

HOJA DE RUTA: CONSOLIDACIÓN DEL CORREDOR MINERO LOGÍSTICO Y COMERCIAL COQUIMBO – SAN JUAN 2026-2034

En el marco de la visita a San Juan, Argentina entre el 5 y 8 de mayo de 2026, por parte de una comitiva público – privada de la región de Coquimbo se llevó a cabo una agenda de actividades que incluyó, visita a la Expo San Juan Minera; reuniones con empresas; gremios industriales y de comercio; y reuniones políticas con Intendentes, legisladores, y autoridades de Chile (gobernador de Atacama y subsecretario Minería) La delegación estuvo integrada por consejeros regionales, terminal puerto de Coquimbo, CIDERE, CORMINCO y la oficina de integración municipal de Coquimbo y San Juan.

1. Contexto Estratégico: El Auge Minero de San Juan y la Ventana de Oportunidad para Coquimbo

La Expo San Juan Minera 2026 ha ratificado un cambio de paradigma: la Provincia de San Juan ha iniciado un ciclo de expansión minera de clase mundial que redefine el mapa de inversiones en el Cono Sur. Para la Región de Coquimbo, este fenómeno trasciende lo comercial; representa un posicionamiento estratégico. Dada la localización privilegiada que le otorga proximidad a los yacimientos, Coquimbo es la salida natural más eficiente de la producción sanjuanina hacia la cuenca del Pacífico. No obstante, esta ventana de oportunidad es finita y exige una respuesta público-privada inmediata para consolidar a la región como el centro neurálgico de servicios y logística para la minería, un “Nodo logístico portuario”.

La entrada en vigor del Régimen de Incentivos para Grandes Inversiones (RIGI) bajo la Ley 27.742 en Argentina es el motor que acelera esta demanda. Al garantizar estabilidad fiscal, cambiaria y aduanera por 30 años a proyectos que superan los USD 200-600 millones, el RIGI ha eliminado la incertidumbre para los inversores. Esta estabilidad de tres décadas en Argentina obliga a Chile a proveer una infraestructura que esté a la altura; de lo contrario, la inacción regional se traducirá en la pérdida de oportunidad logística frente a otros puertos regionales, en Atacama y Valparaíso. El éxito de esta integración no depende de esfuerzos aislados, sino de una arquitectura logística multimodal cuya base se asienta en la conectividad vial y ferroviaria.

2. Eje de Infraestructura Vial: El Paso de Agua Negra como Catalizador

La pavimentación del Paso de Agua Negra constituye el punto crítico, cuya resolución determinará la viabilidad real del corredor. Tras las reuniones con los intendentes del cordón minero de San Juan — Matías Espejo (Jáchal), Sebastián Carbajal (Calingasta), David Dominguez (Ullum) y Leopoldo Espejo (Iglesia) —, además de los diputados de la legislatura de San Juan, existe un consenso político sobre la urgencia de esta obra. La ruta no solo debe ser pavimentada, sino técnicamente adaptada para soportar el flujo de suministros industriales pesados, tal como hoy se proyecta por el

UNIDAD DE ASISTENCIA TÉCNICA – CONSEJO REGIONAL DE COQUIMBO

paso Los Libertadores en la región de Valparaíso y San Francisco por la Región de Atacama, dejando relegado al paso de Agua Negra en Coquimbo, que por cercanía de los proyectos mineros de San Juan sería probablemente la mejor alternativa. En este sentido resulta prioritario actuar en función de un análisis técnico de carácter vial fronterizo:

- **Habilitación para tránsito de maquinaria pesada:** Actualmente, el traslado de maquinaria de gran tonelaje se realiza vía Paso Los Libertadores. Este desvío actúa como un "impuesto logístico", incrementando costos y tiempos de ciclo. La adecuación de Agua Negra eliminaría esta fricción operativa.
- **Pavimentación y Seguridad:** Condición indispensable para reducir la siniestralidad y garantizar la continuidad operativa ante el incremento de flujos proyectados por la minería.
- **Facilitación Fronteriza:** Implementación de protocolos de aduana integrada que agilicen el despacho de mercancías y servicios.
- **Consolidación de la Ruta 41 (Chile) y 150 (Argentina):** La pavimentación no es una simple mejora vial, es la piedra angular de la integración física entre Coquimbo y San Juan. Sin una ruta habilitada para cargas complejas, la capacidad de los proveedores chilenos para servir a los proyectos en San Juan será marginal, limitando la integración a un nivel político y no industrial. Una vez resuelta la eficiencia vial, el volumen masivo de carga proyectado exige una transición hacia el transporte ferroviario de alta capacidad.

