Buen Ayre desde Acceso Oeste hasta la Ruta Nacional 2 y su empalme con la Autopista Buenos Aires-La Plata, que cerrará un nuevo anillo en el conurbano.

Además, intervinimos casi 15.000 kilómetros de rutas con obras de pavimentación y rehabilitación, de los cuales ya terminamos 3.521 kilómetros y se encuentran en obra 11.433 kilómetros.

En el Área Metropolitana de Buenos Aires, el Plan de Infraestructura de Transporte Público Urbano busca armonizar y mejorar la experiencia de los 12 millones de pasajeros que viajan cada día. La ejecución del plan continuará extendiendo los Metrobuses en el Gran Buenos Aires (el próximo, en Tres de Febrero) y la pavimentación de corredores por donde pasan colectivos, para garantizar el derecho al acceso al transporte público.

En 2017 terminamos el Centro de Transbordo de Constitución, por donde pasan un millón de personas por día, el Metrobus La Matanza, de 16 kilómetros de extensión, y su Centro de Transbordo, que beneficia a más de 240.000 usuarios todos los días.

## TRENES

Estamos haciendo lo que hacía mucho debía hacerse y no se hacía en trenes de pasajeros y también en trenes de carga.

Las obras en el marco de la Red de Expresos Regionales (RER), que extenderá hacia el centro de Buenos Aires las líneas de trenes metropolitanos, y el Soterramiento del Ferrocarril Sarmiento permitirán modernizar el servicio, garantizar la seguridad y mejorar el confort de la red ferroviaria. En este sentido, llevamos adelante un plan de renovación y mejoramiento de vía en el área metropolitana de Buenos Aires que tiene más de 350 kilómetros en ejecución y 84 kilómetros de obra finalizada. El plan también contempla obras de repotenciación eléctrica en más de 300 kilómetros de la red, principalmente en las líneas Roca, Sarmiento y Mitre; y obras de señalamiento en todas las líneas.

El abandono de la red de cargas por ferrocarril ha sido un error histórico con graves consecuencias, que afectó sobre todo al norte del país y encareció los fletes de toda nuestra producción, que hoy se transporta casi exclusivamente por camión. Lo que hicimos muy bien en el siglo XIX y nos dio una ventaja estratégica, lo olvidamos en las últimas décadas, castigando la competitividad de las economías regionales. Según el plan de infraestructura, la inversión para el ferrocarril de cargas en los próximos años llegará a US\$ 15.000 millones, que permitirá renovar totalmente 6.600 kilómetros de vías y hacer mantenimiento pesado en otros 10.900 kilómetros.

Estamos renovando los 1.600 kilómetros de la línea Belgrano Cargas, que estaba en su peor momento cuando llegamos. En diciembre ya habremos renovado 327 kilómetros y mantenemos el objetivo de terminar la obra a mediados de 2019. El proyecto requiere una inversión de US\$ 2.600 millones, aportados por la Corporación Andina de Fomento (CAF), la China

