

CONCEJO DEL MONTE USHUAIA	
MESA DE ENTRADA LEGISLATIVA	
ASUNTOS INGRESADOS	
Fecha:	15/10/2020 Hs. 29.50
Numero:	564
Fojas:	6
Expte. N°	
Girado:	
Recibido:	

Ushuaia, 15 de octubre de 2020

SEÑOR PRESIDENTE  
CONCEJO DELIBERANTE DE USHUAIA  
DON JUAN CARLOS PINO  
SU DESPACHO

De mi mayor consideración:

Me dirijo a Ud., en el marco de la Audiencia Pública realizada el día 14 del corriente mes y año, a los efectos remitir a usted los conceptos de mi exposición, toda vez que, si bien consta mi intervención en el Acta respectiva, la misma no refleja con exactitud mis dichos. Los conceptos que pretendí expresar son los siguientes:

- 1) El concejal Garramuño y el Concejal Romano fueron muy claros al referirse a las falencias de información y fundamentos en los aspectos técnicos y administrativos contables que tiene el Proyecto de Ordenanza que se está tratando. Los funcionarios de las Secretarías de Planeamiento e Inversión pública y de Hacienda tampoco brindaron informaciones confiables sobre la adquisición de la Planta Asfáltica. Yo me adhiero a sus observaciones sobre el pago del IVA en esta operación de leasing, la no indicación de que tipo de equipos se pretende adquirir ni el precio de los mismos, etc. En función de lo cual no me explayaré sobre esos temas.
- 2) Es importante aclarar el concepto de planta móvil. Antiguamente para trasladar una planta asfáltica había que desarmarla, su horno, las tolvas, las cintas transportadoras, etc. se desarmaban, se cargaban sobre camión y se transportaban a un nuevo emplazamiento. Las actuales plantas asfálticas vienen montadas sobre chasis con ruedas, lo que significa que su transporte a obra es equivalente a transportar un carretón. No significa que, si se la instala en una determinada zona de la ciudad, después de pavimentar un sector, se la traslade a otra zona de la ciudad, debido que trasladar la planta implica también trasladar los tanques de almacenaje de asfalto, de fuel oil, el sistema para calefaccionar los mismos, el grupo electrógeno, preparar la zona de acopio, etc. La instalación de una planta móvil es fija para toda la obra. Un ejemplo de ello es que la planta de la empresa Canga está en el mismo lugar hace más de 20 años y la de Dos Arroyos hace muchos años que está en la zona del monte quemado.
- 3) El hecho que no se informara el costo, tipo y característica de los equipos a adquirir, sumado al hecho que se omitieron en la lista a adquirir equipos esenciales para pavimentar, tales como el regador de asfalto y la fresadora, indica sin dudas una falencia grave por parte del municipio al presentar el proyecto de Ordenanza.
- 4) Durante la sesión especial, el Concejal Pino menciono que a TODO INTENDENTE LE GUSTARIA TENER UNA PLANTA ASFALTICA, incluso expresó que si él fuera Intendente le gustaría tener una planta asfáltica y fue más allá cuando señalo que si el Concejal Garramuño fuera Intendente también le gustaría tener una planta

asfáltica. A raíz de sus expresiones me ocupe de ver cuantos municipios en el país tienen planta asfáltica.

- 5) De la investigación que efectué surge que solo 8 municipios de los casi 3000 que hay en el país en algún momento adquirieron planta asfáltica. De ellos hay 2 que las cerraron por anti económicas, 4 están en funcionamiento, aunque algunas de ellas son de asfalto en frío, y 2 que aún no se instalaron.
- 6) También averigüé el rendimiento que obtuvieron algunas de ellas, por ejemplo, el de Púan Pcia. de Bs As produjo 30 tn/mes en sept/20 (es una planta de asfalto en frío)
- 7) La de Mar del Plata, la más antigua (se puso en marcha en 1999 y la visite en el año 2000) y de mayor capacidad producción de todas, tuvo la siguiente performance según datos oficiales de 6 años. (1998, 1999, 2002, 2003, 2008, 2013)  
Producción promedio mensual: 872 tn/mes  
Producción promedio diaria: 43,60 Tn/día  
En el año 2020 se pavimentaron 24.600 m<sup>2</sup> lo que equivale a casi 3000 tn, con lo que se podría hacer una carpeta 0.05 m de espesor. Eso da un rendimiento diario de 147,65 tn/día.

Me pregunté porque se obtuvieron rendimientos tan bajos. La respuesta es fundamentalmente por dos causas: a) la falta de bases y subbases suficientes para poner encima el asfalto y b) por falta de insumos a los que me referiré más adelante.

El primer caso se da porque es necesario construir primero las bases y subbases, las que son mucho más lentas de construir y como el municipio solo tiene un equipo de compactación, mientras las construye la planta asfáltica está apagada. En un mes se construyen las bases y subbases en tres semanas y se prende la planta una semana, por lo que el periodo de amortización de la misma es por lo menos el doble y su costo lo pagan los vecinos.

