

**-COMISIÓN PERMANENTE-
SESIÓN EXTRAORDINARIA**

29 de enero de 2025

SEÑOR PRESIDENTE: Muy buenos días nuevamente señoras legisladoras, señores legisladores, habiendo quorum se declara abierta la sesión, por secretaría se dará lectura a la resolución de convocatoria a sesión extraordinaria.

SECRETARIO (Administrativo):

Resolución N° 34

“QUE CONVOCA A SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO E INVITA A LA MINISTRA Y ALTOS FUNCIONARIOS DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES”.

La Comisión Permanente del Congreso
Nacional

R e s u e l v e:

Artículo 1°. - Convocar a sesión extraordinaria de la Comisión Permanente del Congreso para el día miércoles 29 de enero de 2025 al término de la sesión ordinaria, a fin de considerar como único punto del orden del día el incremento de las Tarifas del Peaje.

Artículo 2°. - Invitar a la Ingeniera Claudia María de la Paz Centurión de Rodríguez, Ministra de Obras Públicas y Comunicaciones, al Licenciado Gustavo

Garcete, Director de la Dirección de Finanzas del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, y al equipo técnico correspondiente, a fin de informar sobre la recaudación y la suba de tarifa de peaje.

Dada en la Sala de Sesiones de la Comisión Permanente del Congreso, a los quince días del mes de enero del corriente año.

SEÑOR PRESIDENTE: Le damos la bienvenida al Viceministro de Administración y Finanzas, Economistas Marcos Elizeche y equipo técnico que le acompaña, para ordenar un poco la temática, pongo a consideración las propuestas del mecanismo a llevar a cabo si hacemos primero todas las consultas para poder darle la posibilidad de respuestas al viceministro.

A consideración.

Después de las respuestas que obtengamos podamos ir haciendo otras consultas técnicas específicas, si es que fuera necesario señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE: Gracias, señor diputado.

Se deja abierta la consulta a los legisladores presentes.

Tiene la palabra el Diputado Nacional Rubén Rubín.

SEÑOR DIPUTADO RUBEN ISAAC RUBÍN ORREGO: Gracias, señor Presidente.

¿Como estamos? Le quiero preguntar al viceministro, antes de empezar, ¿dónde

está la ministra?, ¿por qué no está acá? Sería la primera pregunta, me gustaría hacer un pimpono si me permitís, Presidente, porque tengo varias preguntas, no quisiera decirlas toda de una y que después me responda.

SEÑOR PRESIDENTE: Diputado, pusimos a consideración el mecanismo verdad, y creo que lo ha aprobado es plantear todas las consultas para posteriormente el viceministro empezar a dar respuestas, posterior a esa respuesta si hubiere todavía algunas dudas para replantear otras consultas.

Muchas gracias.

SEÑOR DIPUTADO RUBEN ISAAC RUBÍN ORREGO: Gracias, señor Presidente.

Las preguntas son las siguientes: Primero saber dónde está la ministra, entender por qué no está acá y entender por qué no contesta el llamado del Congreso Nacional. Esta es una Bicameral se la citó con unanimidad, tanto senadores como diputados pidieron que venga la ministra, y por favor le adelanto viceministro no me responda con tecnicismos, o sea nada de que no es una invitación, no es una interpelación. Quiero saber por qué, o sea de espíritu por qué cuál es el mensaje que pretende mandar, y por qué no está. Dónde está eso es primero.

Luego se hizo viral el desglose de cómo gastamos la plata que los paraguayos pagan en concepto de peaje, y la composición de cómo gastamos es servicios personales 58 %, servicios no personales 28 % pero hay otros que son transferencias GS. 40.000.000

(guaraníes cuarenta millones), y otros gastos GS. 1.500.000.000 (guaraníes mil quinientos millones), específicamente esas transferencias y otros gastos que eso es viceministro ¿qué sería otros gastos? En qué se gastan GS. 1.500.000.00 (guaraníes mil quinientos millones), a parte si tiene información me gustaría que también comparta con nosotros sobre el desglose de estos servicios personales, y no personales, porque como miembro de la Comisión Bicameral de Presupuesto entiendo que servicios personales vendría a ser cupo combustible, seguro médico privado, catering. Entonces quiero saber específicamente la pregunta, estamos comprando bocadito con la plata de los peajes.

Siguiente pregunta cuál es el argumento para subir el peaje teniendo en cuenta que solamente gastamos el 7 % de lo que recaudamos en inversión física, o sea si nosotros gastamos en bocaditos o en cupo de combustible, o en salario, bonificación de un seguro médico privado, prácticamente el 90 % de los peajes para qué subir el peaje para seguir gastando en eso, se pretende modificar estos porcentajes en el 2025, fue una decisión de la ministra, fue una decisión de usted viceministro. O fue una decisión del Presidente de la república la de subir el peaje. Esas son las preguntas tengo anotado le pido Presidente que sigue por ahí no me contesta, podemos hacer otra vez una intervención.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE: Gracias, señor diputado.

Así será.

Tiene la palabra el señor viceministro.

SEÑOR HUGO ARCE, VICE MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS: Gracias, señor Presidente.

Muy buenos días Presidente y a todos los miembros de esta comisión, un gusto estar acá para compartir con ustedes, devuelvo la pregunta del diputado, la ministra se ausento porque está en su agenda tenía ya una visita al interior del país, a recorrer obras de Itapúa y en Alto Paraná y yo básicamente recibí la instrucción de acudir a esta cita.

En cuanto al desglose de los puntos que hacen en cuanto al peaje primero decir que la recaudación del peaje presupuestariamente corresponde a recursos de la Fuente 30 son recursos institucionales, y se distribuyen diferentes objetos del gasto como bien lo dijo el diputado hay varios objetos, grupo cien, doscientos, trescientos, quinientos, y eso responde a que en la estructura misional del ministerio tiene básicamente presencia en todo el país, tenemos diecisiete distritos distribuidos en toda la república, esos distritos tienen funcionarios específicos para los trabajos de mantenimiento y de reparaciones, hablamos de mil funcionarios distribuidos en los distritos de las plantas asfálticas, o sea son estructuras misionales del ministerio que

tienen gastos rígidos y gasto de capital, como cualquier otra estructura misional.

Así como dijo el diputado, tenemos gasto de salario, gasto en servicios no personales, que sería todo lo que tiene que ver con agua, energía eléctrica, servicio de internet para las plantas, servicio de limpieza de las plantas, no hay servicio de catering, no tenemos bocaditos eso aclaro, y el Rubro 900 que él mencionó es básicamente el convenio que tenemos con la Policía Nacional para la custodia de los puestos, eso es tanto en el Rubro 900 otros gastos en términos generales.

Básicamente, explicar que no solamente el rubro de inversiones es mantenimiento toda la estructura misional del ministerio es para mantenimiento, repito más de mil funcionarios exclusivamente en las plantas asfálticas en los distritos, y haciendo un paralelismo una con un servicio privado, porque también tenemos podemos aplicar eso, un contrato de mantenimiento con una empresa privada también tiene sus operarios, tiene sus insumos su combustible, tiene su asfalto que tiene que replicar lo mismo que hace el privado pero lo hace el sector público, y son las intervenciones que hacemos en todos los municipios del país, o sea está distribuido en toda la república.

De ahí se explica que no solamente el rubro inversión es mantenimiento todos los otros rubros sostienen la inversión que se hace en materia de mantenimiento, entonces eso también aplicar la estructura, esta estructura que tiene el presupuesto en lo que tiene que ver con la recaudación del peaje,

viene de hace quince años, o sea siempre estuvo esa estructura y no es facultada del Ministerio de Obras Pública cambiar esa estructura, como ustedes saben se construye el presupuesto con el lineamiento que establece donde o como podes distribuir los recursos, yo no puedo cambiar toda la Fuente 10 lo que es gasto rígido, que es misional, no es gasto rígido misional como explique recién, yo no puedo cambiar Fuente 10 yo no tengo esa autoridad, esa atribución el Ministerio de Economía y Finanzas es el que administra esos recursos del tesoro. Nosotros tenemos que cargar cada año todo lo que es fuente 30 en esos rubros repito son estructuras que vienen desde hace quince años en el ministerio, eventualmente se podría hacer una reingeniería, pero eso digamos que ya supera a la posibilidad del Ministerio de Obras Públicas ya corresponde a otras instancias.