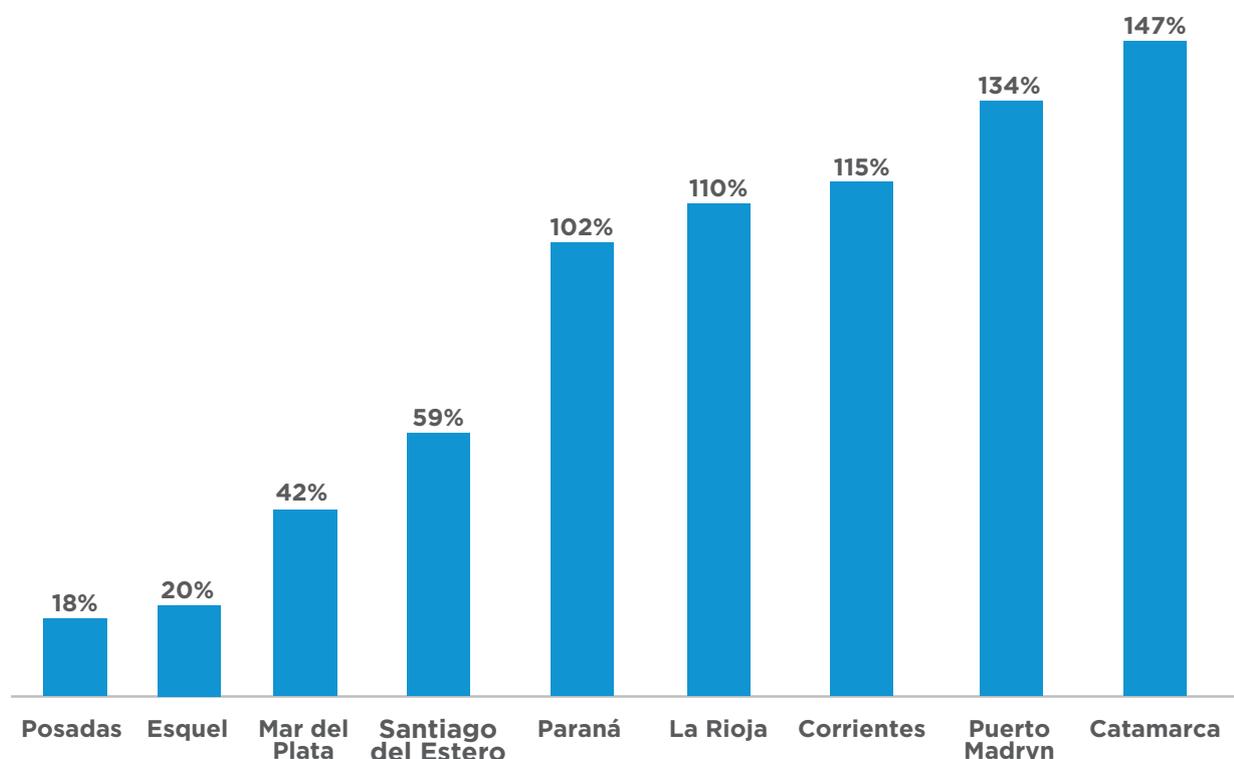
Machinery Engineering Corporation (CMEC) y el Tesoro Nacional. Como además mejoramos la eficacia de los operadores públicos, partiendo de pisos muy bajos ya logramos aumentar la carga transportada un 11% en lo que va de año.

## TRÁFICO AÉREO

El Gobierno llegó a la Casa Rosada con la promesa y el objetivo de duplicar el tráfico aéreo en la Argentina, que es el más bajo de la región. Se propuso hacerlo sobre tres pilares: a) el crecimiento de Aerolíneas Argentinas, b) incorporar nuevas líneas aéreas para aumentar las alternativas de conexión, y c) transformar la infraestructura aeronáutica, que incluye obras terminadas en 10 aeropuertos y el inicio de renovaciones en otros siete y renovar todos los sistemas de control de tráfico aéreo.

