Minuta N°19/2026 – CChC La Serena

Efectos económicos del temporal y medidas para la recuperación y resiliencia de la Región de Coquimbo

FECHA : 14 de agosto de 2026

I. PLANTEAMIENTO GENERAL

La Cámara Chilena de la Construcción valora la realización de esta sesión en La Serena. La magnitud del temporal exige atender la urgencia, recuperar la actividad económica y reducir la vulnerabilidad de la región ante futuros eventos.

La recuperación no puede limitarse a restituir lo dañado. Coquimbo requiere reconstruir con estándares de resiliencia y acelerar inversiones que mejoren su conectividad, competitividad y capacidad de respuesta.

La infraestructura es parte de la política económica regional. Su ejecución moviliza empleo, contratistas, proveedores, ingeniería, transporte y materiales. Al mismo tiempo, reduce pérdidas futuras y permite que sectores como la agricultura, la minería, el turismo, la pesca, el comercio y la construcción mantengan su actividad.

II. MAGNITUD DEL EVENTO Y EFECTOS ECONÓMICOS

Entre el 16 y el 21 de julio de 2026, la Región de Coquimbo enfrentó un evento extraordinario de precipitaciones. De acuerdo con CEAZA, el 73% de las estaciones de larga data analizadas en el Norte Chico registró el mayor evento continuo de seis días de su serie histórica.

En la región se observaron acumulaciones de 348,6 mm en Monte Patria, 312,5 mm en Punitaqui, 263,1 mm en Andacollo, 252,2 mm en Paihuano y 177,5 mm en La Serena.

Al 27 de julio, el reporte oficial registraba 21.480 viviendas afectadas en la región, de las cuales 1.170 presentaban daño mayor o se encontraban inhabitables y 12 estaban destruidas. Además, se informaban 12.997 personas damnificadas y 14.872 aisladas o con dificultades de conectividad.

El MOP reportó avances en la recuperación de rutas y servicios, pero también una afectación extensa de caminos, puentes y sistemas sanitarios rurales. En Coquimbo se habían recuperado 53 caminos, dos rutas concesionadas y 34 sistemas sanitarios rurales, mientras continuaban las intervenciones de emergencia.

El impacto ocurrió, además, sobre una economía regional que ya presentaba fragilidad laboral. Antes del temporal, la desocupación alcanzaba 9,2% y la informalidad 30,7%. Estas cifras no miden el efecto de la catástrofe, pero muestran la necesidad de evitar nuevas pérdidas de empleo y paralizaciones prolongadas.

III. LEVANTAMIENTO DE TRABAJADORES AFECTADOS INFORMADO POR EMPRESAS SOCIAS

Ámbito	Empresas afectadas	Casos levantados	Pérdida total	Pérdida parcial
Sede La Serena	30	366	31	138
Consolidado nacional CChC	98	804	56	332

La sede La Serena reúne el 45,5% de los casos levantados en el consolidado nacional, el 55,4% de los casos de pérdida total y el 41,6% de los casos de pérdida parcial.

Estas cifras deben interpretarse con cautela. Corresponden a información voluntaria entregada por empresas socias, no provienen de una encuesta probabilística y no representan una estimación del total de trabajadores de la construcción afectados. Su valor es identificar necesidades reportadas y orientar acciones de apoyo.

Fuente: Catastro interno CChC, sobre la base de información proporcionada voluntariamente por empresas socias.

IV. COORDINACIONES Y GESTIONES REALIZADAS POR LA CCHC

Desde el comienzo de la emergencia, la CChC La Serena y sus empresas socias han contribuido a recuperar conectividad, apoyar a trabajadores y colaborar con las autoridades.

4.1 Recuperación de conectividad rural

Se dispuso maquinaria en Monte Patria, Cuesta Porotito, Quilacán, Cutún y Santa Gracia. Las labores permitieron despejar caminos y contribuir a recuperar la conectividad de más de 2.500 familias.