Voy a mencionar dos casos muy representativos de lo que pasa con plantas asfálticas

municipales uno es en la Provincia de Salta y la otra en Formosa. En la primera fue una experiencia que viví personalmente. En una obra de canalización de sistema de riego que estábamos ejecutando hubo que hacer un cruce en una ruta nacional, el que se realizó sin inconveniente restando solamente reconstruir la carpeta asfáltica

de 0,08 m de espesor, para lo cual adquirimos a la Municipalidad de Salta 3 tn de concreto asfáltico. Tardaron 43 días en proveerlo por dos motivos concurrentes, el primero por falta de insumos, a lo cual me referiré más adelante y el segundo porque

nos dijeron que por 3 tn no podían prender la planta. Eso es una clara demostración

que ninguna planta, ni aun las municipales se prende por pocas toneladas o pocas horas de trabajo.

El caso de la municipalidad de Formosa es que adquirió hace más de 4 años una planta asfáltica en caliente y un terminadora. El equipo de compactación lo alquilaban a empresas locales. No le pudieron dar mucho uso porque se les rompió la terminadora y no la pudieron arreglar por razones económicas y ahora solo la usan

para hacer bacheos y pequeñas reparaciones de calzadas distribuyendo la mezcla asfáltica con Motoniveladora, con el consiguiente aumento del costo y pérdida de rendimiento. Se sabe que el costo de mantenimiento de estos equipos es muy elevado y sobre esto los funcionarios nada dijeron.

- 8) Queda claro con lo expuesto que casi ninguno de los casi 3000 municipios argentinos tiene plantas asfálticas.
- 9) Salvo la planta de Mar del Plata el resto de los 7 Municipios aludidos adquirieron plantas asfálticas continuas, chicas de 40 tn/horas, algunas de las cuales son para elaborar asfalto en frío. El pretender adquirir una planta de 140 Tn/hs (es considerada dentro de las plantas grandes), no solo representa un despropósito técnico-económico, sino que demuestra una vez más a las claras que el municipio no analizó convenientemente las técnicas de las plantas asfálticas. Las dos plantas de las empresas Canga y Dos Arroyos son de 120 Tn/hs o sea, son más chicas que las que pretende adquirir la municipalidad.
- 10) Ni durante la sesión de la Comisión de Economía ni en la sesión especial, el municipio aludió a cómo va a efectuar el mantenimiento de la planta ni cómo, dónde y quien va a efectuar la capacitación del personal municipal para efectuar la operación y mantenimiento de todo el equipo vial necesario.
- 11) Los funcionarios de la Secretaria de Planeamiento e Inversión Pública mencionaron que, durante el periodo de veda invernal, si hay un par de días de buen tiempo, prenden la planta y podrían hacer bacheos. Ese es otro ejemplo del desconocimiento de cómo se opera una planta asfáltica, porque la veda invernal no solo se aplica a materiales como el concreto asfáltico y el hormigón, sino especialmente a las bases y sub bases que forman parte del pavimento. Eso significa que se pretende hacer bacheo sobre una base y sub base congelada, la cual al recibir el asfalto a 160 °C se descongelará, se producirá barro con la consiguiente pérdida de capacidad portante, con que el bache se compactará sobre una estructura sin capacidad portante por lo que su duración será efímera. Para evitar ese efecto es que se aplica la veda invernal.
- 12) Para hacer funcionar la planta asfáltica se necesitan insumos básicos como el asfalto y el fuel oil. Los proveedores de esos insumos requieren para su adquisición el pago previo a su retiro, situación no contemplada en la normativa municipal ni en la ley de contabilidad. ¿Cómo se ha previsto comprar los mismos? Es importante

tener en cuenta que en marzo de 2020 un camión cemento asfáltico de 25 tn puesto en Ushuaia costaba \$ 48.000.-

- 13) Por último me referiré a los comentarios de la Concejala Laura Ávila, quien mencionó que en sus apuntes tenía registrado que los funcionarios de la Secretaría de Planificación e Inversión Pública brindaron toda la información de la planta asfáltica que se pretende adquirir. Señaló que lo único que faltaba era decir el color de la planta. Si la Concejala se fija en la versión fílmica de la sesión, surge claramente que los funcionarios no contestaron a ninguna de las preguntas que al respecto formulara el Concejala Garramuño, como por ejemplo si eran plantas continuas, de pesada, ambulo operantes o de tambor mezclador, por qué razón se adquiriría una planta de 140 Tn/hs, el costo de cada equipo, sus particularidades técnicas, es decir nunca explicaron las características técnicas de cada uno, lo que hubiese permitido analizar más profundamente el proyecto de Ordenanza de que se trata. Sin embargo, si hubieran mencionado el color de la planta por lo menos podríamos haber deducido que marca era la planta, porque muchas fábricas tienen registrado un color para su uso exclusivo, como por ejemplo las Barber Green americanas que registro el verde para sus plantas, las CMI, también americanas, que registraron el color blanco en EEUU o las Marini de Italia que registraron el Blanco en Europa. Si en la Sesión de la Comisión 2 hubiesen mencionado el color de la planta, se podría haber identificado la marca de la misma y en consecuencia consultar cual de todas las plantas que fabrica esa marca es la que se pensaba adquirir, sus características Técnicas, su producción, su precio, donde se fabrica, etc. y saber aproximadamente que planta habían seleccionado.

