

# Informe Legislativo



## 2025

*Junta municipal de Encarnación - Paraguay*

**Keiji**  
CONCEJAL

**Ciudadanía  
Activa**

# Contenido

1. Introducción
2. Minutas presentadas
  - 2.1 Reclamos Ciudadanos
  - 2.2 Pedidos de Informe
  - 2.3 Proyectos de Ordenanza presentados y pendientes
3. Gestión y Procesos Participativos
  - 3.1 Interinstitucionales
    - 3.1.1 Gestiones con FEPASA y
    - 3.1.2 Inclusión de funciones a la App del SEM
    - 3.1.3 Solicitud de modificaciones a la Ley de rectoría del Transporte Público Metropolitano al Congreso de la Nación
  - 3.2 Estudio de Ordenanzas con Colaboración Interinstitucional
    - 3.2.1 Estudio de Ordenanza de Edificabilidad con la Asociación de Ingenieros
    - 3.2.2 Estudio del Código de Edificación con Asociación de Ingenieros y Arquitectos
  - 3.3 Reuniones con Transportistas
    - 3.3.1 Socialización de nuevo proyecto de transporte público
4. Presidencia Comisión de Planificación
  - 4.1 Dictámenes
  - 4.2 Informes Técnicos
  - 4.3 Minutas de Comisión
  - 4.4 Asistencia
5. Presidencia Comisión de Obras
  - 5.1 Dictámenes
  - 5.2 Informes técnicos
  - 5.3 Minutas de Comisión
  - 5.4 Asistencia
6. Proyectos Planificados para el 2026
  - 6.1 Yo hago mi plaza
  - 6.2 Esquinas inclusivas (rampas peatonales)
  - 6.3 Delimitación de Barrios
7. Conclusiones
  - 7.1 Reflexiones sobre logros y pendientes
  - 7.2 Compromiso, Sentido de Responsabilidad y Candidatura para 2026

# 1. Introducción

Una vez más y en pleno compromiso con la transparencia, presento mi informe de gestión anual sobre mi gestión en la Junta Municipal, más allá del trabajo en el día a día que implica el cargo, como movimiento político y partido en construcción, creemos que siempre se debe dar ese esfuerzo extra para registrar los procesos y poner al alcance de toda la ciudadanía la información con toda la documentación correspondiente. Por eso, creamos el portal de transparencia y también por eso presentamos informes de gestión con la intención de que la gente pueda conocer de primera mano, en qué trabajamos y cómo retribuimos su confianza, porque nosotros sí rendimos cuentas.

Este año en particular, con el condimento de ser año pre electoral, fue un año marcado por los ataques mediáticos de la prensa alquilada por los sectores de la vieja política, pero eso no nos amilanó, al contrario, refuerza nuestro compromiso y evidencia el hecho de que esos sectores aún no aprendieron a construir y trabajar para la ciudad sin ansias de poder por el poder.

Se suman además las tareas realizadas como presidente de las Comisiones Permanentes de Planificación que es la que más expedientes a tratado en el año y la de Obras, donde nos tocó atender temas delicados como el del derrumbe del edificio, caso en el que atendiendo a la gravedad, pusimos antes que nada, la institucionalidad y el respeto por las víctimas, antes que aprovechar la situación de forma mediática.

En la línea del trabajo constante, también se da un aprendizaje constante y llegando al último año de este periodo, con todo el trabajo realizado aunque no se encontraron las voluntades para que la mayoría de los proyectos puedan implementarse, tengo la convicción más firme que nunca, de que la política con la clase política actual es la razón de tantas postergaciones para el desarrollo del país, con las mejores personas involucradas, independientes de estructuras corrompidas y libres de ambiciones personalistas de poder, es también, la forma en la que podremos transformarlo.

Presentar informes de gestión, es una nueva forma de hacer política, poner la documentación al alcance de toda la ciudadanía es una nueva forma de hacer política, presentar proyectos con rigor técnico y someterlos al juicio de especialistas obteniendo aval académico y social es una nueva forma de hacer política.

Ese nuevo país que queremos, ya empezó en Encarnación.

## 2. Minutas presentadas

En lo que va del periodo he presentado 149 minutas y en el año 2025 un total de 21 minutas a título personal y otras varias como minutas de Comisiones que me toca presidir. Las minutas abarcan temas ambientales, transporte público, gestión interinstitucional, pedidos de informe y proyectos de ordenanza. Se presentan a continuación una síntesis de las minutas más relevantes y se profundizará en otros apartados del informe las referidas al tratamiento de ordenanzas, proyectos de transporte público y gestión interinstitucional. Las minutas se identifican por número, tema y fecha, también puede acceder a todas las minutas presentadas en este link: [https://drive.google.com/drive/folders/1wxs0wolzlnQLHfuxAOCOuEbjNrY5yPKZ?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/drive/folders/1wxs0wolzlnQLHfuxAOCOuEbjNrY5yPKZ?usp=drive_link)

### 2.1. Minuta 128 - Transporte - 11/02/25:

Invitación al Director General de Transporte de la Municipalidad de Posadas, el Ing. Lucas Jardín, para participar de una reunión con todos los concejales, de modo a compartir conocimientos y experiencias sobre la implementación del sistema de transporte urbano en su ciudad y sobre todo, conociendo a la empresa oferente para el TIME, tener una suerte de referencia laboral sobre la misma ya que opera el sistema en la ciudad de Posadas.

La reunión se realizó y contó con la participación de varios técnicos de la Dirección General de Transporte y se recomendó la creación de una dirección similar con participación de técnicos con capacidad verificable.



Entre los puntos más relevantes, se destacan:



- La necesidad de crear una dirección exclusiva de transporte y movilidad que trabaje en conjunto con la de Planificación Urbana y cuente con técnicos especializados.
- Que la planificación del transporte (itinerarios y sistemas) esté a cargo de la municipalidad y no de las empresas.
- Optar por soluciones tecnológicas de menor costo de implementación considerando el volumen de pasajeros de Encarnación.

Todos estos puntos fueron puestos a consideración de la comisión de transporte y del ejecutivo, no se avanzó en ninguno salvo las iniciativas propias de trabajar en las distintas adaptaciones al plan de transporte integrado para la ciudad a las distintas circunstancias que se fueron dando.

## 2.2. Minuta 131 - Ambiental/Planificación - 25/02/25

Presentación de un diseño vial paisajístico con conservación de árboles existentes para calle en Villa del Maestro, como ejemplo para próximas intervenciones. El objetivo es marcar un paradigma de procedimiento para la apertura de calles en loteamientos conforme a la Ley Nacional de Protección del Arbolado Urbano.

Se innovó con el relevamiento mediante tecnología LiDAR para escaneo 3D de la topografía y la ubicación de los árboles, demostrando que la planificación de un desarrollo con preservación del ambiente está al alcance de la mano con las personas capacitadas en los cargos clave. La propuesta consiste en diseñar la vialidad preservando los árboles de gran porte analizando cuidadosamente los radios de giro y el acceso a cada lote, de esta forma las nuevas calles estarán arboladas, con los pavimentos en sombra evitando el efecto isla de calor y se ralentizará el tránsito en los barrios volviéndose más seguros para los niños y peatones en general.



### 2.3. Minuta 132 - Ambiental - 26/03/25

Solicitar estudios de calidad del agua del arroyo Poti Y al laboratorio del agua de la UNI. El pedido obedece a reclamos de usuarios del sub embalse en actividades de deportes náuticos, que visualizaron algas parecidas a la que se forman por cianobacterias.