Con respecto al argumento a la suba del peaje en el 2014, 2011, 2014 fue la última vez que hubo un ajuste tarifario generalizado, que subió a GS. 5.000 (guaraníes cinco mil) para vehículo liviano, hasta 20.000 para vehículos pesados, en todos los peajes quince puestos que administra el Ministerio de Obras Públicas, dieciséis con el Puente Héroes del Chaco ahora, desde el 2014 no hubo ajuste tarifario, algunos últimos años que gradualmente empezó a ver ese ajuste en algunos puestos de peaje, hoy todavía de los dieciséis puestos, diez todavía tienen la tarifa de hace diez años de GS. 5000 (guaraníes cinco mil) para livianos y GS. 10.000 (guaraníes diez mil) para pesados, en todo ese

tiempo todas las variables que se requieren para los mantenimientos obviamente han incrementado sus precios, como todas las otras cuestiones verdad asfalto, cemento, combustible los servicios que se requieren han incrementado su precio, y eso obviamente requiere ajustes que lo hacemos de manera gradual justamente para que no tenga un impacto sabiendo de la sensibilidad y entendiendo la sensibilidad del tema de un puesto de peaje.

Eso gradualmente lo venimos haciendo estos ajustes en algunos puestos en la medida también que vamos también incrementando los servicios en esos puestos, o en esas rutas específicas, o sea tenemos toda esa información del desglose de los costos de mantenimiento. Tenemos también los estudios que tenemos de vialidad de cuánto se requiere, solamente para tirar un dato ahí importante si hablamos de los productos privados que tenemos también de mantenimiento, la mayoría son privados porque con 25.000.000 (veinticinco millones), que recauda el peaje es imposible sostener casi 15.000 kilómetros de ruta asfaltada, y 60.000 de camino de tierra.

Entonces para ser precisos 13.000 kilómetros de ruta asfaltada el precio promedio de los contratos que tenemos con las empresas de mantenimiento, costo promedio anual de un kilómetro de mantenimiento es de USD. 10.000 (dólares diez mil), por kilómetro-año, por 13.000 kilómetros que tenemos de asfaltado solamente son 130.000.000 (ciento treinta

millones), lo que se requeriría si vamos a pasar al privado el 100 % del mantenimiento, recabamos veinticinco, o sea, un poco más del 18,20 % en los peajes se recauda si quisiéramos contratar 100 % con las empresas privadas, igual los hacemos porque los 25.000.000 (veinticinco millones), que recaudamos no alcanza entonces hacemos igual, varios contratos tenemos casi 300.000.000 (trescientos millones), vigente de contrato de mantenimiento tenemos en toda la ruta del país, porque sabemos que tenemos ese descalce con respecto al peaje.

Lo que queremos hacer con la suba del peaje es ir equilibrando eso en qué contexto, vamos a endeudarnos para los mantenimientos obviamente tenemos menos recursos para hacer nuevas obras. La idea es que gradualmente podamos tener un autofinanciamiento más robusto en el tiempo, podamos hacer intervenciones propias y ese endeudamiento que seguimos haciendo para la obra pública sea para la nueva obra, y solamente un ejemplo como hablamos de ayer otra mesa, la ruta nueva y la Transchaco en treinta años, verdad, por no hacer los mantenimientos correctamente tuvimos que hacer una ruta nueva a lado 600.000.000 (seiscientos millones), a todos los ciudadanos que estamos pagando ese préstamo para hacer esa ruta nueva a lado de la ruta vieja, que por falta de mantenimiento se vino abajo.

Es un poco ver y acordar cual es el mecanismo para mantener los 15.000 kilómetros o 13.000 kilómetros de ruta asfaltada y 60.000 kilómetros de tierra cual

va ser el modelo, podemos decir no vamos a cobrar peaje, bueno genial pero vamos a tener que endeudarnos entonces para seguir manteniendo esa red vial, red vial que en los últimos años se incrementó de 7.000 (siete mil) que teníamos hace diez años, hoy tenemos 13.000 kilómetros de ruta asfaltada mas todo las obras de mantenimiento, eso un poco en marco general obviamente después la preguntas puntuales vamos a seguir hablando.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE: Gracias, señor viceministro.

Tiene la palabra el Diputado Nacional Rubén Rubín.

SEÑOR DIPUTADO RUBEN ISAAC RUBÍN ORREGO: Gracias, señor Presidente.

Gracias, viceministro, falto saber si la decisión de subir el peaje vino de manera interna en el ministerio o fue una bajada de línea del Presidente de la república, una decisión del Ejecutivo de lo más alto mil funcionarios para mantenimiento de ruta aparte prácticamente USD. 30.000.000 (dólares treinta mil millones) y no alcanza, cree usted viceministro que es mejor ir soltando estos mil funcionarios de a poco y darle la responsabilidad al privado, de que mantenga la rutas o cuál es el modelo que están planteando porque usted mencionó que hay que ver cuál va a ser el modelo, entonces mientras vemos cuál es el modelo le reventamos al ciudadano, o sea así más o

menos es la lógica del Ministerio de Obras Públicas, o sea eso es lo que yo quiero entender.

¿Después por otro lado un monitoreo software, tenemos eso viceministro?, las veinticuatro horas del día prendido un software monitoreo que sepa cuánto ese recauda. A qué hora cada ticket verdad y de ser así, ¿cómo marcar cuanto antes una visita para ver el monitoreo y me gustaría ver a tiempo completo, porque y acá no quiero ser irresponsable, pero me llegó la información, de que no vamos a ver jamás veinticuatro horas de seguido el software prendido, porque los perros apagan y recaudan bajo la mesa, pero eso vamos a ver cuándo nos vayamos a ver el software ministro verdad?

Así que, me gustaría marcar esa reunión de monitoreo, y que me explique también antes si es que tenemos cuál es y cómo se maneja ese software verdad, no sé lastimosamente no está la ministra acá, yo quería insistir con bajar el peaje ministro, viceministro si ustedes vienen, y te hablo a título personal y viceministro, si ustedes vienen y me dicen a mí te vamos a subir el peaje a GS. 15.000 (guaraníes quince mil), y para julio esta ruta vamos a arreglar, para agosto esta ruta vamos a arreglar, para octubre esta ruta vamos a arreglar, yo les acompaño con la suba del peaje, ahora subir el peaje y que a cien metros vos revientes tu auto es inaceptable, tan delirante como querer subir el impuesto a la renta o el IVA (Impuesto al Valor Agregado), así de delirante es subir el costo del peaje.

Imagínense que usted mismo lo dijo viceministro o sea hubo rutas que se echaron a perder porque por treinta años no le hicieron mantenimiento, pero pregunto yo se cobró o no peaje en esos treinta años. Que se hizo con esa plata clin caja, es precisamente lo que están haciendo ahora nosotros no nos chupamos el dedo, y si ustedes son técnicos y reciben presiones de la casta política, usted tiene que decir señor viceministro. Si la casta vino y le dijo suba el peaje porque tenemos que sostener la estructura partidaria de los partidos tradicionales, usted tiene que decir viceministro o si no se vuelve un cómplice, disculpe señor viceministro la ensalada de comentarios. Espero que me siga la corriente empezando por esos mil funcionarios.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE: Gracias, señor diputado.

Tiene la palabra el Diputado Nacional Santiago Benítez.

SEÑOR DIPUTADO SANTIAGO ALFREDO BENÍTEZ CÁCERES: Gracias, señor Presidente.

