

EL GOBIERNO DE SAN LUIS COMPRÓ UNA LOCOMOTORA CERO KILÓMETRO PARA LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS

A toda maquina



San Luis Logística adquirió una máquina que le permitirá duplicar la velocidad y el flujo semanal de cargas desde y hacia la provincia. Llegó desde Estados Unidos y fue bautizada "La Puntana". Comenzará a rodar el mes próximo con cargas de hasta tres mil toneladas por viaje. Capacitarán a maquinistas locales. **PÁGS. 2 Y 3**

PRIMERA INVERSIÓN DE LA EMPRESA ESTATAL SAN LUIS ENERGÍA

La Zona de Actividades Logísticas tendrá estación de servicio propia

La presidenta de San Luis Logística, Graciela Corvalán, también anunció que la firma Ribeiro trasladará a Villa Mercedes su centro de distribución a todo el país. Invertirá en un depósito de 15 mil metros cuadrados y dará empleo a cuarenta personas. **Pág. 4.**



El tema de tapa

→ INVERSIONES ESTRATÉGICAS

LA PROVINCIA TENDRÁ AUTONOMÍA EN LA DECISIÓN DE LOS VIAJES DE CARGA

Una puntana de fierro

San Luis compró una locomotora cero kilómetro

FOTOS: GENTILEZA SAN LUIS LOGÍSTICA

La fuerte inversión oficial cubrirá la demanda insatisfecha de transporte ferroviario local.

SAN LUIS CAPITAL

Roberto Vinuesa

elcampo@eldiariodelarepublica.com

La bautizaron “La Puntana” y desde el mes que viene le garantizará a industriales y productores que sus cargas llegarán a tiempo y en buenas condiciones. Se trata de una locomotora cero kilómetro que acaba de comprar la provincia en Estados Unidos con la suficiente potencia para cubrir una demanda que hoy está lejos de cubrir la concesionaria que semanalmente entra y sale de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) con máquinas, que la más nueva es de 1978, y vagones que dejan mucho que desear.

Y las razones para comprarla parecen contundentes: hoy llegan y salen cuarenta vagones cargados semanalmente de Villa Mercedes, que es lo máximo que puede América Latina Logística (ALL), pero que lo hace en tres viajes porque sus locomotoras no tienen potencia. La demanda actual de la provincia asciende a cien vagones cada siete días.

Esta nueva puede cargar hasta sesenta vagones, unas seis mil toneladas por viaje (ida y vuelta). Es la primera en la provincia, la primera cero kilómetro en el país desde los '70 y la primera con esta tecnología en Argentina.

“La puesta en marcha de un



Gran potencia. La locomotora Nviromotive modelo 3GS24C tira hasta 60 vagones y alcanza 120 kilómetros por hora. Tiene tres motores diesel y 2.400 caballos.

centro de servicios al agro en la ZAL fue el gran espaldarazo que ayudó a decidir la inversión en esta máquina ya que cuando llegan las cosechas y hay que llevar el grano con tiempos que cumplir, no podemos depender que la concesionaria tenga a disposición una locomotora”, confió Graciela Corvalán, la conductora de San Luis Logística cuando recibió a

3.000

Son las toneladas que por viaje puede cargar una formación de vagones tirada por esta máquina.

Suplemento EL CAMPO junto a Eduardo Riveros, jefe de la Agrozal, la zona de transferencia granaria próxima a inaugurar.

Con una vida útil de 50 años y un costo total de once millones de pesos, “La Puntana” quedará totalmente amortizada antes de los cuatro años, según estimó la funcionaria que conduce el proyecto que comenzó hace dos años con

la restitución del transporte ferroviario. El 29 de agosto de 2009 ingresó después de 17 años un tren de carga a Villa Mercedes y lo hizo en la plataforma logística luego de una inversión importante específicamente dirigida al ferrocarril, como la rehabilitación de cuarenta kilómetros de vías, desde Villa Salles hasta Villa Mercedes, con seis millones de pesos. Más tarde



SAN LUIS FERRA S.R.L.

REMATES FERIAS
COMISIONES
CONSIGNACIONES

PRÓXIMO REMATE

MIÉRCOLES
17 DE AGOSTO
a partir de las 11 hs

PREDIO: RUTA 3 - KM 2,5

ESCRITORIO: Av. Pcia. 800 110 - Tel: (0330) 4231342/3231333 - Cel: 154 10000 - 154 10070 - Inmuebles: Tel: 426547 - (0330) San Luis | EN BO DO CUARTO: ALBERTO J. GRANOS - Pta. Ferra (centro) 80 - Tel/Fax: (0330) 4235754

Necesidad de superar el atraso tecnológico

Corvalán crítica: "Nos encontramos con locomotoras que la más nueva debe ser de 1978 y vagones que dejan mucho que desear. Todo eso va en contra de propiciar que este transporte sea beneficioso como lo es en muchas partes del mundo".



100

Son los vagones que demanda semanalmente el sector agroindustrial. La actual concesionaria sólo puede 40.

➔ INVERSIONES ESTRATÉGICAS

llegó otra inversión para la construcción de 6,5 kilómetros de vías dentro del predio de la ZAL.

Es evidente el fuerte hincapié en el transporte ferroviario: "Entendemos que es más competitivo, suma otras ventajas como descongestionar las rutas de camiones, seguridad de la carga, bajo nivel de accidentes y cuidado del medio ambiente", sintetizó.