Siendo una ciudad rodeada por sub embalses, el monitoreo constante y la transparencia en los datos obtenidos sobre calidad del agua son fundamentales para que la ciudadanía adquiera conciencia sobre las problemáticas referidas al agua, de modo a que todos juntos contribuyamos a su conservación y evitemos daños irreversibles que afectarán no sólo al ambiente, sino a la economía devenida del turismo y los deportes náuticos, pero por sobre todo a la calidad de vida de las generaciones futuras.

Ejemplos de mapas on line accesibles para todos con señalización de calidad del agua se encuentran en varias ciudades y al contrario de desalentar el turismo, si nos esforzamos en educar y cuidar nuestros recursos, podremos ser ejemplo a nivel regional.



### 2.4. Minuta 133 - Gestión/Ordenanzas - 26/03/25

Se volvió a presentar todos los proyectos de Ordenanza que ya fueron presentados en años anteriores desde el 2022 en adelante, pero que aún no fueron tratados en las Comisiones correspondientes ni incluidos en su orden del día, con un cronograma para su tratamiento.

**Proyecto de Ordenanza que “REGULA LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN DE PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS,**

**VIALES Y URBANÍSTICOS DEL MUNICIPIO”**. - 7 de Septiembre del 2022: Una norma que se ha evidenciado como de urgente implementación por la cantidad de adendas a los contratos de licitación para construcción de escuelas y otras obras, que se dan por rubros y procedimiento no contemplados en los proyectos, por cuestiones tan elementales como realizar un relevamiento de terreno antes de elaborarlos. Se exponen casos puntuales en el apartado de Dictámenes de Comisión. Link al Proyecto: [https://docs.google.com/document/d/1g2ZOKFXqeoHm\\_XypqLGgOuWg7UxIKg4p9rdZZCLhzj4/edit?usp=sharing](https://docs.google.com/document/d/1g2ZOKFXqeoHm_XypqLGgOuWg7UxIKg4p9rdZZCLhzj4/edit?usp=sharing)

- 2.4.1. **PROYECTO DE ORDENANZA PARA LA PROTECCIÓN Y PRESERVACIÓN DE HUMEDALES DEL DISTRITO DE ENCARNACIÓN** - 8 de Agosto 2023: De haberse aprobado y promulgado esta normativa, se pudieron haber prevenido con herramientas jurídicas, varios impactos que identificamos en el tratamiento de expedientes para la aprobación de loteamientos, casos en los que antes de tan siquiera presentar los proyectos ya se ejecutaron obras rellenando zonas con cauces, nacientes y humedales. Por todo lo mencionado, urgimos el tratamiento del proyecto y lo ampliamos para proteger también nacientes y otros recursos hídricos. Se exponen los casos puntuales donde la ordenanza promulgada hubiese ayudado a la sanción en el apartado de Dictámenes de Comisión.
- 2.4.2. **Proyecto de ORDENANZA PARA LA CREACIÓN Y REGLAMENTACIÓN DEL FUNCIONAMIENTO DEL ESPACIO ENCARNACIÓN MÁS** - 10 de Agosto del 2023: No hay secretos, no existe país ni ciudad en el mundo, que haya alcanzado un estado de desarrollo, sin planificación y políticas públicas de calidad. Y estas políticas tan necesarias, que ya están formuladas como lineamientos en el Plan Encarnación Más, deben ser desarrolladas como propuestas, normativas y obras. Para eso, se debe sostener el rigor técnico y la participación ciudadana que fueron la esencia del plan mediante una unidad ejecutora, con técnicos ingresados por concurso y articulando las acciones con la academia, el sector privado y sociedad civil organizada. Sin esta unidad ejecutora, las direcciones municipales absorbidas por el día a día, no podrán implementar el Plan a cabalidad

y perdemos tiempo llegando a puntos sin retorno en varios aspectos de una ciudad que crece sin planificación y por ende, alejándose del Desarrollo deseado. La normativa ni siquiera fue tratada en comisión y al mencionarse sólo recibe comentarios infundados de políticos que ven en peligro su toma de decisión subjetiva o interesada, ante la posibilidad de confrontarse con el rigor técnico institucionalizado, la planificación y el diseño basado en evidencia. Link al proyecto de Ordenanza:

<https://drive.google.com/file/d/1FDSeBFE6chOoMaf9xkqTuvuxD5Vm7zJp/view?usp=sharing>

- 2.4.3. Proyecto de **ORDENANZA PARA LA DEFINICIÓN DE UN LÍMITE URBANO Y SU AMPLIACIÓN PROYECTADA** - 03 de Octubre del 2023: Otra ordenanza imprescindible para orientar el desarrollo sustentable de la ciudad, ya que la expansión urbana desconectada del ejido existente hace imposible que todos los nuevos asentamientos puedan contar con los mismos servicios e infraestructuras que las zonas consolidadas, lo cual en definitiva, impacta en la calidad de vida de las personas que habitan estas islas urbanas rodeadas de suelo rural, aumentando los costos de movilidad y los impactos ambientales al no contar con red sanitaria ni recolección de residuos. La única forma de evitar el fenómeno de tener 2 ciudades y ciudadanos de segunda y de primera, es poder garantizar que todos tengan igualdad en cuanto al acceso a los servicios básicos, cercanía fuentes de trabajo, estudio y oportunidades de emprendimiento, mediante una ciudad compacta y compleja.

- 2.4.4. **PROYECTO DE AMPLIACIÓN Y MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA 314/21 POR LA CUAL SE ESTABLECE EL INVENTARIO DE BIENES PATRIMONIALES DE LA CIUDAD DE ENCARNACIÓN** - 24 de Mayo del 2023



### Link al Mapa Interactivo de Patrimonios:

[https://edificabilidadenc.github.io/Patrimonios\\_ENC/#13/-27.3378/-55.8481](https://edificabilidadenc.github.io/Patrimonios_ENC/#13/-27.3378/-55.8481)

Que existan tantos proyectos de ordenanza sin siquiera lograr el tratamiento en la comisión correspondiente durante más de 3 años, es una clara muestra de la falta de interés de una mayoría en la Junta, por contar con políticas públicas sumamente importantes y en algunos casos imprescindibles, para el desarrollo sustentable de la ciudad y la reglamentación de aspectos establecidos en el artículo 226 de la ley orgánica municipal, al respecto del Ordenamiento Territorial. Esta problemática es algo que debe cambiar y sólo se dará con las personas que no obstaculicen por acción u omisión, los proyectos que no pertenecen a alguien de su sector político o que sean conscientes de la necesidad de contar con dichas políticas públicas.

La verdadera unidad para trabajar por la ciudad, sólo se logrará desde una Junta más plural y cambiando las mayorías sectarias que traban el desarrollo de forma mezquina.

#### 2.5. Minuta 134 Gestión/Ordenanzas 04/04/25

**Solicitando el tratamiento prioritario de la Ordenanza de Edificabilidad y volver a presentar una solicitud de usar como referencia la tesis "Actualización de la Ordenanza 56" Prieto - Quintana / Alvarenga Pereira del 2016, de para la elaboración de un Código de Edificación, que fue un trabajo transdisciplinar entre las carreras de Arquitectura de la UCI e Ingeniería de la UNI con la tutoría del Dr. Ing. Jorge González Maya.**

Dicha solicitud de trabajar en un Código de Edificación a partir de la citada referencia, ya fue realizada el 15 de diciembre del 2021 y de haber sido tratada se podrían haber establecido los procedimientos para la fiscalización de obras y los ítems a controlar que hubiesen mejorado el control y quizá, alertado de forma temprana sobre vicios de construcción en el caso del derrumbe o facilitado la exigencia de una documentación más rigurosa a la hora de presentar proyectos.