La experiencia mostró también una brecha estructural: en determinados sectores no fue posible ingresar maquinaria pesada porque algunos puentes no soportaban su peso. Esto confirma que la resiliencia debe considerar rutas completas, incluyendo puentes, accesos, badenes y vías alternativas.

4.2 Apoyo a trabajadores

Las empresas socias entregaron apoyo directo a trabajadores afectados, en el marco de la declaración de zona de catástrofe y de acuerdo con la situación particular de cada empresa y trabajador.

4.3 Limpieza del borde costero

En una alianza con Desafío Levantemos Chile, Banco de Chile y la Municipalidad de La Serena, se dispuso maquinaria pesada para limpiar el borde costero.

La primera fase comprende el tramo entre el Faro Monumental y Canto del Agua. A la fecha se han retirado más de 6.000 m³ de escombros. La segunda fase busca extender las labores al borde costero de Coquimbo.

4.4 Colaboración gremial

La CChC mantiene a disposición de las autoridades su experiencia técnica, su capacidad de articulación y el apoyo de sus empresas socias para contribuir a la recuperación regional.

V. INFRAESTRUCTURA URGENTE PARA LA RECUPERACIÓN Y EL DESARROLLO REGIONAL

La emergencia evidenció que la infraestructura regional opera como una red. Cuando falla un puente, una ruta o un sistema de drenaje, también se afectan los traslados laborales, la distribución de alimentos, el acceso a servicios, el turismo y la salida de la producción regional.

Por ello, los proyectos estratégicos deben priorizarse considerando su complementariedad y no como iniciativas aisladas.

5.1 Ruta 5 y Circunvalación La Serena–Coquimbo

La Ruta 5 constituye la principal conexión regional con el resto del país y concentra viajes urbanos, interurbanos, productivos y portuarios. La emergencia volvió a demostrar la necesidad de contar con una ruta segura, operativa y menos expuesta a anegamientos.

La ampliación y mejoramiento del tramo urbano de la Ruta 5 considera obras de pavimentación, calles de servicio, seguridad vial, transporte público, puentes, enlaces y accesos al puerto.

La Circunvalación es complementaria a estas obras. Permitiría separar parte de los flujos de larga distancia y carga del tránsito urbano, mejorar la conexión norte-sur y disminuir la dependencia de un solo eje.

Considerando las dificultades técnicas y contractuales informadas durante 2026, se requiere que el MOP y las entidades que correspondan, definan con urgencia una alternativa viable, un cronograma y una solución financiera, tomando en consideración lo planteado por el Panel Técnico de Concesiones en su informe.

Cada año de postergación mantiene la congestión, eleva los costos logísticos y limita la competitividad de la conurbación.

5.2 Ruta 41 y conexión con Agua Negra

La Ruta 41 es el eje chileno natural del Corredor Bioceánico Central. Además, conecta La Serena-Coquimbo con Vicuña, Paihuano, sectores agrícolas, turísticos y localidades interiores del Valle de Elqui.

Su mejoramiento debe incorporar seguridad vial, estabilización de laderas, drenajes, puentes, defensas fluviales y continuidad operacional ante emergencias. Sin una Ruta 41 segura y resiliente, el corredor internacional y la economía del Valle de Elqui quedan expuestos a interrupciones recurrentes.

5.3 Corredor Bioceánico Central por Coquimbo

El Corredor Bioceánico Central del Paralelo 30° busca conectar Porto Alegre y el sur de Brasil con el centro de Argentina, San Juan y la Región de Coquimbo, mediante el Paso o Túnel de Agua Negra, la Ruta 41 y el Puerto de Coquimbo.

El Gobierno Regional identifica al Túnel de Agua Negra como un componente del corredor entre Porto Alegre y el Puerto de Coquimbo. La información oficial argentina también reconoce al Paso de Agua Negra como parte del Corredor Bioceánico Central.

Este corredor podría fortalecer la actividad portuaria, logística y de servicios, mejorar la salida de productos agrícolas y mineros y ampliar la integración económica con Argentina y Brasil. Sin embargo, su desarrollo requiere decisiones binacionales, actualización de estudios, financiamiento y una gobernanza permanente.

