

Multimillonarios proyectos de cobre enfrentan déficit de infraestructura en Argentina

■ Las principales iniciativas están en San Juan y en el noroeste del país, donde escasean carreteras pavimentadas, redes eléctricas de alta tensión y conexiones ferroviarias capaces de sostener el volumen que demandará la producción.

POR DAYANNE GONZÁLEZ

Argentina tiene proyectos de cobre de clase mundial que, de concretarse, podrían ubicar al país entre los 10 principales productores globales en la próxima década. Según estimaciones del Gobierno trasandino entregadas a Reuters, la producción podría alcanzar unas 521.000 toneladas anuales hacia 2030 y generar exportaciones por más de US\$ 5.200 millones. Este desempeño elevaría los envíos mineros a unos US\$ 15.400 millones, más que triplicando los de 2024.

El potencial geológico es indiscutible, pero el desarrollo de estos yacimientos enfrenta un obstáculo decisivo: la falta de infraestructura en las zonas cordilleranas.

Las principales iniciativas se concentran en San Juan y en el noroeste del país, a más de 4.000 metros de altura, donde escasean carreteras pavimentadas, redes eléctricas de alta tensión y conexiones ferroviarias capaces de sostener el volumen que demandará la producción.

Por ejemplo, el proyecto Josemaría contempla una inversión de US\$ 5.000 millones que incluye una línea de transmisión de alta tensión de 550 kV y una nueva ruta de 220 km, casi dos veces la distancia entre Santiago y Valparaíso.

El Régimen de Incentivo para Grandes Inversiones (RIGI), aprobado por el Gobierno de Javier Milei, ofrece estabilidad tributaria y cambiaría a obras de más de US\$ 200 millones. Pero, en paralelo, la administración recortó con fuerza la obra pública, paralizando tareas básicas como el mantenimiento de rutas. Ello derivó en reclamos de gobernadores que exigen infraestructura mínima para atraer capital.

“Requerimos conectividad, rutas en condiciones, acueductos, gasoductos, todo lo que haga falta para que aquellos que quieren venir a invertir puedan hacerlo. Sin eso es imposible pensar en el gran desafío que tenemos”, advirtió el gobernador de Salta, Gustavo Sáenz,

en la conferencia Argentina Cobre en San Juan.

Desde la Casa Rosada remarcan que no habrá recursos fiscales para esas obras, pero sí un marco habilitador que permita al sector privado liderar. Bajo esa lógica se promueve la infraestructura compartida entre proyectos vecinos y mecanismos de compensación con regalías. San Juan, por ejemplo, aprobó un esquema que habilita a las mineras a financiar caminos o tendidos eléctricos y recuperar la inversión vía regalías futuras, siempre que la Legislatura declare la obra de utilidad pública.

“La decisión del Gobierno va a ralentizar la ejecución de los proyectos, porque aunque sean factibles, después necesitan evacuar la producción, llevar a los puertos y avanzar a la fase productiva”,



US\$ 200 MILLONES
 ES EL MONTO MÍNIMO PARA LA INVERSIÓN EN EL RIGI.

comentó a este medio el director del Instituto de Gas y Petróleo de la Universidad de Buenos Aires, Juan José Carbajales.

El dilema

El debate también alcanza al transporte ferroviario y a la salida al mar. El Ejecutivo habilitó en julio la privatización de Belgrano Cargas, el tren que hoy mueve parte de la producción de litio desde el

noroeste, y compañías –como Río Tinto– ya manifestaron interés en ese proceso. Esto podría abaratar fletes desde San Juan y Catamarca hacia los puertos.

Otra opción es utilizar terminales en Chile, dada la cercanía de los yacimientos a la frontera, aun cuando actualmente esas instalaciones no cuentan con la capacidad suficiente para absorber el volumen que proyecta Argentina.

“Ninguna compañía por sí sola puede, ni debería, asumir la carga de infraestructura en un país”

■ El ejecutivo minero reconoció el aporte del sector privado en el crecimiento, pero dijo que son esenciales reglas claras.

“Ninguna compañía por sí sola puede, ni debería, asumir la carga de infraestructura en un país”, afirmó a **DFSUD**, vicepresidente y gerente general de McEwen Copper, y gerente general de Los Azules.

El proyecto de la firma canadiense es hasta ahora el único en Argentina que solicitó adherirse al RIGI y se perfila como uno de los desarrollos de cobre más grandes del mundo. Para Meding, si se quiere acelerar el avance de iniciativas de clase mundial, “la infraestructura es un factor decisivo”.

Sobre el rol del Estado, dijo entender que el país tiene múltiples prioridades en materia social y económica, pero señaló que también es cierto que la minería puede ser un motor para atender muchas de esas necesidades, “siempre que exista una visión estratégica de largo plazo”.

“El Estado debe liderar una política clara



y sostenida de desarrollo de infraestructura, porque estas obras, rutas, energía, conectividad, no sólo sirven para la minería, también fortalecen a las comunidades, al turismo, a la producción agrícola y otras actividades”, afirmó.

Con respecto al sector privado, agregó que “puede aportar soluciones y pro-

puestas técnicas, trabajar en esquemas de asociación público-privada, e incluso avanzar en proyectos conjuntos”. Pero –dijo– “lo esencial es que haya reglas claras y un marco que garantice previsibilidad, porque en un contexto global, las inversiones siempre se dirigen hacia los países que ofrecen mejores condiciones estructurales”.

De lo contrario, consideró que se podría generar un desincentivo para la inversión, haciendo que los capitales se dirijan a países donde ya existen las condiciones básicas para operar.

Respecto a la logística de exportación –situación en la que los puertos chilenos pudieran ser clave–, fue categórico: los proyectos mineros alcanzan su máximo potencial cuando logran integrarse de manera armónica al país y a la comunidad en la que están insertos. “En el caso de Los Azules, no se trata de un proyecto binacional, por lo que nuestra prioridad es avanzar en un esquema logístico que se desarrolle íntegramente en Argentina”, dijo.