Además el tratamiento prioritario de la Ordenanza de Edificabilidad, que establece el formato de entrega de los proyectos para obras privadas, para que cuenten con el mayor rigor técnico posible, se hace imprescindible para que los proyectos sean realmente proyectos ejecutivos para ser aprobados.

El pedido se fundamentó en que son iniciativas presentadas hace más de 3 AÑOS y se trata de documentaciones y normativas técnicas que cuentan con aval e informes positivos de las principales universidades de la Ciudad.

#### **Estado Actual:**

**Ordenanza para el Código de Edificación** - tratamiento en pausa y remitido a las Asociaciones de Arquitectos e Ingenieros.

#### **Ordenanza de Edificabilidad: aprobada y promulgada.**

Uno de los mayores logros en lo que va del periodo, sobre todo el lo personal, ya que es un tema sobre el cual vengo trabajando en los últimos 12 años, primero desde AIA (Arquitectos de Itapúa Asociados) como miembro y luego presidente, también como Director de Planificación de la Municipalidad, como Director de la Carrera de Arquitectura y en los últimos 3 años como Concejal Electo.

Si bien, en un órgano colegiado con este contexto político, las cuestiones técnicas se vieron en algunos puntos manoseadas desde la subjetividad o por intereses, se logró una mayoría para mantener los parámetros más fundamentales para la sustentabilidad y como lo hicimos durante más de una década, no vamos a parar de luchar por normativas que ayuden a la ciudad a encaminarse hacia un Ordenamiento Territorial para el Desarrollo Sustentable.

La aprobación de esta normativa es sin dudas, un hecho histórico para la ciudad por las siguientes razones:



- **Durante 13 años desde que se transformó la ciudad, ninguna otra autoridad presentó un proyecto de ordenanza integral para actualizar los parámetros de Edificabilidad:** En la ciudad se culminó un proceso de transformación urbana sin precedentes a nivel mundial en el 2012 y la ordenanza que regulaba los parámetros de Edificabilidad era del 1994, regulando un escenario urbano que ya no existe y desde la transformación con nuevas infraestructuras urbanas, sobre todo en las costas, atrayendo el desarrollo inmobiliario, las clase política dominante, en lugar actualizar la norma de forma planificada, incluso antes de que se termine la transformación con conocimiento del proyecto de Obras Complementarias, siguió durante 13 años sin actualizar la normativa y aprobando la gran mayoría de los edificios de alta densidad por la vía de la excepción, haciendo que ésta se vuelva la regla, en un proceso totalmente subjetivo marcado por el interés político y económico de ciertos actores que sostuvieron una forma de gestión poco seria, prefiriendo la improvisación de la excepción caso por caso, a una ordenanza clara y actualizada para todo el nuevo escenario de la ciudad.
- **Se acabaron las excepciones, cambiamos improvisación por Planificación:** la ordenanza deroga el Consejo del Plan Regulador que se encargaba de aprobar las excepciones y lo que menos hacía era ocuparse de la elaboración de algún Plan. Cuando casi todos los edificios se aprueba por excepción, de a uno, nadie sabe cómo terminará la ciudad y se presta a suspicacias ya que se permite a particulares, hacer cosas no permitidas, haciendo injusta la ciudad ya que las reglas no son para todos, además si hay una ordenanza actualizada para regular conforme a la nueva realidad, los inversionistas ya no tienen que especular con que si una instancia mayormente política como la Junta municipal le aprueba lo no permitido, sino que se presentan los proyectos y se aprueban directamente en el Ejecutivo si cumplen la norma, reduciendo la incertidumbre y el tiempo para los trámites para atraer más inversiones serias.
- **Proceso Único y Ejemplar - Participación y Rigor Técnico:** Es la única ordenanza con un proceso que implicó a todos los actores y sectores en procesos participativos ejemplares e innovadores, se

incluyó a sector público, a la academia, a los gremios y al sector privado en cada etapa, sometién dose a una profunda revisión técnica logrando el aval de los especialistas de las principales universidades de la ciudad (UCI y UNI), que la catalogaron como con un documento técnico riguroso y además se construyó un amplio consenso para salvar el gran obstáculo de la puja de intereses que implica regular el futuro de la ciudad en cuanto a los edificios, recibiendo además del aval académico, notas a favor de varias desarrolladoras inmobiliarias que solicitaron su aprobación y puesta en vigencia.

- **AEA (Área Ecológicamente Activa) + FAP (Factor de acumulación pluvial) = Calidad de vida:** Gracias a un análisis jurídico de la UCI sobre el espíritu de la Ley, la ordenanza preserva el área libre del 25% en cada lote, como suelo natural que deberá estar arborizado o vegetado, algo fundamental para preservar la calidad de vida, ya que estas áreas ecológicamente activas prestan servicios ambientales como la reducción del efecto isla de calor, la absorción de carbono, la generación de oxígeno, el sostenimiento de la biodiversidad urbana y la infiltración del agua de lluvia, con lo cual nos convertimos en la primera ciudad esponja del país y la región, para evitar raudales y que suframos un calor exagerado en verano. Además, se plantea la obligación de acumular agua de lluvia con un Factor de Acumulación Pluvial, que podrá ser usada en actividades que no requieran agua potable, cuidando un recurso, prolongando la vida útil de la infraestructura y convirtiéndonos en la primera ciudad aljibe de la región, disminuyendo la posibilidad de grandes raudales con una política pública que se adapta a la realidad del cambio climático.
- **Nuevas oportunidades de Desarrollos asequibles y atracción de inversiones:** la ordenanza amplía las zonas de alta densidad en sectores estratégicos donde más se concentra el interés de desarrolladores para atraer inversiones, pero también, incorpora nuevas zonas de media densidad en barrios lo que promueve la densificación saludable para viviendas en lugares asequibles para los Encarnacenos, contribuyendo a una ciudad compacta y compleja, donde más gente vive cerca de todo.
- **Se vincula la densificación con la planificación del transporte:** La densificación implica concentración de personas y la ordenanza

plantea una integración con la movilidad, creando ejes de densificación a lo largo de las principales vías e itinerarios de transporte y polos entorno a equipamientos públicos con gran atracción de personas, contribuyendo a una Encarnación más Integrada y Conectada, así como a equilibrar el desarrollo en todo el territorio. Como debe ser y como no se hizo hasta ahora en ninguna otra ciudad, trabajamos en un régimen de edificaciones y uso de suelo armonizado con los proyectos de movilidad urbana.

- **Transparencia y Acceso a la información - MAPA INTERACTIVO:** sumando a todo el gran trabajo técnico, la innovación, a diferencia de las normativas anteriores que estaban solo disponibles en extensos textos sólo en formato físico, los mapas de esta ordenanza se generaron en un sistema de información geográfico (SIG) que permite tener un mapa interactivo en la página web de la Municipalidad, facilitando el acceso a la información no solo de forma transparente, sino dinámica y desde cualquier celular, para que toda la ciudadanía, los profesionales e inversores, tengan las reglas claras a su alcance.

En definitiva, esta ordenanza con los parámetros que regula para la sustentabilidad, es un ejemplo a nivel país y era algo impostergable, o demasiado postergado, que se logra aprobar después de 3 años de gestión incansable, aun contra los intereses sectoriales de grupos que se beneficiaron de la desregulación en contra del bien común.