En algunos sectores se cobra el peaje de 5.000 (cinco mil) pasa a 10.000 (diez mil) el viceministro dice de manera gradual, dónde está lo gradual aquí 100 % de suba de 5.000 (cinco mil) a 10.000 (diez mil), 100 % se incrementó no existe nada gradual aquí de veinte mil a cuarenta y cuatro mil vehículos tres ejes, más del 100 %. Por qué no se hizo por ejemplo como se terminó en Minga Guazú de diecisiete mil a dieciocho mil aquí si hubo

una suba gradual Presidente, y quizás van a ir aumentando más de cincuenta mil pasan a pagar cincuenta y tres mil vehículos, camiones tres ejes, aquí sí subió GS. 3.000 (guaraníes tres mil) y se puede entender esa suba como gradual, no como en la zona de Ecovia, Luque, San Bernardino y otros sectores, donde la suba fue abismal fue terrible.

Le escuche decir al colega Rubín que 7 % de lo recaudado nada más se ejecutan obras o en mantenimientos, y usted enfatiza en el mantenimiento que se debe hacer, que por eso se justifica este aumento, de ahí la importancia de la siguiente pregunta; cuál es el sistema de distribución de lo recaudado, en qué se justifica la suma de peaje, hasta ahora habla usted de mantenimiento, pero por favor si puede explicar qué porcentaje de lo recaudado se pretende usar de lo recaudado, y recuerdo el mismo Diputado Rubén Rubín había solicitado al Ministerio de Obras Públicas informe sobre el destino que se le da al cobro, cuándo entonces es GS. 5.000 (guaraníes cinco mil) por peaje y cuánto es lo que se recauda. Por ello la siguiente pregunta cuánto se recauda. Y cuánto se pretende recaudar.

Porque aquí, evidentemente, no sé quién ordenó pero no importa eso, pero ya se está ejecutando este aumento y va en detrimento de la ciudadanía, afecta violentamente el bolsillo de la ciudadanía, y si realmente va a ser gradual pasar de 5.000 (cinco mil) a 10.000 (diez mil); de 20.000 (veinte mil) a 44.000 (cuarenta y cuatro mil),

no tiene sentido, deberían mi opinión hacer como en Minga Guazú se hizo, donde la suba fue realmente ínfima de estar pagándose diecisiete mil vehículos livianos, dieciocho mil de cincuenta, cincuenta y tres mil de tres ejes debería ser así apelo a la Ministra de Obras a que se revea esto, que nosotros analicemos también juntos porque es un análisis objetivo que esto merece, merece porque afecta a la ciudadanía que trabaja, la ciudadanía que paga sus impuestos, a la ciudadanía que debe invertir, entonces aquel inversor aquel ciudadano no le resta nada. Y cómo va a pagar sus impuestos, cómo va a cumplir con otras obligaciones que tiene que si o si pagar peajes, debe aumentar el costo de vida entonces al final el estado paraguayo va a ser afectado, también o sea es una cadena entonces atendamos bien a esta situación no puede ser que de 5.000 (cinco mil) pase a 10.000 (diez mil) violentamente, quiero ver quién fue, el que fue muy inteligente en hacer el análisis y recomendar esto.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE: Gracias, señor diputado.

Tiene la palabra el Diputado Nacional Pedro Gómez.

SEÑOR DIPUTADO PEDRO JOSÉ GÓMEZ SILVA: Gracias, señor Presidente.

Para no sumarle tantas preguntas al viceministro, podría trasladarle para que responda y luego continuo si es posible.

SEÑOR PRESIDENTE: Gracias, señor diputado.

Muy bien.

Tiene la palabra el viceministro para responder las consultas.

SEÑOR HUGO ARCE, VICE MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS: Gracias, señor Presidente.

Con respecto a la resolución el mecanismo es obviamente hay un estudio técnico que se le traslada a la ministra, y ese estudio técnico la ministra analiza y saca una resolución fortalece la normativa para los ajustes así como ya el año pasado lo hicimos también para el paso de héroes del Chaco y otro puesto que el año pasado también subió, cuando me refiero a la dualidad me refiero a los puestos de peaje, yo explicaba que casi más de diez años no hubo aumento generalizado de peaje, gradualmente me refiero que vamos viendo puestos por puestos, aquellos puestos que tiene una mayor intervención es lo que estamos haciendo los ajustes, y los puestos que no cuento que no tenemos la posibilidad de hacer intervenciones todavía mantenemos el precio estamos hablando de diez años sin variar la tarifa, o sea, GS. 5.000 (guaraníes cinco mil) en el 2011 fue que se estableció ese monto más de la mitad de los puestos siguen con esa tarifa de hace diez años.

Esa gradualidad se refiere a los puestos no a los montos en particular, esos montos si lo vamos viendo, en el caso de la Ecovia de hecho que no está permitido el

vehículos pesados solamente el caso especial de los volqueteros que se le dio un permiso especial por la situación geográfica que ellos se encuentran, después no está permitido vehículos pesados solamente los livianos que sí tuvo ese incremento, es en cuanto a la gradualidad, en cuanto a los mil funcionarios de vuelta cuando hable de modelo me refiero como se cuestiona los peajes, entonces la pregunta es cómo vamos a financiar los mantenimiento que tenemos que hacer de cualquiera de las herramienta que tengamos verdad.

Esos mil funcionarios repito y son los más antiguos después está acá el director de caminos vecinales le puede explicar la operativa que se hace, los funcionarios más antiguos del ministerio con más de veinte años de antigüedad, algunos tienen treinta años están en los distritos o sea están hace años ahí, y son los que hacen los trabajos de mantenimiento los que salen a bachear, los que hacen limpieza de franja, los que pintan que dependen del ministerio, por eso aclaro eso depende del ministerio es un programa misional del ministerio, como un programa de salud tiene salud, educación programa misional del ministerio.

Yo, cuando me refiero a modelo, digo nada más que si no vamos a pagar peaje eliminemos como dice el diputado este misional y vamos todos al privado, yo dije eso solamente como ilustración obviamente que tiene que tener su mano operativa el ministerio, porque todos los municipios piden la intervenciones, nosotros le servimos a

todos los municipios para hacer los mantenimientos sobre todo caminos vecinales, entonces es importante tener esa herramienta creo yo, para poder hacer esa intervención rápida operativa, entonces eso lo que queríamos explicar cuando hablamos de la estructura, no solamente el rubro inversiones mantenimiento y a cargo nuevamente de eso, todos los otros objetos del gasto que sostienen esta estructura misional también finalmente van a mantenimiento, entonces esa es la explicación que queríamos dar y si queremos llevar todo a inversiones repito eso es una reingeniería presupuestaria que excede a las facultades del Ministerio de Obras Públicas. Porque ahí hablamos de cambio de fuente, de que recurso va financiar la parte operativa y que recurso va ir 100 % de inversiones para ampliar los contratos con empresas privadas que de hecho lo tenemos, pero con préstamos.

A eso me refiero cuando hablamos de discutir si queremos un modelo diferente a lo que ya tenemos hoy, con respecto a la recaudación se recauda 190.000 (ciento noventa mil), bueno el año pasado se recaudó 190.000.000 (ciento noventa millones) redondeo obviamente al cierre del ejercicio qué representa un incremento casi el 20 % con respecto al año 2023, y también decir que nosotros estamos hace más de un año implementamos muchísimos controles, después Gustavo va explicar un poco la parte de la automatización, que tenemos parcialmente por una cuestión de recursos, hicimos controles hicimos movimiento de personas, hicimos capacitaciones

introducimos por primera vez el pago digital, y hoy estamos trabajando con un equipo analizando opciones para automatizar aún más los peajes.

Hoy estamos buscando alternativas para justamente minimizar la posibilidad de lo que menciono el diputado de alguna fuga que puede haber y también estamos abiertos a recibir cualquier tipo de denuncia al respecto para que se puedan hacer las investigaciones correspondientes, la distribución es presupuestaria, la pregunta del Diputado Santiago la distribución es presupuestaria eso le decía está en el presupuesto hace más de quince años en la estructura presupuestaria financiada con la Fuente 30 de Recursos Institucionales, no es que nosotros distribuimos a nuestro antojo sino que el presupuesto ya te marca la ruta de en qué objeto del gasto va ir destinado el monto del peaje, eso está establecido en la Ley del Presupuesto, y repito es un programa misional ahí es estructuralmente misional y hace quince años que tenemos esa misma estructura, van cambiando los montos obviamente porque el presupuesto va creciendo pero la estructura es la misma, eso un poco para aclarar ese punto. Creo que eso es todo por el momento Presidente.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE: Gracias, señor ministro.