### Crecimiento de pasajeros en aeropuertos seleccionados

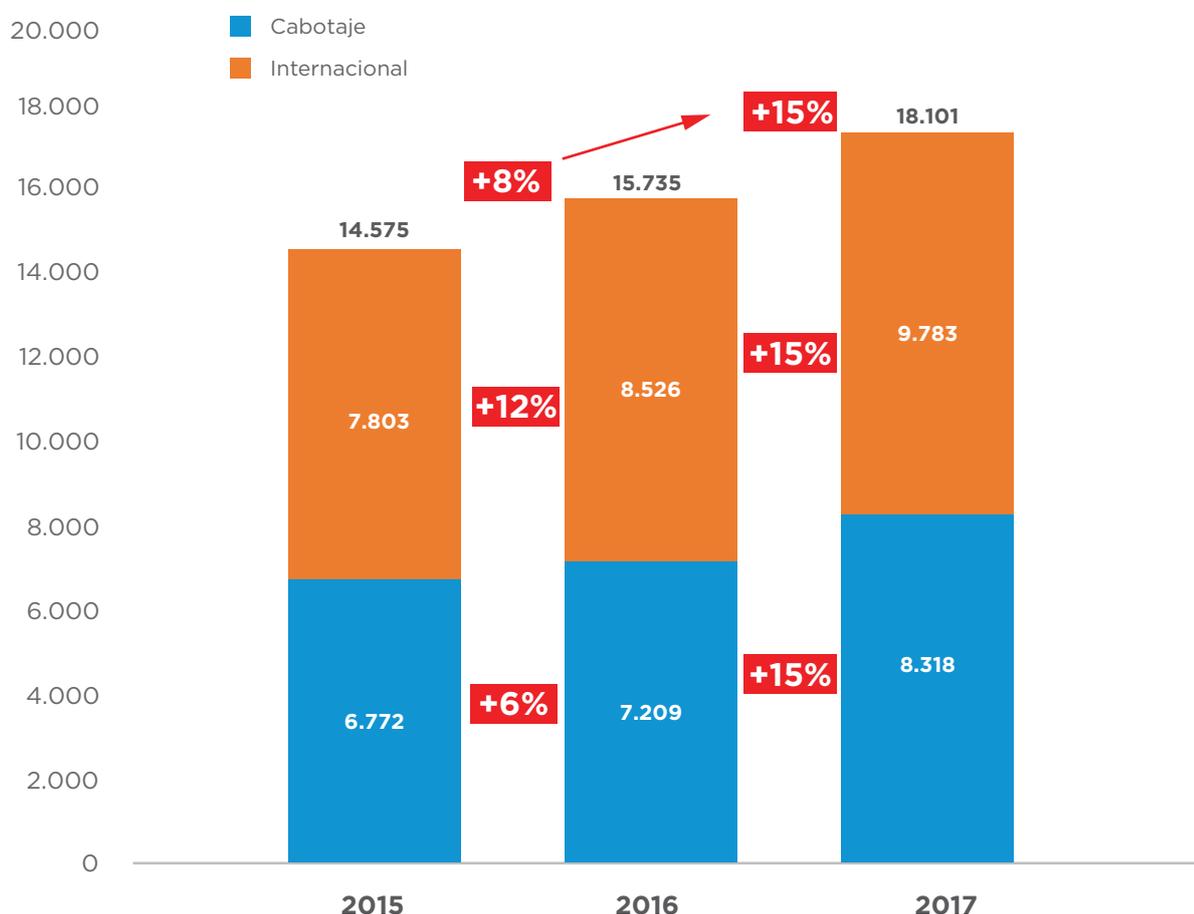
Enero - agosto, 2017 vs 2016



Fuente: EANA

## Cantidad de pasajeros en los primeros ocho meses

En miles



Fuente: EANA

Los resultados preliminares son muy positivos. En lo que va de año (hasta agosto) voló un 24% más de personas que en 2015. Fueron 8,3 millones de pasajeros domésticos y casi 10 millones internacionales. Algo interesante es que creció mucho la cantidad de pasajeros transportados a las ciudades con aeropuertos renovados, como Trelew y San Martín de los Andes. En los primeros ocho meses del año el crecimiento de pasajeros ha sido impresionante para ciudades como Puerto Madryn (+134%), Corrientes (+115%), La Rioja (+110%) y Santiago del Estero (59%).

Por otra parte, estamos federalizando el tráfico aéreo internacional. Ya son siete las ciudades del interior que no tienen que pasar por Buenos

Aires y hay rutas pedidas para que se sumen al menos media docena más. El tráfico internacional directo desde y hasta estas ciudades aumentó 63% en lo que va de año. Y va a seguir creciendo.