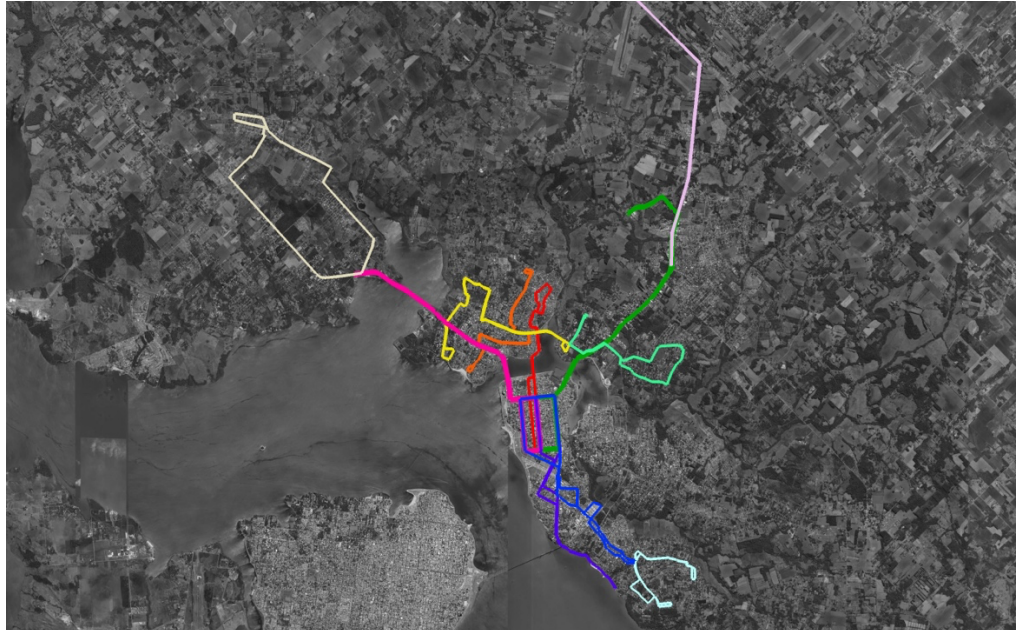
## **2.6. Minuta 136 - Transporte Público - 25/06/25**

Presentando una propuesta para el Sistema Integrado de Transporte Público de Encarnación, ajustado al contexto actual y al mismo tiempo, solicitando la remisión de la minuta al ejecutivo para que analice la urgente necesidad de llamar a licitación pudiendo utilizarse la documentación adjunta como instrumento para la elaboración de un pliego de bases y condiciones para un llamado a Licitación.

Pedido de necesidad imperiosa para dar solución a la problemática de transporte, habiéndose cumplido con varias etapas, desde la declaración desierta de una licitación, la elaboración y presentación de un proyecto de administración municipal y las negociaciones directas con un particular, siendo este último un escenario propiciado por mayorías en la Junta Municipal, que

solo nos llevó a postergar las soluciones y a esperar casi un año para poder conocer dicho proyecto que finalmente fue rechazado por 2 municipios de la mesa de transporte.

Por todo lo mencionado, creímos que una licitación pública con nuevas bases adaptadas a la situación actual y con la posibilidad de ser escalable, era el proceso más pertinente, donde podremos elegir la mejor propuesta.



**Estado:** Socializado con transportistas locales, pendiente de socialización con actores nacionales.

## 2.7. **Minuta 139 - Gestión/Informes/Ambiental 15/07/25**

Peticionado un informe sobre los procedimientos vigentes para el control de obras y proyectos de fraccionamiento o loteamiento en los que se requiere apertura de calles, conforme lo establecido en la ley 4928/13 de Protección del Arbolado Urbano.

El pedido obedece a denuncias, reclamos y constataciones in situ de aperturas de calles o ejecución de obras civiles, en las que se evidencia la remoción de árboles en distintos lugares de la ciudad en los últimos años.

El pedido de informe no fue respondido hasta la fecha y se desconoce cuáles son los procedimientos para o fiscalización de este tipo de proyectos, lo cual hace más necesaria la implementación de la ordenanza de loteamientos promulgada en el 2022 cuya implementación fue postergada por el lobby de las inmobiliarias.

**2.8. Minuta 141 - Gestión/Representación/Turismo 19/07/25**

Solicitando al municipio y a la gobernación, se puedan realizar trabajos de mantenimiento y mejora de los caminos que conducen a los atractivos turísticos como el Museo Alberto del Valle y la Granja Don Severo.

Ya que ambos atractivos mencionados forman parte de la ruta turística de la SENATUR.

**2.9. Minuta 142 - Gestión/Representación/Vecinales 19/07/25**

Peticionando que el inmueble municipal identificado con CCC Nro: 23-0611-01 Finca 15.297 con 2.481,5127m2 sea categorizado como Área Verde del Barrio La Paz.

El pedido obedece a un reclamo y preocupación de la Comisión Vecinal del citado Barrio y al Art. 134 de la Ley 3966/10 Orgánica Municipal, que dispone las garantías para el acceso a espacios públicos recreativos y áreas verdes para las comunidades y al hecho de que por décadas ese fue y es un espacio utilizado por la comunidad. Por todo lo mencionado y ante el avance de las obras de la futura sede de la Fiscalía, dicha declaración se hace urgente.

**2.10. Minuta 143 - Ordenanzas/Transporte 29/07/25**

Presentando el proyecto de ordenanza por el cual se regulan los itinerarios para el Sistema Integrado de Transporte de Encarnación (SITE).

El proyecto consiste en la descripción escrita detallada de los itinerarios con sus respectivas frecuencias por horario, atendiendo a la situación actual en la que se desarticuló la operación metropolitana y habiéndolo ajustado el proyecto de Transporte a una operación exclusiva dentro del distrito de Encarnación.

Estado: Sin tratamiento en las Comisiones Correspondientes

**2.11. Minuta 145 - Transporte/Gestión**

Presentando un documento con modificaciones y observaciones realizados al proyecto de Ley QUE MODERNIZA EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS, ESTABLECE LA RECTORÍA SOBRE EL TRANSPORTE TERRESTRE, Y MODIFICA Y AMPLÍA DISPOSICIONES DE LA LEY N° 1590/2000, después de un análisis del citado proyecto.

También, se solicitó que se realice una audiencia pública de carácter institucional desde la Junta, para conversar con usuarios del transporte

público, al respecto del proyecto de Ley y las propuestas que se están trabajando en la Junta Municipal, para el sistema de transporte público de Encarnación.

El pedido fue desoído y la audiencia no se realizó.

Los puntos más importantes dentro de las modificaciones planteadas al proyecto de Ley, haciéndonos eco de los reclamos y comentarios de los usuarios del transporte, abarcan lo siguiente:

- **Garantías para evitar el monopolio y sostener la vigencia de la planificación urbana del sistema de transporte:**

Artículo 3 de las Definiciones numeral 9)

**Original:** 9) *Patio: Infraestructura, pública o privada, destinada para el uso exclusivo del estacionamiento, limpieza y mantenimiento básico de la flota del servicio.*

**Modificación:** Se planteó especificar que los “Patios” deben estar en terrenos públicos y eliminar “o privada”, ya sean terrenos del estado o municipales, porque son parte fundamental de la infraestructura secundaria y para que no se generen trabas al cambio de concesionario u operador, así como para sostener el sistema proyectado con troncales, ramales y circulares, que en el caso de Encarnación, se armonizaron con la planificación urbana generando ejes de densificación. Si no se da esta situación, al cambiar de concesionario y siendo este propietario de los “patios”, puede que ya no se encuentren terrenos disponibles en las ubicaciones estratégicas para el sistema una vez que venzan los contratos, o que los mismos al ser de gran tamaño, tengan un valor muy alto al transcurrir los años en el plazo de concesión y el gobierno (nacional o municipal) se vea obligado a negociar en situación desfavorable con los propietarios. Quedando el numeral redactado de la siguiente manera:

**9) Patios:** *Infraestructura **pública**, destinada para el uso exclusivo del estacionamiento, limpieza y mantenimiento básico de la flota del servicio.*

En el mismo artículo, numeral 17) se plantea la misma especificidad sobre la necesidad de que las terminales se ubiquen en tierras públicas.