Muy buen día a todos queridos diputados, señores técnicos del MOPC (Ministerio de Obras Públicas) con respecto

al sistema desde que nosotros asumimos encontramos que efectivamente teníamos dos tipos de sistema, uno que es el nueve puestos de peajes son sistema automatizado, que cuando asumimos no tenía mantenimiento no habían cámaras en los puestos de peajes, efectivamente solamente cinco cámaras funcionaban, nosotros hicimos la primera intervención e implementamos la interoperabilidad que justamente no existían, nosotros en nuestra administración lo hicimos, entonces primeramente decir que de los dieciséis puestos, nueve son los que tienen un sistema automatizado que en diciembre este año justamente salió el llamado de mantenimiento fue adjudicado a una empresa de denominación ELCOM (Electromecánica & Comunicaciones S.A.C.I), y se están haciendo todos los ajustes respectivo para que todas las cámaras puedan funcionar. Amen a eso quiero mencionar que nuestra administración en el año ya 2023, en diciembre como primer ejercicio en pocos meses de asumimos ya implementamos el pago con medio digital, cosa gigante no existía en a través de un desarrollo tecnológico que te permite, o sea no permite ser vulnerado porque es un desarrollo exclusivo para el pago de tasa de tránsito.

Eso nos llevó a que el primer año ya tengamos un incremento del 5 % en la recaudación de tasa de tránsito, que equivalen a 8.358.000 (ocho millones trescientos cincuenta y ocho mil), ellos sumado a todas las intervenciones oportunas ya sea de fiscalización como también de

gestión de tráfico vehicular, en el 2024 cerramos con un número de 29.243.000 (veintinueve millones doscientos cuarenta y tres mil) más, que representa el 18 % de aumento, en total desde que asumimos como administración y en base a todos los ejercicios, y actividades de gestión ya tenemos 37.601.000 (treinta y siete millones seiscientos un mil) más de recaudación que representa 24 % en comparación al 2022 que es la administración anterior, también para aportar un poco lo que había dicho el señor viceministro los factores e insumos que afectan a mantenimiento y reparación de rutas son cemento asfálticos, arena lavada 20 %, emulsión asfáltica 59 %, pintura y pavimento 46 % reflectiva direccional 43 % el gasoil tiene un incremento del 36 % el dólar que son también factores importantes en este segmento, tiene el 68 % así como el índice de precio de índice para equipos y maquinarias, emitido por INC (Industria Nacional de Cemento), tiene un incremento del 44 %.

Tiene la palabra el señor viceministro.

SEÑOR HUGO ARCE, VICE MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS: Gracias, señor Presidente.

No, sobre el punto nomás un desafío enorme que tenemos es la sistematización nosotros tenemos una indicación de la ministra del presidente de trabajar en eso, estamos haciendo los estudios con el MITIC (Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicación) para asesorarlo correctamente y nuestra idea es poder

avanzar en una en una modernización completa de los puestos de peaje, hoy la mitad te tiene un sistema que ya venía de hace años atrás, que no da obviamente una mayor cobertura en esos nueve puestos, pero seis puestos seguimos todavía con las cajas digamos comunes.

Porque no tenemos todavía el contrato abierto para poder ampliar esa automatización, nosotros queremos ya trabajar en un 100 % automatizado, estamos trabajando en eso con el MITIC y seguramente este año ya podríamos hacer ese llamado para el 100 % de los puestos de hospedaje con un nuevo sistema. Esa es la idea que tenemos estamos trabajando en eso para fortalecer justamente la tecnología que finalmente es la herramienta que nos va a dar mayor transparencia para el manejo de estos recursos.

Tiene la palabra el Diputado Nacional Pedro Gómez.

SEÑOR DIPUTADO PEDRO JOSÉ GÓMEZ SILVA: Gracias, señor Presidente.

Bienvenido al viceministro y a todo su equipo del MOPC mencionaba viceministro una cosa demasiado importante y que era la cuestión del mantenimiento correctamente, yo creo que eso es lo que hoy desata tanta indignación en la gente con respecto a la suba del peaje, porque eso no se ve reflejado si bien como se mencionó también anteriormente, muchas veces la suba significan un avance en el mantenimiento, un avance es mejor calidad

de vida inclusive para los paraguayos que transitan diariamente por esas rutas.

Pero, eso no se ve reflejado viceministro, por eso hoy la gente realmente está muy indignada con la suba del peaje, mencionaba que con un buen mantenimiento no ahorraríamos varias veces de hacer de nuevo varias carreteras, y yo el año pasado y esta lucha también que con la Ministra de Obras Públicas no es nada personal pero siempre trasladamos un poco el reclamo de la gente, yo le consultaba de cuanto invertían en mantenimiento de todas las rutas asfaltadas el Paraguay a ella, y en una también una invitación así en la Comisión Permanente recuerda hace un año ella me decía nosotros invertimos el 10 % de nuestro presupuesto en mantenimiento, hablo de presupuesto pasado Presidente, entonces cómo llegamos a todas las rutas asfaltadas de este país si solamente invertimos el 10 % ni subiendo el peaje, ni reclamando todos los diputados y senadores, usted presupuestariamente hablando tienen el presupuesto más importante de gasto de la nación cerca de quince billones de guaraníes, pero si el mantenimiento como vos bien lo mencionabas no se hace a tiempo, no se hace a tiempo no se hace constante no se va a solucionar ni subiendo el peaje.

Y ahí es donde la gente se indigna viceministro y esto no va a cambiar y es la realidad y es lo que le debemos de decir a la gente, ustedes no tiene la posibilidad de llegar a un mantenimiento a tiempo mientras ustedes están intentando llegar como le decía no es nada personal, pero creo que hay que como

bien mencionadas ver cuál va a ser la manera de llegar a tiempo a los mantenimientos, y realmente darle un giro a ciento ochenta grados al manejo que hoy tiene el Ministerio de Obras Públicas con respecto a ese tipo de trabajo, al mantenimiento porque creo que en eso estamos fallando en todo el país, y en el Departamento Central ni que decir.

En el Departamento Central tenemos un problema enorme de las rutas departamentales que los municipios no pueden trabajar en esta ruta departamental porque le corresponde al MOPC. El MOPC no realiza al final quién es el perjudicado la gente, entonces lastimosamente hoy no está la ministra presente, pero creo que no vamos a solucionar no se va a solucionar ni subiendo el peaje por la inversión que hoy se tiene en mantenimiento. Y me gustaría saber cuánto es este año ya que la ministra me decía el año pasado 10 % de su presupuesto destinamos a mantenimiento, creo totalmente insuficiente.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE: Gracias, señor diputado.

Tiene la palabra la Senadora Nacional Celeste Amarilla.

SEÑORA SENADORA CELESTE JOSEFINA AMARILLA VDA. DE BOCCIA: Gracias, señor Presidente.

Más que pregunta una reflexión para los colegas, nosotros tenemos una materia pendiente con el tema peajes, porque desde 1959 se está violando la Constitución

nacional con el tema de peaje. Porque la Constitución de aquel entonces y la actual claramente dice Artículo 44: “De los tributos. Nadie estará obligado al pago de tributos ni a la prestación de servicios personales que no hayan sido establecidos por la ley”, y el 179: “Todo tributo, cualquiera sea su naturaleza o denominación, será establecido exclusivamente por la ley”. Sin embargo, en 1959, el General Alfredo Strossner, ¿cuándo no? Saca un decreto por el cual el Poder Ejecutivo se arroga la creación de lo que le llamaron en ese entonces tasa.