## PUERTOS

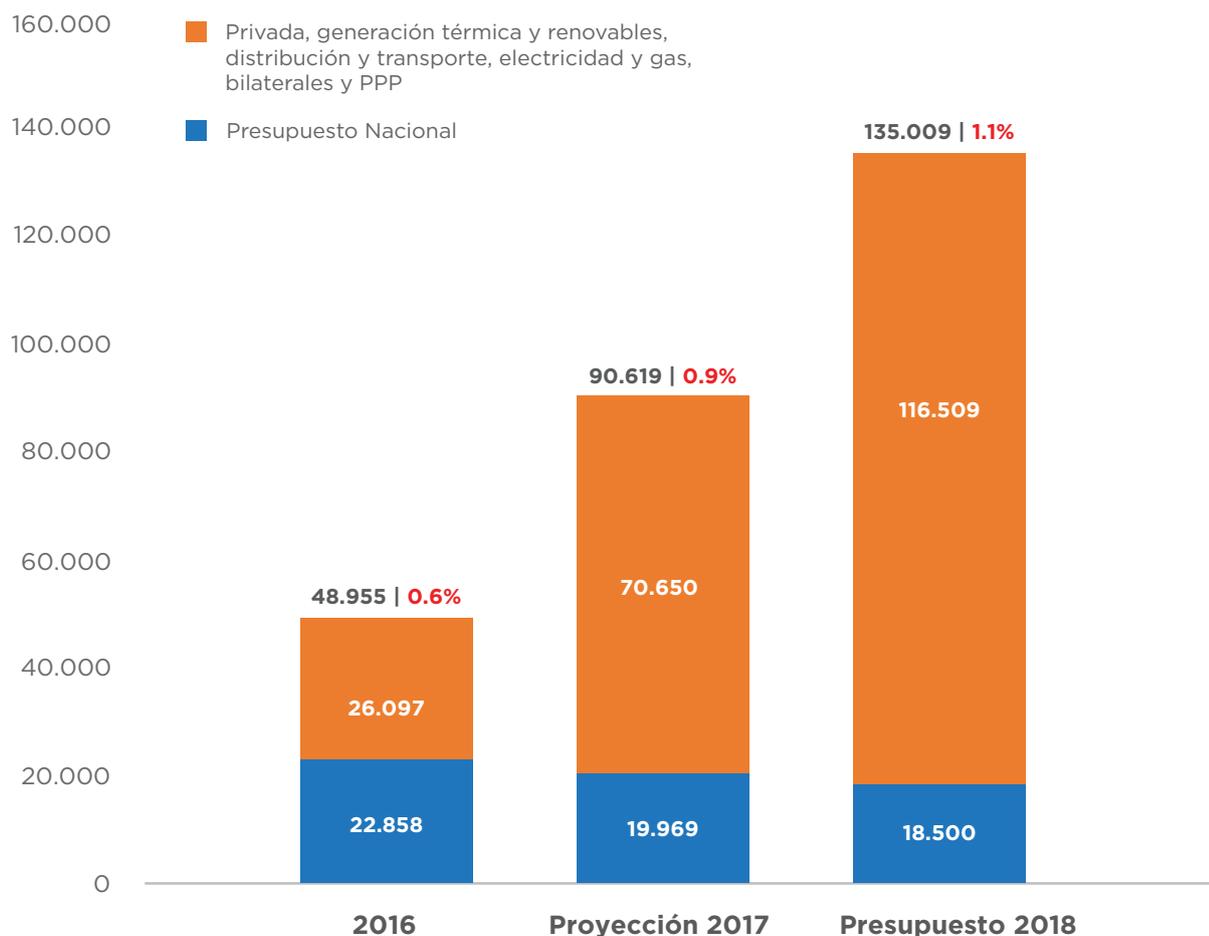
Después de décadas de abandono y olvido, el Gobierno se ha comprometido a recuperar los puertos argentinos, reducir los costos de operación y fomentar el uso de los ríos navegables para el transporte de cargas. Estamos financiando cuatro obras portuarias y el primer puerto nuevo en dos décadas en Ita Ibaté (Corrientes). La ampliación del puerto de Comodoro Rivadavia está próxima a terminar y en breve comenzará la reparación de pilotes en el muelle Storni, en Puerto Madryn, y la ampliación del complejo portuario de Ushuaia. En Bahía Blanca se iniciarán el año que viene las obras para mejorar los accesos al puerto, que permitirán ampliar la capacidad portuaria y facilitar el paso por la ciudad, mejorar los tiempos de viaje y reducir costos para las empresas de transporte, que a veces tienen a sus camiones cinco días esperando para descargar. Otro cuello de botella es el puerto de Rosario, donde se invertirán 10.500 millones de pesos en obras ferroviarias y viales. Está en ejecución la reconstrucción de la travesía urbana por Timbúes (Ruta Nacional 11) y en 2018 se licitarán varias obras de enlaces con rutas troncales de la zona.