Para ayudar con este cometido, se realizó un mapeo de todos los terrenos con los que cuenta el municipio para la construcción de Edificios Públicos,



resultantes de la contribución inmobiliaria obligatoria en nuevos loteamientos, además de los terrenos de dominio privado - municipal.

- **Garantías para la Descentralización de la Planificación y el Control.**

**Artículo 5: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.**

**Original:** *El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones es el órgano rector del Sistema Nacional de Transporte y el encargado de elaborar, proponer y ejecutar las políticas y disposiciones del Poder Ejecutivo referentes a las infraestructuras y servicios básicos para la integración y desarrollo económico del país, con responsabilidades, entre otros, sobre las obras públicas y el transporte. En la regulación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros, actuará a través del Viceministerio de Transporte, en función desconcentrada.*

**Modificación:** Se propuso un agregado para incluir una coordinación con los municipios en la regulación, de modo a que el transporte esté en armonía con los POUT y no se maneje sin conocimientos de las estrategias de desarrollo de la ciudad o por intereses sectoriales en una toma de decisión desconectada de la realidad local. Quedando el artículo redactado de la siguiente manera:

*El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones es el órgano rector del Sistema Nacional de Transporte y el encargado de elaborar, proponer y ejecutar las políticas y disposiciones del Poder Ejecutivo referentes a las infraestructuras y servicios básicos para la integración y desarrollo económico del país, con responsabilidades, entre otros, sobre las obras públicas y el transporte. En la regulación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros, actuará a través del Viceministerio de Transporte, en función desconcentrada, **coordinando con los municipios la planificación y regulación del servicio.***

- **Artículo 26: Mecanismos de Supervisión, Control y Fiscalización.**

**Original:** *Las actividades de supervisión, control y fiscalización realizadas por el Viceministerio de Transporte podrán valerse de los medios físicos, tecnológicos y elementos periféricos, además de las herramientas informáticas, software, sistemas electrónicos y similares de sus centros de control y monitoreo.*

*Las tareas de supervisión, control y fiscalización serán realizadas por medio de las personas asignadas para el efecto, quienes tendrán las competencias para determinar las infracciones que correspondan.*

**Modificación:** Se propuso agregar el imperativo de que el VMT provea un centro de monitoreo a cada municipio que integre las áreas metropolitanas con el acceso pleno a la información generada por los GPS y el sistema de Billetaje Electrónico, quedando el artículo redactado de la siguiente manera:

*Las actividades de supervisión, control y fiscalización realizadas por el Viceministerio de Transporte podrán valerse de los medios físicos, tecnológicos y elementos periféricos, además de las herramientas informáticas, software, sistemas electrónicos y similares de sus centros de control y monitoreo. **Así mismo, cada municipio que integre un área metropolitana deberá contar con un centro de monitoreo que deberá ser proveído por el VMT con acceso a toda la información que arroje el sistema de Billetaje.***

*Las tareas de supervisión, control y fiscalización serán realizadas por medio de las personas asignadas para el efecto, quienes tendrán las competencias para determinar las infracciones que correspondan.*

- **Artículo 37. Obligación específica sobre entrega de datos.**

**Original:** *Los prestadores del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros tendrán la obligación de proporcionar al Viceministerio de Transporte, o poner a su disposición, todos los datos generados en el marco de la prestación del servicio, o de sus componentes, así como aquellos generados por las personas usuarias, los que serán utilizados únicamente para las finalidades establecidas en la presente Ley.*

*Estos datos deben ser entregados en el formato, forma, plazos y condiciones que determine el Viceministerio de Transporte y, en su caso, conforme a lo establecido en los documentos contractuales correspondientes.*

*El Viceministerio de Transporte establecerá los requerimientos de las interfaces y los canales de comunicación para la entrega de los datos solicitados.*

*Las empresas prestadoras de servicio de billeteo electrónico en el marco de la Ley No. 5230/2014 "Que establece el cobro electrónico del pasaje del transporte público" deberán, asimismo, proporcionar al Viceministerio de Transporte los datos generados en el marco del sistema que administran.*

**Modificación:** Reforzando lo del artículo anterior, se reitera la necesidad de contar con un control local por parte de los municipios, quedando el artículo redactado de la siguiente manera:

*“Los prestadores del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros tendrán la obligación de proporcionar al Viceministerio de Transporte, o poner a su disposición, todos los datos generados en el marco de la prestación del servicio, o de sus componentes, así como aquellos generados por las personas usuarias, los que serán utilizados únicamente para las finalidades establecidas en la presente Ley.*

*Estos datos deben ser entregados en el formato, forma, plazos y condiciones que determine el Viceministerio de Transporte y, en su caso, conforme a lo establecido en los documentos contractuales correspondientes.*

*El Viceministerio de Transporte establecerá los requerimientos de las interfaces y los canales de comunicación para la entrega de los datos solicitados.*

*Las empresas prestadoras de servicio de billete electrónico en el marco de la Ley No. 5230/2014 "Que establece el cobro electrónico del pasaje del transporte público" deberán, asimismo, proporcionar al Viceministerio de Transporte los datos generados en el marco del sistema que administran **y los mismos estarán a disposición de los municipios que integren las áreas metropolitanas en centros de monitoreo locales**”*

- **Garantías para la Participación Ciudadana y Acceso a las Información.**  
**Artículo 42. De los derechos.**

**Original:** Son derechos de las personas usuarias del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros, sin perjuicio de lo contemplado en otros apartados de esta misma Ley y en otras disposiciones normativas aplicables:

- 1) Recibir el servicio de manera continua y regular;
- 2) Recibir el servicio con niveles adecuados de calidad y seguridad y exigirlos al prestador cuando no esté satisfecha con ellos;
- 3) Recibir, de parte del prestador, la información necesaria para planificar el desplazamiento adecuadamente;

- 4) Presentar en forma gratuita, ante los operadores y autoridades competentes, las denuncias y reclamaciones que estimen oportunas en relación con el servicio y recibir respuesta;
- 5) Recurrir ante el Viceministerio de Transporte a los efectos de presentar denuncias y reclamaciones. Pueden, igualmente presentar las denuncias y reclamaciones ante la Secretaría de Defensa del Consumidor y del Usuario (SEDECO);
- 6) Recibir información del Viceministerio de Transporte acerca del trámite dado a las denuncias y reclamaciones y las decisiones adoptadas en consecuencia;
- 7) Conocer las tarifas al usuario o pasajes, y sus sucesivas modificaciones, con suficiente anticipación a su entrada en vigor;
- 8) Ser informadas, con suficiente anticipación, sobre cualquier medida que pudiera afectar la programación ordinaria del servicio, tales como huelgas, paros y eventos extraordinarios; y,
- 9) Organizar sus respectivas asociaciones para la defensa de sus derechos.