Nosotros tenemos que tomar el compromiso; tenemos la obligación de legislar, ahora, el tema de peajes, por ley ¡Por ley! Yo le hago un llamado a los oficialistas, en ese sentido, que lo hagan y que usen su mayoría alguna vez en algo inteligente como esto, porque de más está decir que, si yo planteo va a perder la moción. Entonces, creo que puede ser el origen acá, ya que hay más diputados en este momento; puede ser acá el origen de esto. Nosotros tenemos que subsanar ese gravísimo problema; los peajes son inconstitucionales tal como están hoy, y creo que es el momento, ahora, de que tomemos esa decisión. Hacer una ley que interprete tanto las necesidades del ministerio como las del pueblo.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE: Gracias, señora senadora.

Tiene la palabra el Diputado Nacional Raúl Benítez.

SEÑOR DIPUTADO RAÚL ANTONIO BENÍTEZ TALAVERA: Gracias, señor Presidente.

Buenos días a los representantes del Ministerio de Obras Públicas. Presidente, una consulta al viceministro y al equipo. ¿Cuál sería la proyección de ingresos con este cambio de peaje? Y yo me adhiero, un poco, ahí, a la preocupación que expresó el colega Rubén Rubín.

El punto no es que nuestras rutas necesiten mantenimiento, o no; yo creo que todos sabemos que nuestras rutas, definitivamente, necesitan mantenimiento. El punto en cuestión acá, y la discusión; y ahí entra también lo que mencionó ahora la colega Celeste, también de la necesidad de poder, también, blindar un poco más esos fondos. Por, sobre todo, también aprovechar y blindar, es en qué se usa ese dinero que va que va a entrar. Y nosotros, a veces, no podemos simplemente confiar en la palabra, por un compromiso o con un compromiso de palabra; no podemos simplemente fiarnos por eso. Entonces, lo que ocurre con una desconfianza ya creada por el mal manejo del sector público, es que, evidentemente, la gente va a sentir, y siente, que lo único que se va a hacer es sacarle plata para poder sostener otras cuestiones, que poco tienen que ver con el mantenimiento de la ruta. Entonces, yo creo que por ahí pasa la preocupación de la gente también, y lo que expresaba el colega, entonces, como nosotros también vamos a tener, y como la gente va a tener garantía que

definitivamente se utiliza en eso. Eso, por un lado.

Y, por otro lado, por eso preguntaba también lo de la proyección de ingresos, porque mencionaron recién algo real, la suba los de la materia prima en general, verdad; así como la suba del dólar y todos esos factores que influyen, evidentemente, en el mantenimiento. Pero esta suba, entonces, se da para que nosotros sigamos bacheando las rutas, ¿verdad? Así entiendo, para que sigamos bacheando nomás las rutas y que sigamos parchando ciertas rutas, y a eso le llamamos entre comillas “mantenimiento” porque tenemos rutas completamente destrozadas, no es que tienen un bachecito nomás, entonces, ahí ¿cuál es el plan del Ministerio de Obras Públicas?, ¿cuál es el plan de este gobierno? O estamos condenados a subir no más el peaje para seguir bacheando, bacheando, bacheando, bacheando y que, con esta lluvia, está lluviecita, o con un camión con el peso excedido, tengamos otra vez el mismo bache, y sigamos caminando y girando en la rueda eterna de tratar de, simplemente, parchar nuestro problema.

Entonces, lo que acá preocupa es que no se ve un plan claro por parte del Ministerio de Obras Públicas, aparte, simplemente, de subir porque hace falta más dinero, y cuando se lo plantea así, obviamente, va a salir a luz con mayor fuerza la desconfianza de qué se va a hacer con ese dinero.

Entonces, quiero saber un poco, ¿cuál es el plan en esa ruta? Donde hoy se está subiendo el peaje; y donde hoy la gente, la gente, que menos tiene, al que más le va a golpear, ya está pagando, ya está pagando. Queremos un plan, una planificación, alguna proyección de ingresos. ¿Cómo se van a utilizar esos ingresos? ¿Cuánto de ese ingreso va a ser para mantenimiento? ¿Cuánto se va a guardar para una la posible inversión? Una mayor inversión en las rutas, que no sea simplemente bachear, bachear, bachear. Solamente eso, Presidente.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE: Gracias, señor diputado.

Tiene la palabra el Senador Nacional José Oviedo.

SEÑOR SENADOR JOSÉ DANIEL OVIEDO ANTÚNEZ: Gracias, señor Presidente.

Buen día a los invitados. Yo entendí que de los dieciséis puestos de peaje que tenemos, solamente nueve tienen sistema automatizado y cámaras, que otra vez no funcionan en su totalidad. O sea, que siete puestos de peaje tienen cajas comunes y, ¿cómo? No se entiende.

O sea que, no estamos cuidando bien ese ingreso. ¿Cómo garantizan ustedes que la plata, toda esa plata, realmente llega al fisco? Realmente es preocupante, por lo que yo estoy interpretando, verdad, que no se está cuidando bien de ese ingreso, para mí que ahí

está la plata que les falta. No hace falta alzar los peajes; si ponen sistema automatizado y control con cámaras las veinticuatro horas, ahí está la plata que les falta para reparar las rutas.

No quiero pensar mal, pero se debería cuidar mejor antes de plantear un aumento en el precio de los peajes. Deberíamos, por lo menos, tener cámara en los puestos de peaje. No tiene sentido, Presidente, lo que están tratando de hacer. Y otra cosa, lo de la reasignación presupuestaria debería ser iniciativa del Ministerio de Obras. Si el Poder Ejecutivo envía un proyecto al Poder Legislativo, el Poder Legislativo no se va a negar en reasignar las partidas presupuestarias; esa debería de ser una iniciativa de ustedes.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE: Gracias, señor senador.

Trasladamos estas consultas al viceministro, para posteriormente seguir con las preguntas.

Tiene la palabra el Viceministro de Finanzas Marco Elizeche.

SEÑOR VICEMINISTRO MARCO ELIZECHE: Gracias, señor Presidente.

Con respecto a los gastos de mantenimiento; como yo explicaba, está el programa misional del ministerio, que se sostiene con los peajes, que después le quiero dar la palabra a Guido, que es el director de caminos vecinales; les va a explicar un poco

la operativa que se hacen en los distritos, que muchas veces no se ve. Pero, que es el trabajo que están, ahí, haciendo los empedrados, con la moto niveladora, para que la gente pueda salir de los caminos rurales. Que, repito, muchas veces no se ve eso porque requiere combustibles, maquinarias, repuestos, gente que está trabajando ahí todos los días reparando puentes; y le doy la palabra después a Guido. Eso es la parte misional, que es con el peaje; hablamos de 191.000.000 (ciento noventa y un millones), que es lo que recaudamos el año pasado, aproximadamente, que es lo que después se distribuye presupuestariamente.

Y, luego están los contratos de mantenimiento, que son con préstamos como todos los otros proyectos que tenemos en el ministerio; no tengo el número exacto, pero les voy a acercar después, seguramente. Pero hablamos de contratos que seguramente estarán entre los USD. 30.000.000 (dólares treinta millones) o USD 40.000.000 (dólares cuarenta millones) año para mantenimiento, sumado, repito, al brazo misional del ministerio, verdad. Que es lo que podemos hoy, con el presupuesto que tenemos, porque también tenemos nuestros proyectos de inversión nuevos, verdad. O sea que, tenemos que distribuir en base a los diferentes objetivos del ministerio, las obras nuevas y también tratar de hacer el mantenimiento más importante. Estamos trabajando.

Y, ya yendo a la siguiente pregunta que hacía el Diputado Gómez y Benítez, con los proyectos de mantenimiento de aquellas

rutas que están en situaciones más complicadas: la Ruta 1, que no se hizo nada en los últimos cinco años, ahora ya inició el proceso de arreglo mientras se espera la APP (Alianza Público-Privada), que va a ser la solución definitiva a la Ruta 1. La duplicación que va a ir hasta Quiindy ya inició; ahora la reparación del tramo desde Ypané hasta Quiindy, eso se va a ver en los próximos meses ya, el primer tramo, digamos. Eso es mientras tanto sale la APP, que todavía va, seguramente, va a demorar por los plazos que se tiene para que se haga la duplicación.