## 4. PLAN DE ENERGÍA PARA SOSTENER EL CRECIMIENTO

En energía ya contamos cómo recibimos la situación, con emergencia eléctrica, subsidios que premiaban a los que menos lo necesitaban y una producción de energía insuficiente para abastecer al país. El deterioro era de tal magnitud que había que actuar sin demora para evitar que las disrupciones existentes se transformaran en una crisis social y económica.

### Inversión en Infraestructura de Energía

En millones de pesos y en porcentaje de PBI



Fuente: Ministerio de Hacienda y Jefatura de Gabinete

Los resultados obtenidos en estos dos años son notables. La inversión total en generación, transporte y distribución de electricidad y gas se duplicó en 2017, de casi 50.000 millones a algo menos 100.000 millones de pesos.

Estas inversiones muestran que el esfuerzo que pidió el Gobierno a los argentinos con las tarifas valió la pena, que las inversiones a las que se comprometieron las empresas se están haciendo y que este verano tendremos menos cortes y un sistema más estable, mientras más hogares acceden a la conexión de gas.

El año que viene, la inversión total en energía será un 35% más alta que en 2017, hasta los 135.000 millones de pesos. Esto equivale al 1,1% del PBI y casi todas esas inversiones provendrán de las licitaciones de generación térmica y renovables, de las empresas de distribución y transporte de electricidad y gas, de préstamos bilaterales y de proyectos PPP.

En gas, el año que viene se inaugurarán obras correspondientes al Gasoducto Regional Centro II, al Sistema Cordillerano/Patagónico, al Gasoducto Cordillerano y el Gasoducto de la Costa, entre otras, para lo cual se invertirán, sólo en 2018, más de 4.000 millones de pesos.

En electricidad, este año se está duplicando la inversión en generación térmica y se está duplicando la inversión en transporte y distribución eléctrica. Se han construido o se están construyendo 31 centrales térmicas de emergencia, que aportarán 3100 MW al sistema antes de marzo de 2018, y este mismo se adjudicarán entre 1200 y 1500 MW en centrales de cogeneración y por cierre de ciclo. A principios de 2018 licitaremos 2.825 kilómetros en ocho líneas de transmisión bajo el sistema de PPP.

En energías renovables el cambio es exponencial. El Gobierno tomó un sistema que obtenía menos del 2% de su energía eléctrica de fuentes renovables. En 2018 el porcentaje será de 8%, cuatro veces más. La inversión en este tipo de energía pasará de \$14.600 millones en 2017 a casi \$40.000 en 2018. Y el objetivo es llegar como mínimo a que el 20% de la energía eléctrica consumida en 2025 sea de fuentes renovables. Hoy hay 48 proyectos (de un total de 59) de energía solar, eólica, mini-hydro,

biomasa o biogás en marcha, que aportarán alrededor de 2500 MW al sistema a principios de 2019. El mes próximo recibiremos las ofertas de la segunda ronda del programa RenovAr.