3. Revitalización Ferroviaria: La propuesta de FERRONOR

El transporte de la producción minera a gran escala solo es sostenible mediante el ferrocarril. La empresa FERRONOR, bajo la gestión técnica de su Gerente de Patrimonio e Infraestructura, Oscar Ruz, propone integrar su concesión en la región de Coquimbo al sistema logístico binacional. La red existente en la Región de Coquimbo (conectando Los Vilos, Illapel, Ovalle, La Serena, Coquimbo y La Higuera) ofrece una plataforma preexistente que debe ser rehabilitada para capturar el flujo sanjuanino.

Hitos para la Rehabilitación Ferroviaria:

- **Cuantificación de CAPEX para Rehabilitación¹:** Evaluación técnica de la inversión necesaria para reactivar tramos estratégicos de la red regional.
- **Integración Puerto-Riel:** Asegurar la conexión física directa entre la red de Ferronor y el Terminal Puerto de Coquimbo (TPC) para optimizar la transferencia de carga.
- **Captura de Cliente Ancla:** Consolidación de acuerdos con proyectos como El Pachón para asegurar contratos de carga de largo plazo que amorticen la inversión en infraestructura. La integración ferroviaria transforma la estructura de costos operativos para yacimientos de la escala de El Pachón, el ferrocarril

¹ Inversión que realiza una empresa para adquirir, mejorar o mantener activos físicos a largo plazo, como en este caso la vía férrea.

UNIDAD DE ASISTENCIA TÉCNICA – CONSEJO REGIONAL DE COQUIMBO

es la única opción que evita el colapso de las rutas viales y permite mover volúmenes masivos con eficiencia económica y sostenibilidad ambiental, asegurando que el costo logístico por tonelada sea competitivo a nivel global.

4. Nodo de Exportación: Terminal Puerto de Coquimbo (TPC)

El Terminal Puerto de Coquimbo (TPC) es el eslabón final que valida toda la cadena logística hacia el Pacífico. Bajo la visión de la Subgerencia de TPC, Macarena Lemus, el puerto debe transitar de una operación multipropósito estacional a una especialización minera de alta intensidad para absorber la carga proveniente de San Juan. La especialización de TPC en servicios mineros y la localización respecto a San Juan, constituye su ventaja competitiva estructural. Al ofrecer una solución integral transformando a Coquimbo en el socio estratégico indispensable para la salida al mercado asiático. El proyecto que justifica y demanda todo este diseño logístico es el “El Pachón”, proyecto ancla que luego puede ayudar a captar producciones de otros desarrollos mineros de frontera.

5. El Proyecto El Pachón (Glencore) como Eje de Demanda

El Proyecto El Pachón de Glencore es el eje gravitacional de esta hoja de ruta. Ubicado en Calingasta, provincia de San Juan, a solo 5 km del límite internacional. Con un cronograma que transita de Prefactibilidad (2026) a Producción (2034), la ventana para adecuar la infraestructura chilena es muy ajustada.

Glencore evalúa actualmente 6 escenarios operativos para el desarrollo de sus 1.400 millones de toneladas anuales. La configuración técnica de mayor robustez contempla:

- Salida de producción por Chile: Uso de mineroducto y transferencia a red ferroviaria en Illapel hacia Coquimbo.
- Vida Útil: Proyección de explotación de 90 años de estabilidad.
- Suministro de Agua: Se proyecta uso de agua desalada procesada en la costa chilena y transportada hacia Argentina. El componente de desalinización es un pilar estratégico: Chile no solo debe ser el puerto de salida, sino también en el proveedor de la minería sanjuanina. Esta dependencia técnica y de suministros críticos asegura la relevancia de Coquimbo a largo plazo, creando un ecosistema industrial para la operación productiva. Esta integración técnica requiere normas claras y una gobernanza política sólida.

6. Marco Normativo y Gobernanza Binacional

La magnitud de los proyectos exige actualizar el Tratado Binacional Minero entre Chile y Argentina, y gestionar las demandas de los grupos de interés locales. En el caso de San Juan, la legislatura provincial avanza en normativas como la “Ley de Compra Local” y la “Ley de Empleo Local”, las cuales representan desafíos que la gestión política y diplomacia técnica chilena debe navegar para asegurar la participación de proveedores regionales.