Y en el tramo que subimos en Coronel Bogado, el peaje, está en buenas condiciones la ruta. Justamente, ese fue el criterio, que ese tramo desde Quiindy hasta Itapúa está en muy buenas condiciones, tienen los dos mantenimientos vigentes, como otros lugares que tienen también mantenimiento vigente. Entonces, tratamos de hacer los incrementos de peaje donde hay intervención específica del ministerio, por eso no ajustamos las otras tarifas, verdad.

¿Cuánto vamos a recaudar con esta suba? Y, estimativamente, unos 50.000.000.000 (cincuenta mil millones) Eso depende, obviamente, de los flujos, pero si hacemos una réplica de los flujos del año pasado, nos darían unos 50.000.000.000 (cincuenta mil millones) adicionales, aproximadamente, de recaudación este año, verdad. Que, obviamente, vamos a ir confirmando después con los flujos que se den en este ejercicio, verdad.

En cuanto a los planes, porque creo muy importante eso, el Departamento Central, específicamente donde la mayoría de los habitantes del país están, no tuvo mucha inversión en los últimos años. Nosotros hoy tenemos planes muy importantes para el Departamento Central, que si bien a mí no me compete explicar; soy del área financiera, el vice de Obras también está con la ministra hoy por el interior. Pero tenemos todo el plan central; uno que ya está, o dos, mejor dicho, plan central dos, que ya está licitado, que ya también está empezando a operar y eso va a entrar en casi todos los distritos del Departamento Central. Tenemos la reparación de la Ruta Mariscal López, de la calle Mariscal López, mejor dicho, la Avenida Mariscal López, que por fin se va a hacer la solución definitiva a ese ingreso de Asunción, todo lo que es la parte de Luque, también, Luque, de Tape Tuja que se va a duplicar, también la zona del aeropuerto que también se va a hacer la duplicación. O sea, varios proyectos para el Departamento Central con la idea, justamente, de mejorar el tránsito y la calidad de vida de los pobladores del Departamento Central. Hay planes específicos para eso, y la idea ahí es avanzar, o sea. Ahora le quiero dar, si me permite, Presidente, darle a Guido que explique un poco lo importante de entender la operativa en los distritos.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE: Gracias, señor viceministro.

Tiene la palabra el Ingeniero Guido Benítez, Director de Caminos Vecinales.

SEÑOR GUIDO BENÍTEZ VILLATE:
Gracias, señor Presidente.

Buenos días señor Presidente, senadores y diputados.

Le quiero comentar un poco, también, en parte, lo que es la parte o la función de los distritos que tenemos en los diecisiete departamentos. En algunos también tenemos las secciones, como el Departamento de Concepción, San Pedro, que son de mayor área; y como bien, acá el señor viceministro, el equipo técnico, estaba comentando, parte de lo que también se recauda con los peajes va destinado a eso.

-REPRODUCCIÓN DE MATERIAL VISUAL POR SALA TÉCNICA-

Ahí tenemos los funcionarios, tenemos también los equipos viales y tenemos, para manejar un orden de grandeza, más de sesenta y cinco mil kilómetros tenemos de ruta no pavimentada; además de los puentes que tenemos, una cantidad inmensa de puente de madera. Y con los distritos, el día a día o la función misional que vamos teniendo es, constantemente, la reparación y mantenimiento de los diferentes caminos; hay días, como el día de hoy, con grandes lluvias, que ya se deterioran y que al día siguiente o cuando den las condiciones ya el equipo tiene que ir a trabajar.

Actualmente, como estamos en un promedio con la capacidad que tenemos en el

presupuesto, estamos manteniendo veinte mil kilómetros anuales. Es decir, para manejar un orden de grandeza, la intervención que vamos teniendo detrás de eso también tenemos los equipos. Los equipos, también tenemos ya de larga data que requieren mantenimiento, aceite, o sea, hay diferentes insumos que también se va, digamos, cubriendo con eso. Además de la operatividad con los compañeros, los diferentes funcionarios que están, como bien mencionó acá el viceministro, son alrededor de mil funcionarios en los diecisiete departamentos, que están trabajando constantemente.

-REPRODUCCIÓN DE MATERIAL VISUAL POR SALA TÉCNICA-

Ahí realizamos lo que es, los mantenimientos de camino, apertura, reparación de puentes, también el abastecimiento de agua en los lugares que son también necesarios, sobre todo la zona del Chaco.

Entonces, esa es la parte misional que no muchas veces se ve, pero que se siente bastante cuando se va interviniendo o cuando se deja de intervenir por falta de presupuesto.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE: Gracias, señor ingeniero.

En virtual.

Tiene la palabra el Diputado Nacional Edgar Olmedo.

SEÑOR DIPUTADO EDGAR GUSTAVO OLMEDO SILVA: Gracias, señor Presidente.

Muchas gracias al viceministro y a los representantes del Ministerio de Obras Públicas, por su presencia.

Acá hay varios aspectos que estamos analizando, y yo creo que lo que nos convoca hoy, en particular, lo relacionado a la suba del peaje en tres puestos de los dieciséis que administra el Ministerio de Obras Públicas.

Tengo en cuenta la apreciación hecha por el ministro con relación a los factores que incidieron en la suba, ya sea la inflación, la suba del dólar, la suba del combustible, de la materia prima, en general. Y en una de sus intervenciones mencionó que esto impactaría en, aproximadamente, cerca de GS. 50.000.000.000 (guaraníes cincuenta mil millones) más de recaudación, la previsión que tiene el Ministerio de Obras Públicas al respecto.

Mi pregunta es la siguiente: de los GS. 50.000.000.000 (guaraníes cincuenta mil millones), entendiéndolo que esto es un objeto de gasto de Fuente 30, Fuente de Financiamiento 30, que va destinado a varios objetos de gasto. Esta previsión del uso de este recurso que queda en manos de quién funge de administrar estos recursos como ordenador de gastos, que es la ministra. Sí, ¿estaría destinado estos GS. 50.000.000.000 (guaraníes cincuenta mil millones) a la actividad misional? Que serían las reparaciones, mantenimientos de las rocas de

nuestro país, ¿en qué porcentaje? Y, también, lo que significaría el uso de estos recursos en gastos corrientes, ya sea pago de personales, otros beneficios, bonificaciones que tienen los funcionarios. Si es que hay una previsión del uso de estos GS. 50.000.000.000 (guaraníes cincuenta mil millones), y en qué objeto de gastos sería destinado, ¿mantenimientos o gastos corrientes de servicios personales?

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE: Gracias, señor diputado.

Tiene la palabra el Diputado Nacional Rubén Rubín.

SEÑOR DIPUTADO RUBÉN ISAAC RUBÍN ORREGO: Gracias, señor Presidente.

Simplemente algunas notas que tomé para compartir con el Pleno, sobre todo, y para la gente que está mirando. Dieciséis puestos de peaje; de esos dieciséis, nueve tienen monitoreo. ¿O sea que el resto? Un senador dijo que no quiere mal pensar; yo sí mal pienso, o sea, el resto de la cantidad de plata que se debe comer debe ser monumental, y esto limpió con otro tema, MITIC, Ministerio de Tecnología, USD 130.000.000 (dólares ciento treinta millones) en la agenda digital que tenemos aprobado como crédito ¿Cuánto necesitamos para ponerle cámaras a dieciséis peajes? ¿Cuánto se necesita para ponerle software y hardware a dieciséis peajes? Ciento treinta no creo. O quizá para los perros sí, porque les gusta inflar los precios. Pero este es otro ejemplo de

que el MITIC no tiene razón de ser, otro ministerio que se tiene que cerrar.

Entonces, el tema del monitoreo, un comentario para el Pleno, otro comentario: mil funcionarios tienen en concepto de arregladores de ruta, pero el viceministro dice que se encargan también de los caminos vecinales, entonces, ¿cuál es el resumen de toda la situación de los peajes? El Ministerio de Obras Públicas no utiliza la plata de los peajes para las rutas, utiliza para otras cosas y ese es el pa'â ministro. O sea, acá no es que estamos en contra del peaje o discutiendo el peaje, como usted mencionó; nosotros estamos discutiendo el despilfarro, la mala administración, la no contraprestación, ese es el pa'â. La no contraprestación. La plata de los peajes no se utiliza para las rutas, es así, me queda cada vez más claro, y ahí, a partir de ahí, lo que se vuelve ya imposible nosotros aceptar la idea de una suba del peaje.