**Modificación:** Llamativamente, si bien se menciona su inclusión en el artículo 18, en éste en particular no figura entre los derechos de las personas usuarias el poder integrar el “Consejo Asesor de Transporte Público de Pasajeros del área metropolitana” (Artículo 18), por lo que se agregó un numeral 10) al respecto de dicho derecho y también se agregó el imperativo de tener acceso a una aplicación móvil y otros canales en el numeral 3), quedando los citados numerales redactados de la siguiente manera:

*3) Recibir, de parte del prestador, la información necesaria para planificar el desplazamiento adecuadamente, **mediante aplicaciones móviles y cualquier otro canal accesible como pantallas o carteles informativos actualizados en las paradas;***

**10) Integrar el “Consejo Asesor de Transporte Público de Pasajeros del área metropolitana” que le corresponda.**

## 2.12. Minuta 146 Ordenanza/Gestión

**Solicitar la remisión del proyecto de Ordenanza para el Código de Edificación de la ciudad de Encarnación**, a las asociaciones de ingenieros y arquitectos (IAI y AIA respectivamente), para que puedan analizarla entre especialistas de sus respectivos miembros y facilitar así la revisión del proyecto para su tratamiento en la Junta Municipal.

Incluyendo todos los comentarios y observaciones ya realizados en el proceso participativo de estudio de la ordenanza llevado adelante con la Asociación de Ingenieros.

La solicitud se fundamentó en la importancia de acompañar el pujante desarrollo inmobiliario de la ciudad con regulaciones actualizadas sobre tecnologías de la construcción y criterios bioclimáticos, además de reforzar lo referente a la fiscalización y control de obra, entre otros temas que abarca la ordenanza.

### 3. Gestión y Procesos Participativos

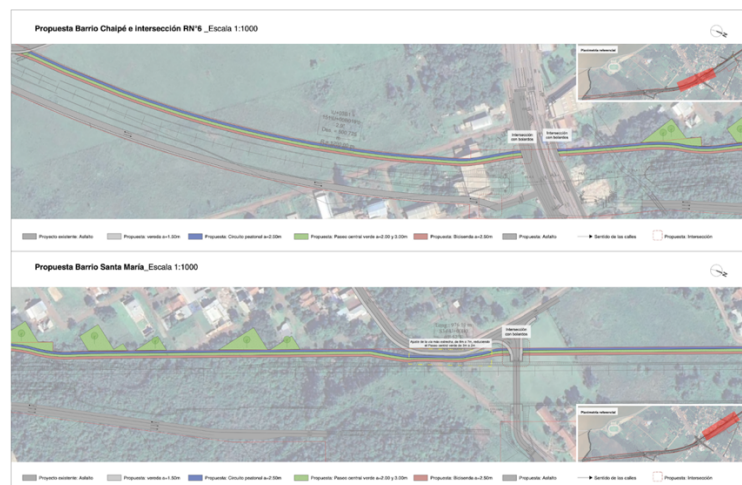
#### 3.1. Interinstitucionales

- 3.1.1. Gestiones con FEPASA para la creación de un Corredor Verde Metropolitano (Cambyreta - Encarnación): Estamos elaborando un proyecto de integración urbana mediante un parque lineal que atraviesa las ciudades de Cambyreta y Encarnación a lo largo del recorrido de la nueva circunvalación de vía férrea y genera además nuevas vías de acceso vehicular para el barrio Chaipé, que es el más afectado por las obras de la mencionada infraestructura. El anteproyecto de este corredor fue socializado con el Presidente de FEPASA para tener una retroalimentación al respecto, siendo la misma positiva y se está trabajando en la documentación para que sea presentado el proyecto ejecutivo desde la Municipalidad y la Gobernación.

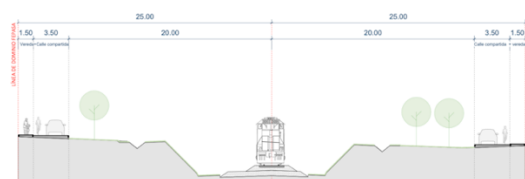


El proyecto implica la utilización de la franja de dominio de la nueva infraestructura ferroviaria que en algunos casos llega a 75 metros de ancho, con un mínimo de 50 con cercos perimetrales a ambos lados pero una vía y su área de seguridad con solo 5 metros de ancho, con lo cual existen unos 20 metros de ancho a cada lado como mínimo para que se integren a los barrios que atraviesan como parques lineales con senderos, bicisendas e inclusive nuevas calles para barrios cuyos accesos se ven afectados por las obras como el caso de Chaípe.

Las gestiones se enfocan en la solicitud de uso reversible, de la franja de dominio de FEPASA para espacios públicos en los que el municipio genere lugares de esparcimiento y movilidad alternativa. El proyecto se viene elaborando ya desde el 2023 y se encuentra aora en su etapa final de desarrollo.



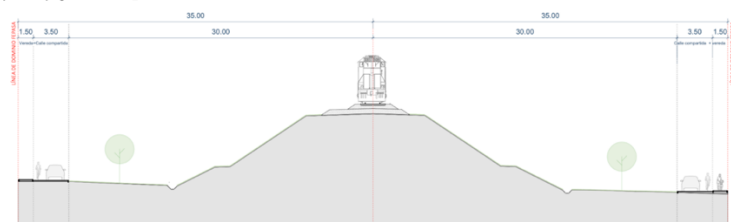
Propuesta en progresiva 60+000.00\_Escala 1:100



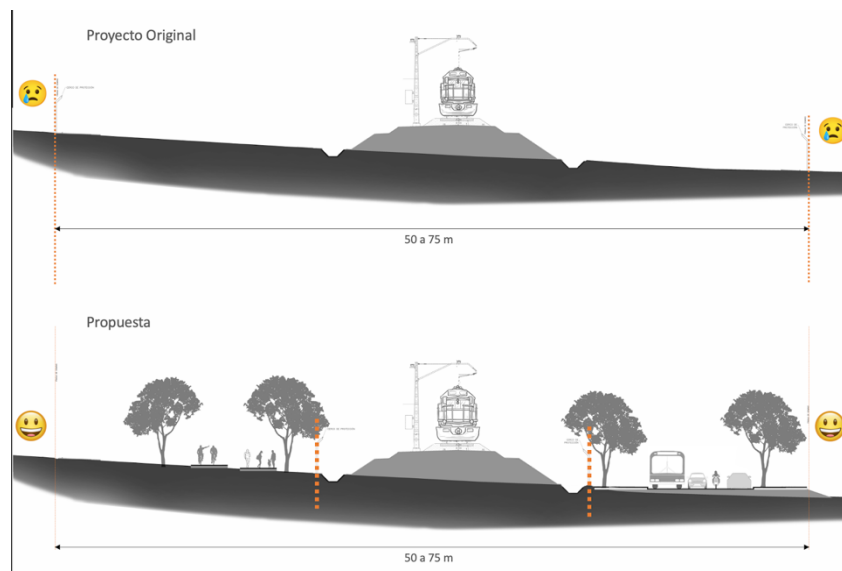
#### REFERENCIAS:

- Pre-existente: terreno natural
- Pre-existente: rollover bajo vía
- Propuesta: terreno natural
- Propuesta: terreno natural
- Propuesta: establos en veredas-establos
- Propuesta: condición de hormigón premezclado