UNIDAD DE ASISTENCIA TÉCNICA – CONSEJO REGIONAL DE COQUIMBO

Prioridades de Gestión Normativa:

- i. Actualización del Tratado Minero Binacional: Estandarización de protocolos de acreditación, seguridad y tránsito de trabajadores e insumos, el cual se encuentra liderado desde Chile por el Subsecretario de Minería, Sr. Álvaro González.
- ii. Marco Legal para la Desalinización: Es necesario definir una normativa transfronteriza que permita la exportación de agua industrial hacia proyectos mineros argentinos.

Gobernanza “Alianza Norte Chico (Coquimbo-Atacama)”: Consolidación de un bloque regional, siguiendo la invitación del Gobernador de Atacama, Miguel Vargas Correa, para asistir al foro ATACALAR. El objetivo es presentar un frente unido ante el centralismo de Santiago y evitar la competencia entre puertos regionales. Como bien expresó el Gobernador Vargas, "el centralismo es el enemigo". Una Alianza Norte Chico sólida permite negociar con mayor poder ante el gobierno nacional para propender que la riqueza del corredor logístico se quede en las regiones, evitando que la carga migre a otras latitudes por falta de coordinación política.

7. Impulso para Proveedores Regionales:

En el ámbito de los proveedores mineros, CIDERE ha liderado procesos de consolidación para la industria. Se destaca que la Región de Coquimbo posee una red consolidada de proveedores especializados y profesionales capacitados con décadas de experiencia en minería, lo que representa una ventaja competitiva clave para posicionarse ante el auge minero de San Juan. Sin embargo, se menciona la necesidad de trabajar en iniciativas de fortalecimiento y cooperación académica de proveedores, a través de programas específicos, como una "academia de proveedores", para potenciar la formación y capacitación orientada a la actividad minera.

También con motivo de la gira a San Juan, tanto de CIDERE como de CORMINCO, se planteó la necesidad de realizar intercambio de experiencias y profundizar en la relación de los gremios de ambos territorios. En este sentido la delegación regional se puso a disposición para compartir su experiencia en el desarrollo de proveedores con gremios y municipios locales (departamentos).

8. Cronograma de Implementación Estratégica (2026-2030)

Es indispensable que exista una sincronización de la infraestructura regional con los ciclos de producción de San Juan. El incumplimiento de estos hitos resultará en el desvío de la carga hacia otras regiones o incluso hacia el Atlántico, perdiendo una oportunidad económica inmejorable para la región de Coquimbo.

Hitos Clave de la Hoja de Ruta:

- 2027: Finalización del estudio de Factibilidad de “El Pachón” y definición del escenario logístico final (Mineroducto vs. Tren).

UNIDAD DE ASISTENCIA TÉCNICA – CONSEJO REGIONAL DE COQUIMBO

- 2029: Inicio de la construcción de infraestructura logística mayor (Mejoras en TPC (adecuaciones en el ingreso a FFCC a TPC) y rehabilitación de la red ferroviaria).
- 2034: Inicio de fase de producción masiva de “El Pachón” y exportación por el Puerto de Coquimbo.

9. Conclusiones

A.- Oportunidad estratégica y urgente: La Región de Coquimbo se posiciona como la salida natural más eficiente para la producción minera de San Juan hacia el Pacífico, pero esta "ventana de oportunidad" es limitada y exige una respuesta política y financiera para consolidar a la región como un nodo logístico portuario.

B.- Infraestructura multimodal como pilar crítico: El éxito del corredor depende en gran parte de la pavimentación del paso de Agua Negra para el tránsito de insumos, como maquinaria pesada y - no menos importante - la revitalización de la red ferroviaria (FerroNor) para transportar hacia el puerto de Coquimbo la producción minera. Estas obras son indispensables para reducir costos logísticos y permitir el transporte sostenible de volúmenes masivos de carga que las rutas viales no podrían absorber por sí solas.

C.- Integración y gobernanza binacional: La relación debe trascender lo portuario, convirtiendo a Coquimbo en un proveedor estratégico de insumos críticos (como agua desalada) y servicios especializados. Para asegurar esto, es fundamental actualizar el Tratado Binacional Minero y fortalecer la gobernanza regional y la Alianza Norte Chico, para evitar que el centralismo o la falta de coordinación desvíen la carga hacia otras latitudes.

D.- Gestión política regional: Son fundamentales las gestiones políticas que pueda realizar el gobernador regional, consejeros regionales, delegado presidencial, alcaldes y gremios de la región de Coquimbo ante el nivel central dando cuenta de esta oportunidad y la necesidad de establecer una hoja de ruta para su materialización, que establezcan como ejes, ejecución de obras viales y logísticas; marco normativo nacional e internacional claro; y el desarrollo de capacidades productivas regionales.