## 5. INFRAESTRUCTURA SOCIAL PARA GARANTIZAR IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

El Gobierno ve a la infraestructura no sólo como una herramienta para hacer más competitivas sus cadenas productivas –con energía barata y abundante, caminos seguros y sin congestión, ferrocarriles para economías regionales, puertos ágiles y sin burocracia–, sino también como una poderosa arma para igualar oportunidades y darle a cada familia argentina una posibilidad real de planificar su vida e imaginar un camino de ascenso social.

Sin acceso a agua corriente y cloacas, sin acceso a una vivienda propia y cómoda, sin acceso a transporte público, sin un espacio urbano que fomente la vida en comunidad y el respeto entre vecinos y sin, especialmente, acceso a una educación de calidad, es imposible decir que en una sociedad existe una verdadera igualdad de oportunidades. Por eso, una parte central del plan de infraestructura del Gobierno está dedicado a mejorar la infraestructura cotidiana de familias, barrios y distritos ignorados durante mucho tiempo, sometidos por los problemas cotidianos urgentes, y permitirles poder mirar más allá del día a día y fortalecer su sensación de ciudadanía.

En agua y cloacas, el Gobierno está llevando adelante uno de los proyectos más importantes de la historia para garantizar el acceso al agua potable a millones de argentinos. Trabajamos, como prometió en campaña el presidente Macri, para lograr llevar agua potable al 100% y cloacas al 75% de los hogares urbanos (localidades de más de 5.000 habitantes) en el mandato presidencial.

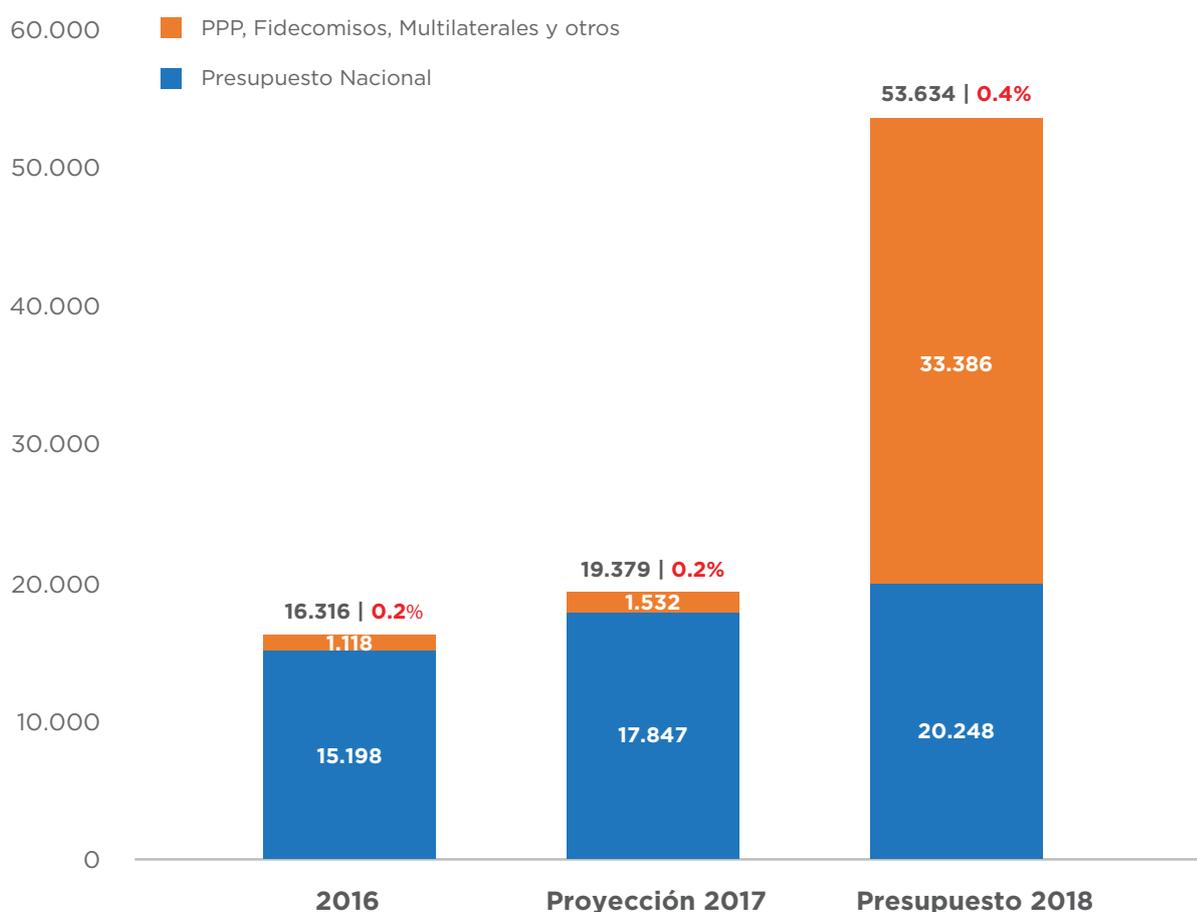
Esto nos permitirá incorporar al sistema a 8,2 millones de personas en agua y 8,9 millones en cloacas. La inversión requerida es de alrededor de 22.000 millones de dólares. Este plan en marcha va a significar 85.000 kilómetros de nuevas cañerías, construcción de nuevas plantas, modernización de los sistemas de potabilización y tratamiento existentes. Este volumen de obra generará más de 300.000 empleos nuevos durante la ejecución de las obras entre los años 2016 y 2020.