Lo expresado es otra muestra más de que ni los Concejales del oficialismo ni los funcionarios municipales estudiaron con profundidad lo que significa comprar los equipos para efectuar una pavimentación en concreto asfáltico y en consecuencia votan sin haber analizado suficientemente los fundamentos de la Ordenanza.

- 14) Por último voy a referirme a los comentarios efectuados por los funcionarios de la Secretaría de Planeamiento e Inversión Pública en la parte final de la Audiencia Pública. Me referiré en primer término a lo expresado por la Dra. Muñoz Siccardi, cuando aludió que no entendía como en la Intendencia del Ing. Garramuño existía un PLAN DIRECTOR de 12 años cuando en principio su periodo de gestión era de 4 años con posibilidad a 8 años. Si a este razonamiento le sumamos lo por ella expresado en la sesión especial (Ver la filmación en la página del Concejo Deliberante – a partir del minuto 31), donde expresa textualmente que todos los años ellos elaboran el plan de obras (y en el minuto 33) donde explica en el mes de agosto de cada año salen a ver en qué estado quedo el pavimento para hacer el plan de obra, se llega a la conclusión que por sus expresiones no cabe ninguna duda que el municipio no tiene un PLAN DIRECTOR DE OBRAS, y además no tienen idea de cómo se arma un PLAN DIRECTOR.

- 15) Un Plan Director nunca debe hacerse solo para cubrir una gestión de 4 años, debe cubrir al menos 10 años porque debe considerar la vida útil de cada tipo de obra, debe evaluarse permanentemente para verificar las prioridades y CONSIDERAR EL CRECIMIENTO DE LA TRAMA VIAL. En los pavimentos lo importante es la evaluación permanente del llamado Índice de Estado (Ie), entre otros, que consiste en el relevamiento del estado de los pavimentos por personal especializado, detallando que tipos de fallas presenta y su avance en el tiempo. Esto permite programar con tiempo suficiente el plan de obra de cada temporada y su licitación de manera tal que se inicien las obras ni bien se levante la veda invernal.
- 16) Sin un Plan Director se pierden las prioridades, se desordena el plan de obras, con lo que quedan sectores de la ciudad con sus calles en mal estado y sin pavimentar. La sensación es que la ciudad les quedo grande.
- 17) Respecto a sus comentarios sobre la importancia de conocer el color de la planta vale lo señalado en el Punto 13).
- 18) Respecto de las expresiones del Ing. Castro debo aclarar lo siguiente:

Me equivoque al señalar que fue el quien dijo "si hay dos días lindo en Julio prendemos la planta", por lo cual me disculpo. Quien expresara "si en septiembre o agosto hubiésemos tenido 15 días lindos nosotros decidimos prender la planta bacheábamos y apagamos la planta" fue la Dra. Muñiz Siccardi. Como respuesta vale acá lo señalado en el punto 11).

También expreso el Ing. Castro que la planta que pretendían adquirir era 100 y 140 Tn/hs, que fuera móvil y no fija para poder trasladarla a un lugar más conveniente (Ver video de la sesión de la comisión 2 – minuto 47). Como respuesta vale acá lo expresado en el punto 2)

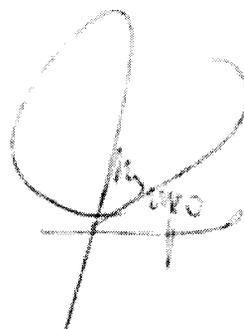
También mencionó que la Planta Canga es de 80 Tn/hs y la de Dos Arroyos es mucho más grande, es gigante, de mucho más 140 tn/hs, cuando ambas son de 120 Tn/hs y están calibradas para 80 Tn/hs, en función de su antigüedad. O sea, brindo información errónea.

Por ultimo también señalo que en la planta de Mar del Plata eran exacto los bajos rendimientos que señale en mi exposición, pero que se realizaron 30.419 tn. Es muy conveniente aclarar que eso fue en el año 2012 y que LA PRODUCCIÓN ES ANUAL, lo que significa una producción promedio de 127 Tn/día, con lo cual me da la razón en que siempre las producciones diarias son muy bajas.

Como conclusión de todo lo expuesto es mi convencimiento que adquirir la planta asfáltica y los demás equipos resultan a todas luces antieconómicos e inconvenientes para los intereses del municipio y no mejora la calidad de vida de los vecinos.

Les efectuó una sugerencia: analicen la aplicación de mezclas asfálticas en frio para bacheo elaboradas con asfaltos especiales para climas fríos que se proveen embolsadas y a granel.

Finalmente quedo a disposición de los Señores  
Concejales y de los Funcionarios Municipales por cualquier consulta o aclaración  
que deseen formular sobre lo expuesto.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Pombo', written over a horizontal line.

Ing. Mariano Pombo  
DNI 8.046.829