Bueno, le agradezco al viceministro, dentro de todo, le pusieron en una posición incómoda, vino a dar la cara, también a los compañeros del Ministerio de Obras Públicas que la acompañaron; me gustaría estar en contacto, viceministro, me gustaría ir a ver el tema del monitoreo que tenemos, de los mil funcionarios también me gustaría ver cuál es el perfil de los mil funcionarios, porque sin duda van a ser mil operadores políticos. Porque me dijo que tiene treinta años de antigüedad, o sea, el más joven tendrá sesenta años, que va a estar arreglando rutas. No nos chupamos el dedo, eso es lo que no entiende, parece, acá la ministra ¡No nos chupamos el

dedo! Gracias por venir y, aun así, viceministro. Gracias, Presidente, por la gestión de citarlos. Una pena la viceministra; espero que rápidamente deje el cargo y que vuelva al sector privado.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE: Gracias, señor diputado.

Para ir cerrando las consultas.

Tiene la palabra el Diputado Nacional Santiago Benítez.

SEÑOR DIPUTADO SANTIAGO ALFREDO BENÍTEZ CÁCERES: Gracias, señor Presidente.

Justamente, para saber si existe en los planes alguna intención sobre la posibilidad de reducir el costo del peaje. El aumento ¿está en estudio, o no? viceministro.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE: Gracias, señor diputado.

Esa es la consulta, diputado. Se le traslada la consulta al viceministro.

Tiene la palabra el Viceministro de Finanzas Marco Elizèche.

SEÑOR VICEMINISTRO MARCO ELIZECHE: Gracias, señor Presidente.

Nosotros no tenemos ninguna instrucción con respecto a modificar la resolución que ya está vigente. Sí nos hemos reunido con los sectores, digamos, con los ciudadanos y con las autoridades de las

regiones afectadas y se ha conversado con ellos, se le ha explicado. Entiendo que ellos están promoviendo algún tipo de trato diferenciado, así como el caso de Ypacaraí. Y lo que le dijo la ministra en el caso que eso sea aprobado, obviamente, nosotros; así como estamos hoy implementando lo de Ypacaraí, también se podría implementar en esas ciudades, en el caso que así sea, verdad. Pero no tenemos ninguna instrucción en cuanto a revisar de vuelta la tarifa.

Antes que nada, discrepo totalmente con el señor Rubén Rubín; creo que con la gestión le hemos demostrado que ya hemos incrementado 24 % en las tasas de tránsito. Las cámaras en los puestos de peajes están. Solamente que el monitoreo, que él había indicado en tiempo real, está en nueve de los dieciséis puestos de peaje. Eso es para aclarar un poco, en cuanto a la mitigación, verdad, de estos recursos.

Es importante saber qué mantenimientos en ruta actuales tenemos. Obra crema malla sur, que es desde tramo San Juan a Encarnación, justamente donde está el puesto de peaje de Caapucú y Coronel Bogado. Tenemos una inversión de USD 31.000.000 (dólares treinta y un millones). También tenemos la rehabilitación de Graneros del Sur, que está por resolverse con USD 14.000.000 (dólares catorce millones), además de otras mejoras, como lo que mencionó, de rutas críticas, como el de, sería Ruta 1, verdad, con USD 5.000.000 (dólares cinco millones) de rehabilitación de rutas.

También es importante recordar que, por ejemplo, en cuanto a lo que es el incremento gradual de las tasas de tránsito en la Ruta 3, que hoy en día pueden ver que es una ruta que no tiene mantenimiento, como se va deteriorando. Esa ruta no fue incrementada las tasas de tránsito. A eso es lo que nos referimos con aumento gradual de las tasas de tránsito en base a un procedimiento de análisis y, obviamente, mejora de gestión, verdad. Eso es un poco.

En cuanto a lo que es planes que nosotros tenemos; estamos ya, nosotros hicimos un ejercicio el año pasado con la caminera donde ya también los recursos provenientes de la multa, también sostenían gran parte del grueso de lo que es servicios personales. Y eso, con trabajo y la colaboración del Ministerio de Economía, ya fuimos mitigando, porque una gestión o, mejor dicho, un pago a un funcionario que este supeditado a multa genera también cierto tipo de inconvenientes o cuestiones, verdad. Entonces, nosotros ya estamos en conversación con el Ministerio de Economía para, justamente, trabajar en estos recursos que están en Fuente 30 y, gradualmente, ir pasando a Fuente 10. Pero, siempre y cuando, Economía tenga también la sostenibilidad para poder hacerlo y toda esa inversión que estaba en Fuente 30 ir pasando a mantenimiento de ruta como inversión, también.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE: Gracias, viceministro.

Tiene la palabra el Diputado Nacional Benjamín Cantero.

SEÑOR DIPUTADO BENJAMÍN CANTERO RAMÍREZ: Gracias, señor Presidente.

Entiendo que se ha debatido bastante, y creo oportuno, Presidente y colegas, este debate. Todos queremos una ruta acorde a la altura de cada ciudadano. En mi caso particular, y quisiera hablar como pueblo, primeramente. Desde Curuguaty hasta la capital Asunción; yo paso tres peajes, tres puestos de peajes, pagamos GS. 5.000 (guaraníes cinco mil) cada puesto de peaje. Pero, Presidente, siéndote sincero y siéndole sincero al pueblo paraguayo. Chamigo, heta punto oî ndaiporâi ñande rape, o-falta ña-mejora. Ha rejapóvo upéva pe mejora, ha la ja-paga un poquito más, de repente, GS. 5.000 (guaraníes cinco mil) a GS. 10.000 (guaraníes diez mil) ndaipóri oje-queja-va'erâ, Presidente. Y, siempre ponemos como ejemplo la Ruta 2, Tape Porâ, Ruta del Este, que a través de concesión o APP tenemos, y es, prácticamente, la única ruta de ese nivel.

Entonces, toda discusión sana es muy interesante, pero tampoco es para que algunos se quieran llevar algunas estrellas saliendo a difundir cosas que no vienen al caso, a costa de los colegas, principalmente de otros colegas, que somos cómplices, que somos esto, aquello.

Entonces, la semana pasada nosotros hemos aprobado aquí en la Cámara de Diputados un proyecto de ley muy interesante

del APP. Yo creo que, con este proyecto de ley, y que todas las rutas, principalmente las internacionales, sean mejoradas vía APP o vía concesión, para que el Ministerio de Obras Públicas pueda tener los recursos o los recursos que tenga pueda utilizar para el mejoramiento de los caminos vecinales. Yo creo que ahí tendríamos y, esperemos que pronto tengamos, una respuesta que todos queremos escuchar y que todos queremos ver, principalmente en los mejoramientos de las rutas internacionales y los caminos vecinales, que hoy día están haciendo lo posible los intendentes y los gobernadores para el mejoramiento de los caminos vecinales, que hay un pedido generalizado de parte de los diferentes pobladores.

Entonces, mi querido viceministro, el equipo, aparte de darle una vez más la bienvenida, que le haga llegar a la señora ministra esto, y que pronto podamos tener una respuesta que todos queremos. Que las rutas internacionales sean mejoradas y mantenidas vía APP o concesión y que los recursos, sabemos que todo recurso es limitado, pero que esos recursos todos sean invertidos en mejoramiento de los caminos vecinales o departamentales.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE: Gracias, señor diputado.

Tiene la palabra el Diputado Nacional Néstor Castellano.

SEÑOR DIPUTADO NÉSTOR DAVID CASTELLANO ESCOBAR: Gracias, señor Presidente.