En este momento tenemos 157 obras de agua y saneamiento finalizadas y 280 en ejecución.

En 2018 estamos duplicando el presupuesto para obras hídricas, del 0,2% al 0,4% del PBI. Así, la inversión en obras para prevenir inundaciones e impulsar proyectos de riego pasará de los casi 20.000 millones de pesos destinados en 2017 a más de 53.000 millones de pesos. De estos, más de la mitad van a ser proyectos de capital privado.

### Inversión en Infraestructura de Aguas

En millones de pesos y **en porcentaje del PBI**



Fuente: Ministerio de Hacienda y Jefatura de Gabinete

Para agua y cloacas, el trabajo de estos años se va a más que duplicar el año que viene, hasta 40.000 millones de pesos. Para que esto sea posible ya lanzamos la convocatoria para llevar adelante 38 proyectos con financiamiento privado.

Otras obras previstas para 2018 son la ampliación de la capacidad del Río Salado (Tramo IV), el Acueducto San Lorenzo (Santa Fe), la planta de tratamiento de líquidos cloacales de la Ciudad de Corrientes, la planta de tratamiento de líquidos cloacales de Bariloche y el segundo acueducto de Chaco.

En Vivienda, el Gobierno sigue construyendo viviendas sociales para los casos más urgentes (tenemos unas 80.000 en obra), lo que quedará reflejado en el presupuesto de 2018. De todas maneras, el Plan Nacional de Vivienda (ver la Carta de Jefatura de Gabinete número 4, Una vivienda para cada familia) prevé un Estado cada vez menos constructor y más facilitador. Es decir, un Estado más enfocado en ayudar a las familias compradoras a través de la renovación y la ampliación del Plan Procrear, que subsidia una parte del capital, y del relanzamiento del mercado hipotecario, que estaba casi desaparecido y en agosto otorgó créditos por más de 7.000 millones de pesos, diez veces más que hace un año.

Parte de la política de vivienda es también el plan de Hábitat, que busca mejorar los espacios públicos y la infraestructura básica en cien de las localidades más vulnerables del país. A principios de septiembre se estaba trabajando en la urbanización de 381 barrios, con 386 áreas en ejecución y 85 obras finalizadas.

En Educación, estamos avanzando con la construcción de 10.000 salas de jardines de infantes para garantizar el acceso a la educación de todos los chicos desde los tres años. Para fin de año vamos a haber terminado las primeras 1.000 salas y a tener otras 2.000 en obra y en licitación para llegar a 2877 a fin de 2018.