Para llegar a esto la ZAL trabajó con el concesionario del ramal Buenos Aires- Mendoza, América Latina Logística (ALL) para lograr que el tren de carga llegara a Villa Mercedes: "Nos encontramos con el gran problema que hoy tienen todas estas concesionarias ferroviarias del país, que es la escásima tracción en locomotoras y disponibilidad vagones competitivos".

Hasta hora sólo se mueven semanalmente 40 vagones, que es lo que puede ALL, que significa entre 1.500 y 2.000 toneladas que entran y salen de la provincia. La demanda es actualmente de cien vagones semanales.

Pero lo que es peor, estos 40 vagones que hoy entran en Villa Mercedes no lo pueden hacer de una sola vez. La locomotora entra un lunes con diez vagones, el miércoles con veinte y el viernes con diez, por ejemplo.

Desde los '70 que no se compra una locomotora en el país. La que ahora tiene San Luis no es un prototipo ni una máquina usada puesta a nueva, sino que es cero kilómetro, fabricada en Estados Unidos con una tecnología que hoy no circula en Argentina.

"La Puntana" empezará a circular en setiembre y hará el recorrido entre San Luis-Buenos Aires, San Luis-Rosario y el resto de las provincias: otros concesionarios tan importantes como NSA esperan los momentos en que San Luis no la use para alquilarla.

Esta decisión trasciende a la provincia y genera una gran ven-



Historia. "La Justicialista", primera locomotora fabricada en 1951 en los talleres de Liniers, en la planta de FADEL.



La ZAL crece. Corvalán anunció la construcción de una estación de servicios.

taja como la autonomía en la decisión de los viajes y asegurar a los clientes que su mercadería saldrá y llegará a tiempo a destino.

Esta tecnología tiene un consu-

mo menor de combustible y por ello la contaminación disminuye, con bajo riesgo de descarrilamiento ya que tiene un alto porcentaje de adherencia a las vías.

“ Hacemos fuerte hincapié en el transporte ferroviario porque es más competitivo”

Graciela Corvalán
PRESIDENTA DE SAN LUIS LOGÍSTICA

“ La carga que podría llevar hoy el ferrocarril argentino supera la capacidad de los concesionarios”

Graciela Corvalán
PRESIDENTA DE SAN LUIS LOGÍSTICA

Los tres motores con la cabina computarizada permiten medir fuerzas y entrar en funcionamiento a medida que requiere más potencia.

Capacitación propia

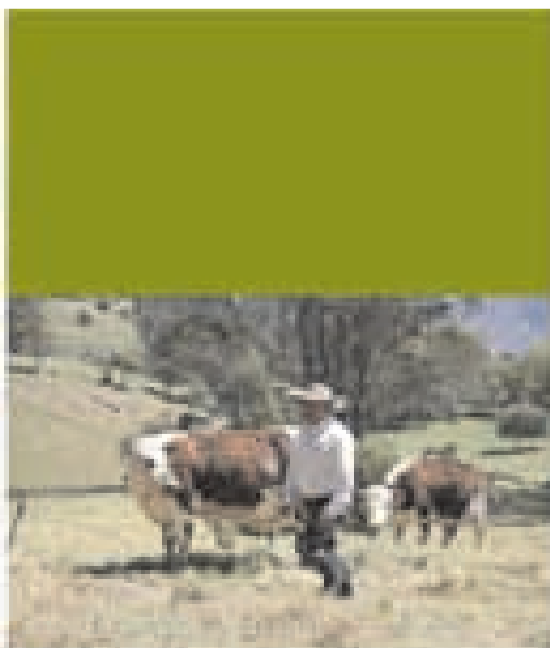
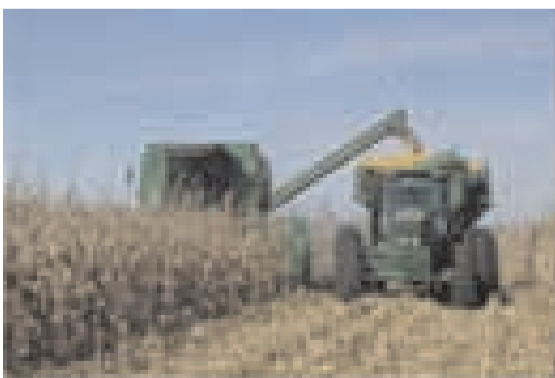
Formar a los maquinistas

"Tendremos el gran honor de capacitar desde San Luis a nuestros maquinistas con esta tecnología nueva", adelantó Graciela Corvalán, presidenta de San Luis Logística.

Esta instrucción requiere de un convenio con América Latina Logística (ALL) porque será quien la operará. Sin embargo, los maquinistas locales viajarán junto con los de la empresa "para custodiar nuestra locomotora".

La máquina ahora está en Córdoba donde le realizan el ploteado con el nuevo nombre y llegará en pocas semanas a la provincia para comenzar con la capacitación de los primeros "pilotos" de San Luis y de ALL y que se hará en el sector de maniobras que tiene la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en Villa Mercedes.

El balance de la función sobre lo realizado en este nuevo rubro del transporte y manejo de cargas es generoso: "El trabajo de nuestro personal, que es mayoritariamente del Plan de Inclusión Social, es impecable y nuestros clientes están conformes por la profesionalidad en los servicios y por ello continúan y se expanden. No tuvimos quejas por el tratamiento que se le hace a las cargas en la ZAL de San Luis. Se conjugan una serie de variables muy positivas que van sumando preferencias para el ferrocarril".



Actualización
PLAN MAESTRO
del CAMPO

en busca de un
nuevo horizonte