Nuevamente, apreciados colegas parlamentarios, un saludo muy especial a los representantes del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, en la persona del viceministro como jefe de delegación de este equipo de trabajo; a su vez, saludarle a la señora Ministra Claudia Centurión, en su nombre, en su persona, también agradecerle por la presencia. Si bien es cierto a veces son criticados los representantes, los funcionarios de menor rango, con relación a los ministros cuando vienen aquí. Creo que, al contrario, yo les felicito por la valentía, el coraje y por darnos esa importancia en participar y tratar de evacuar todas nuestras consultas, nuestras críticas y, así mismo, escuchar nuestras sugerencias.

He escuchado, atentamente, la intervención de cada uno de los colegas, Presidente, así mismo, también, las respuestas de los representantes del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Creo que ningún parlamentario, ningún político, está ajeno con respecto a la situación económica que atraviesa el país; con respecto a buscar siempre la mayor provisión de productos y servicios al menor costo posible.

El tema del peaje es un tema trascendental, es un tema muy sensible, es un tema que afecta en gran medida la economía de muchos paraguayos, conforme a los diferentes departamentos, conforme a las diferentes rutas, los diferentes caminos de

todo tiempo que representan conectividad, entrada, salida, circulación en toda la República del Paraguay; cuestiones obvias nomás que estamos repitiendo. Pero también tienen su contenido técnico social, su contenido económico, su contenido político, en el cual nosotros entramos directamente a gestionar, pero no podemos desconocer de que tenemos que tocar el tema con conocimiento de causa. No podemos solamente basarnos en la mera temperatura política, en el mero criterio populista de querer quedar bien con la mayoría de la gente sin escuchar un análisis técnico, exhaustivo, económico, administrativo, jurídico, todas las aristas que conlleva esta situación muy sensible del peaje. Es cierto, nadie quiere pagar más de lo que corresponde; queremos que nuestra gente, que nuestro pueblo pague lo mínimo posible y que reciba el mayor servicio.

Ahora bien, pongo como ejemplo, nomás, justamente, la APP rutas, de Rutas del Este, que nace de la ciudad de San Lorenzo; creo que va hasta la ciudad de Caaguazú, un poquito más, y luego se añade el sistema de concesión Tape Porâ En tres horas, uno del Departamento Central; en mi caso, de mi querida ciudad de Capiatá, uno en tres horas ya llega a la frontera con Foz de Iguazú, ya llega a Ciudad del Este. Los índices de accidentes se han minimizado al tope, o sea, hay una ventaja. Es cierto, tiene su costo, tiene su precio, pero muchos compatriotas hablan de la comodidad, de la facilidad, de la conectividad que genera esta APP, de las

ventajas que generan este tipo de operaciones, este tipo de concesiones.

Es cierto, hay muchos compatriotas, hay muchos políticos, hay muchos colegas congresistas que no están de acuerdo con la APP, que no están de acuerdo con la concesión; hablan de hipotecar los bienes del Estado. Sin embargo, particularmente pienso que debemos arbitrar los medios que nos habilita, que nos otorga la ciencia, la literatura, la experiencia, para que lo más antes posible, lo más temprano posible, podamos otorgar al pueblo, a la ciudadanía de comodidades como la Ruta 7, como la Ruta del Este, como la Ruta 2, como Tape Porâ. Particularmente, muchos compatriotas pagan con conformidad ese peaje porque es útil, porque iporâ, porque ome'ê comodidad, peaningo la realidad. No vamos a estar de acuerdo nunca todos, es imposible.

Ahora bien, Presidente y colegas; yo quiero felicitar a la Ministra Claudia Centurión, al Gobierno del Presidente Santiago Peña; hace menos de quince días nomás estuvieron en el famoso tramo de la hoy llamada Ruta 1, del Acceso Sur, en donde se va a duplicar, en dónde se va a reconstruir de nuevo esa ruta, ese acceso tan importante que va a ir hasta Encarnación, en una modalidad también nueva, pero ¿qué es lo que va a hacer? Que va a otorgar al pueblo paraguayo una ruta nacional muy importante de todo tiempo, así como la Ruta del Este, así como Tape Porâ, que es lo que necesitamos realmente. ¿Va a tener su costo? Va a tener su costo; busquemos al menor costo,

hagámoslo, colaboremos, ayudemos, pero desde el análisis serio exhaustivo y no desde la crítica populista y politiquera. Ese es mi reclamo y es esa mi observación, Presidente.

Así también, por ejemplo, felicitar a la ministra, al gobierno del Presidente Peña, la ruta aquí, Mariscal López, verdad, justamente desde su tramo de calle última, Madame Lynch, hasta San Lorenzo, hasta liberarse cuello de botella que ya estaba prácticamente impenetrable. Se está recapando, se está reconstruyendo, ya está en plena ejecución de los trabajos ahí en Yberá mismo, en San Lorenzo; esa zona que se inundaba absolutamente con cada llovizna, ahora se está interviniendo de manera frontal, de manera a ser irresponsable. Asimismo, también, la ministra ha estado hace ocho días en la ciudad de Capiatá, en donde ha lanzado, en donde ha informado una inversión de USD 30.000.000 (dólares treinta millones) aproximadamente de la ex Ruta 1 que nace en San Lorenzo, en la caseta de la policía caminera allí cerquita del estadio del club San Lorenzo de la ciudad de San Lorenzo, que pasa San Lorenzo, pasa por Capiatá, J. Augusto Saldívar, Guarambaré hasta Itá. Entonces, USD 30.000.000 (dólares treinta millones) una ruta, la ex Ruta 1, USD 30.000.000 (dólares treinta millones) que el próximo mes de febrero se estarían abriendo los sobres de las licitaciones para ver cuáles son las empresas que van a pugnar para realizar esas obras. Obras multimillonarias que se están llevando adelante, que se precisan, que generan recursos propios y

también empréstitos para poder llevar adelante esta obra que demanda, que nuestra gente necesita.

Entonces, Presidente, yo, felicitar a la ministra, al equipo de trabajo, vamos a seguir trabajando, vamos a seguir analizando, cuidando el bolsillo de la gente. Pero con un criterio técnico serio y responsable, y por, sobre todo, tratar de extraernos de ese criterio populista, de ese criterio cepillero con la gente, queriendo quedar bien con la gente para mirar elecciones futuras.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE: Gracias, señor diputado.

¿Alguna última acotación, señor viceministro?

Tiene la palabra el Viceministro de Finanzas Marco Elizeche.

SEÑOR VICEMINISTRO MARCO ELIZECHE: Gracias, señor Presidente.

No, más que nada agradecer la invitación. Nosotros, siempre que somos funcionarios públicos, estamos obligados; no solamente venimos, digamos, conformes, sino obligados a siempre explicar cualquier duda que haya sobre la gestión, nuestra gestión. Así que abierto a cualquier pedido de informaciones adicionales que requieran. Hay un esfuerzo enorme; nosotros estamos hace un poco más de un año, estamos en este gran desafío, hay mucho por hacer, obviamente, es insuficiente cualquier tipo de recurso que podamos tener porque son grandes los

desafíos que tenemos y lo que queremos es ir mejorando. Son las dos cosas que tenemos que mejorar, mejorar también la gestión de ingreso, obviamente, pero a la vez todos estos reclamos que son atendidos y escuchados por las autoridades, de poder hacer las intervenciones lo más rápido posible.

Hoy, repito, el objetivo principal de la ministra es trabajar en Central, también, obviamente, en los otros distritos, en otros departamentos. Pero hoy hay una gran necesidad en Central de poder darle más transitabilidad a la gente, y eso es calidad de vida. Entonces, ese era un objetivo que tenemos y, repito, agradecer de vuelta por la convocatoria.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE: *Gracias, señor viceministro.*

Nuestro agradecimiento nuevamente por la presencia de los invitados: Economistas Marco Elizeche, Viceministro de Administración y Finanzas; Licenciado Gustavo Garcete, Director de Finanzas; Ingeniero Guido Benítez, Director de Caminos Vecinales; Ingeniero Diego González, Coordinador de Red no Pavimentadas; Ingeniero Carlos Casatti, Jefe del Departamento de Conservación de Rutas, y a los legisladores presentes.

Se levanta la sesión.

Muchas gracias.