Propuesta en progresiva 59+300.00\_Escala 1:100



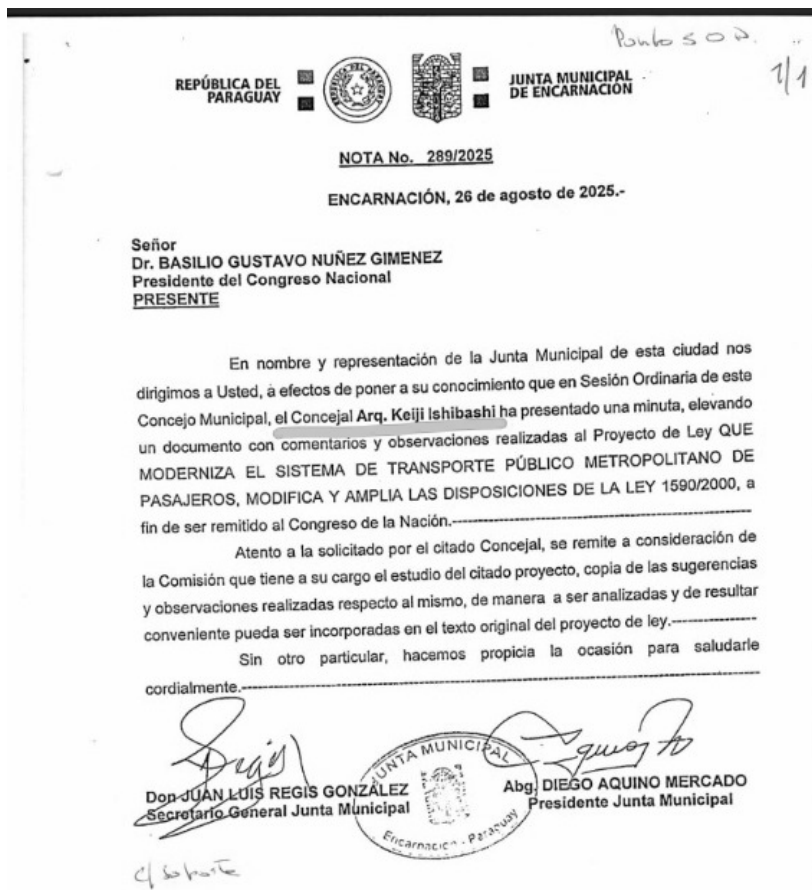




- 3.1.2. Gestión para Intercambio de Conocimientos y Experiencias con la Municipalidad de Ciudad del Este:** En el proceso de estudio de las propuestas de transporte público, se solicitó al Intendente Miguel Prieto la presencia de los funcionarios de la Dirección de Transporte de Ciudad del Este, quienes visitaron la Junta Municipal y explicaron el proceso por el cual se adquirieron los buses eléctricos, como funciona su sistema de billeteaje y como trabajan en conjunto con empresas privadas. La exposición fue muy oportuna para evidenciar que los conceptos que propusimos para el municipio son totalmente aplicables y de hecho ya están en pleno funcionamiento en CDE.



- 3.1.3. Solicitud de modificaciones a la Ley de rectoría del Transporte Público Metropolitano al Congreso de la Nación:** Todas las modificaciones mencionadas más arriba en el apartado de minutas, fueron efectivamente ingresadas al congreso mediante nota institucional para el tratamiento de la Ley.



**Inclusión de funciones a la App del SEM:** Mediante una solicitud al Consorcio Estacionamiento Sur se incorporó una función específica que permite una ventana de 5 minutos con el estacionamiento activado, sin que se cobre el canon si es que se desactiva antes de ese tiempo, lo cual permite que uno pueda descender a buscar o dejar documentos, buscar a los hijos de la escuela u otras situaciones donde no se permanece más de 5 minutos estacionado, sin tener que pagar.

### 3.2. Estudio de Proyectos y Ordenanzas con Colaboración Interinstitucional y Actores Clave

#### 3.2.1. Estudio de Ordenanza de Edificabilidad con la Asociación de Ingenieros:

Participación Calificada:

Considerando lo difícil y estéril del debate con algunos concejales que contra toda objetividad y aval académico sostenían objeciones sin fundamentos, convocar a actores clave para una participación calificada, fue una de las mejores decisiones, por lo cual se agradece a la Asociación de Ingenieros por su participación y compromiso.

Transparencia mediante reuniones transmitidas en vivo:

Una innovación, para fomentar la transparencia y propiciar el conocimiento detallado de los artículos de la ordenanza en su tratamiento punto por punto, fue transmitir en vivo por las redes de la Junta Municipal, las sesiones de socialización y estudio del proyecto, algo nunca antes realizado de forma institucional para la aprobación de una norma.

Inclusión de actores clave:

Además, se trabajó con actores clave durante esas sesiones como representantes de desarrolladores, inmobiliarias y de la Universidad Nacional de Itapúa. La participación de estos actores contribuyó a cerrar el amplio consenso con respecto a los puntos fundamentales e inclusive recibir notas de apoyo por escrito a al proyecto de ordenanza solicitando su aprobación, aún así, de forma inverosímil, concejales quienes invitaron de forma particular a algunos desarrolladores con quienes se construyó el consenso, votaron por modificar artículos claves desconociendo tanto el aval académico como los ajustes devenidos de la participación de dichos actores, sólo por cuestiones políticas y de intereses particulares. Afortunadamente, el Ejecutivo Municipal vetó las modificaciones improvisadas referidas al Área Ecológicamente Activa, un lineamiento clave para la sustentabilidad.

### 3.2.2. Estudio del Código de Edificación con Asociación de Ingenieros y Arquitectos

De la misma forma, con la participación calificada de profesionales de los gremios, se organizaron sesiones de estudio del proyecto de Ordenanza para un nuevo código de edificación. El estudio artículo por artículo permitió ir ajustando los mismos en función de la situación actual y la realidad del ejercicio con la visión de los profesionales de la construcción.

### 3.2.3. **Reuniones con Transportistas:**

Se presentó la nueva propuesta para un Sistema de Transporte Integrado para Encarnación ajustada a la situación posterior a que se desarticuló la mesa de transporte de la AMUAME. El proyecto se basa

en itinerarios limitados a la ciudad de Encarnación con un ajuste en la flota y un IPK (Índice de Pasajeros por Kilómetro) mucho más favorable, lo cual significó que las empresas con quienes se socializó hayan manifestado su interés en trabajar contrapropuestas a partir de este proyecto. Situación que aún se está gestionando y dialogando a través de los empresarios locales con actores a nivel nacional.

El proyecto es escalable y conservador para su implementación en una primera etapa, con lo cual es una excelente herramienta de gestión para seguir buscando empresarios que presenten una propuesta formal para ser contratadas por el municipio.

En los próximos meses estaremos concretando reuniones con empresarios de otras ciudades para avanzar en la tan necesaria mejora del transporte público de la ciudad de Encarnación.

#### **4. Presidencia Comisión de Planificación:**

La Comisión de Planificación es una de las que más expedientes atiende durante el año y nos ocupamos de evacuar todos en la brevedad posible, siempre gracias a un gran trabajo institucional evitando demoras en los tratamientos sin descuidar los aspectos técnicos, ambientales y jurídicos para aprobar sobre todo los proyectos de loteamientos.

Se atendieron más de 130 expedientes y se emitieron 128 dictámenes, resaltando siempre la protección del ambiente, la conectividad urbana y la distribución de áreas para espacios públicos.

Además, muchas de las minutas presentadas en este periodo fueron elaboradas como minutas de comisión, para darle mayor peso institucional al tratarse de casos delicados y de atención urgente, como loteamientos sin aprobación ejecutando obras en zonas de humedales o con deforestación.

Así mismo se elaboraron informes técnicos al respecto de estas y otras situaciones que ayudan a la toma de decisiones y dan solvencia a la aprobación o rechazo de los expedientes.





En compromiso con la transparencia se incluyen en este informe, links para acceder a todos los dictámenes, informes técnicos y los registros de asistencia a las comisiones.

Link:

<https://drive.google.com/drive/folders/1SXAIurRK0turM2CZIVwwwUZbNN8xi5Wt?usp=sharing>



ASISTENCIA	CONCEJAL
95.00%	ISHIBASHI
77.50%	MOREL
77.50%	FERNANDEZ
67.50%	ARREGUI
60.00%	CUEVAS
40.00%	REBRUK
32.50%	ORTEGA

## 5. Presidencia Comisión de Obras:

La comisión de Obras tuvo un año con pocos expedientes, pero algunos muy trascendentes, como el caso del derrumbe del Edificio en el Barrio San Roque, caso en el que pusimos ante todo la institucionalidad, en contra de los oportunismos políticos y personalismos mediáticos de sectores que utilizan tragedias para obtener rédito, desinformando y vulnerando los procesos institucionales con investigaciones fiscales en curso. El informe y consecuente dictamen en dicho caso no deja de lado ninguna observación sobre las irregularidades administrativas, sin emitir juicio de valor sobre las cuestiones que tienen que ser dirimidas en la justicia previa investigación fiscal y pericias técnicas.

Se puede leer el dictamen sobre el citado caso aquí:  
<https://docs.google.com/document/d/1xS2gS82sZxwBtswy7zmSecTwCKngR9fq/edit?usp=sharing&oid=117828788110134569404&rtpof=true&sd=true>

Además, se realizaron visitas a obras de escuelas para el estudio de adendas a los contratos, en los que se se verificaron las cuantías de los rubros en los que se solicitan las adendas utilizando tecnología de escaneo 3D mediante sensores LiDAR para las mediciones de forma ágil, lo cual permitió validar las cantidades en algunos casos y en otros evidenciar diferencias en el cómputo, corregir los errores en las cuantías y ahorrarle millones al municipio.



Cabe resaltar que en la mayoría de los casos las adendas se deben a cuestiones no previstas en los proyectos, como el hecho de no verificar los desniveles en los terrenos, por lo que en cada oportunidad se recalcó la necesidad de tratar, aprobar e

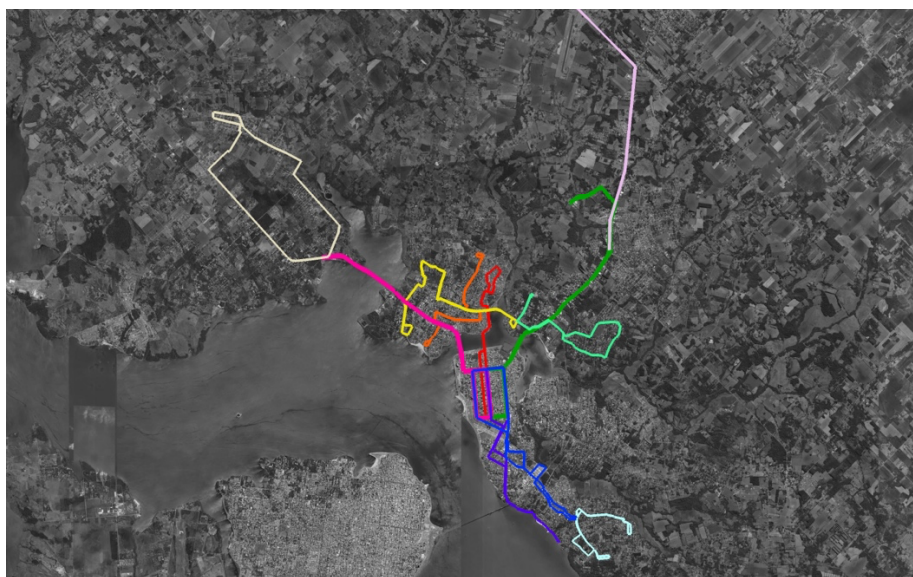


implementar el proyecto de Ordenanza que Regula los Procedimientos para la Elaboración de Proyectos de Obra Pública. Link al proyecto: [https://docs.google.com/document/d/1g2ZOKFXqeoHm\\_XypqLGgOuWg7UxlKg4p9rdZZCLhzj4/edit?usp=sharing](https://docs.google.com/document/d/1g2ZOKFXqeoHm_XypqLGgOuWg7UxlKg4p9rdZZCLhzj4/edit?usp=sharing)

## 6. Proyectos y Gestiones Planificadas para el 2026

### 6.1. Movilidad

- 6.1.1. Transporte Público - Implementación del SITE: Las gestiones pendientes pero programadas con empresarios y actores a nivel nacional se llevarán adelante como prioridad buscando articular entre posibles interesados y el municipio para contar con un prestador del servicio de manera formal, con contrato vigente y ordenanza actualizada.



- 6.1.2. Movilidad alternativa - Implementación del proyecto Encarnación + Bici

Link al Proyecto: <https://drive.google.com/file/d/1WLRSPSMoKiSmlRFC1luOSAIhRQtM-AmT/view?usp=sharing>

## 6.2. Cultura

- 6.2.1. Implementación de la Ordenanza de Incentivos para Artistas Locales: Consiste en una ordenanza por la cual, al alquilarse espacio público a empresas privadas para espectáculos artísticos, los organizadores tengan la obligación de incorporar en su line up a artistas locales, con previa gestión del Consejo de Cultura para su categorización.

Link al Proyecto de Ordenanza:  
<https://docs.google.com/document/d/1a3ji353zKrGRHJiR184hnlapXpiQMIFh/edit?usp=sharing&ouid=117828788110134569404&rtpof=true&sd=true>

## 6.3. Planificación Urbana:

En cuanto a la planificación urbana, nos abocaremos al tratamiento de todas las ordenanzas pendientes y a un trabajo cercano con las comisiones vecinales para delimitar los barrios, resumiendo, se dará prioridad a las siguientes acciones:

- Aprobación del Código de Edificación
- Aprobación
- Delimitación de Barrios
- Espacios Públicos - Yo hago mi plaza

## 7. Conclusiones

En definitiva, independientemente de su cantidad, la calidad de los logros en términos legislativos es sin duda alguna trascendental, por tratarse de regulaciones que rigen el desarrollo futuro de la ciudad y con proceso ejemplares para su aprobación y tratamiento, aplicando parámetros de sustentabilidad como pioneros en el país y la región.

Pero, considerando la cantidad de proyectos aún sin tratamiento, debemos redoblar esfuerzos y pensar de forma estratégica el sostenimiento de esta nueva forma de hacer política, de este proyecto político.

Las circunstancias que nos trajeron a la política no han cambiado, es más, validamos todas y cada una de las adversidades que sabíamos que encontraríamos y la necesidad de implementar las políticas que propusimos sigue más vigente que nunca para transformar de forma positiva la vida de la ciudadanía Encarnacena, es por eso que con un gran sentido de responsabilidad para concretar los proyectos, entendiendo que ningún otro sector impulsa este tipo de contenido programático con el mismo rigor técnico, la apertura para trabajar con todos los sectores y la transparencia para someter a evaluación las propuestas, vamos a redoblar los esfuerzos para el siguiente año y buscaremos volver a ocupar los espacios de decisión para el siguiente periodo, porque los cambios que necesita la ciudad, dependen de acciones sostenidas en el tiempo y de que las personas correctas estén al servicio de la ciudad.