Debe evitarse confundirlo con el **Corredor Bioceánico Vial o de Capricornio**, cuyo Plan de Acción se concentra en Tarapacá, Antofagasta, los pasos de Jama y Sico y los puertos del norte.

La CChC propone la realización urgente de un mejoramiento sustancial de la ruta 41, ya sea mediante un proyecto MOP (que entendemos estaría elaborado), una opción concesionada, u otra alternativa que permita garantizar el funcionamiento de la ruta en todo momento; y que el Gobierno establezca para el Corredor Bioceánico Central por Coquimbo una hoja de ruta equivalente: cartera de inversiones, acuerdos con Argentina, cronograma de estudios, responsables institucionales y mecanismos de financiamiento.

5.4 Caminos y puentes rurales

La recuperación de la conectividad rural debe incluir estándares que permitan el ingreso de ambulancias, maquinaria pesada, transporte de pasajeros y equipos de emergencia.

Si bien es importante despejar y habilitar los caminos rurales, esto deben contemplar puentes, badenes o accesos que soporten los vehículos y maquinaria necesarios para responder a una catástrofe. Se propone realizar un catastro regional de puntos críticos, priorizando las rutas que conectan localidades con centros de salud, escuelas y zonas productivas.

5.5 Drenaje urbano, quebradas y cauces

La Serena, Coquimbo y otras comunas presentan sectores que se anegan recurrentemente. Se requiere acelerar obras de evacuación de aguas lluvias, colectores, conservación de cauces, control aluvional y soluciones urbanas permeables.

El Informe de Desarrollo Sostenible 2026 (IDS) de la CChC identifica para Coquimbo aproximadamente **US$109,3 millones en inversión requerida en infraestructura hídrica resiliente**, incluyendo obras de mitigación frente a remociones en masa en Elqui, Limarí y Choapa, y cerca de cinco kilómetros de sistemas de evacuación de aguas lluvias para La Serena-Coquimbo.

Esta inversión debe adelantarse, a propósito del decreto de emergencia y las facultades que entrega para la inversión en infraestructura crítica. Su postergación aumenta la probabilidad de que viviendas, rutas y actividades productivas vuelvan a sufrir daños ante el próximo evento extremo.

VI. PROPUESTAS DE LA CCHC

6.1 Plan extraordinario de recuperación e infraestructura regional

Crear un plan con horizonte inmediato, de mediano plazo y estructural, que identifique:

- Obras de emergencia y conservación.
- Proyectos listos para licitar.
- Estudios que deben actualizarse.
- Presupuesto y fuente de financiamiento.
- Institución responsable.
- Plazos e indicadores de avance.

El plan debe priorizar obras que recuperen conectividad y que, simultáneamente, reactiven el empleo y la cadena regional de proveedores.

6.2 Hoja de ruta para el Corredor Bioceánico Central

Constituir una mesa de trabajo entre los ministerios de Economía, Obras Públicas, Transportes y Relaciones Exteriores, el Gobierno Regional, municipios, Puerto de Coquimbo, sector productivo, CChC y autoridades argentinas.

Su primera tarea debiera ser definir una cartera integrada para Agua Negra, Ruta 41, Ruta 5, Circunvalación, accesos portuarios y plataformas logísticas.

6.3 Agilización de permisos y reconstrucción

Los procedimientos de excepción para zonas de catástrofe ya contemplan permisos especiales y simplificados. La prioridad debe ser implementarlos eficazmente mediante una ventanilla regional, criterios uniformes y revisiones paralelas entre municipios, SERVIU, MOP, DOH y otros organismos.

La agilización no debe reducir estándares de seguridad. En zonas de riesgo no mitigable, la solución debe ser una alternativa habitacional segura.

Se propone que dentro de 60 días desde la validación del daño cada familia cuente, al menos, con diagnóstico, apoyo transitorio y una ruta formal para su solución definitiva. No resulta responsable prometer una vivienda permanente en ese plazo cuando existen restricciones de suelo, riesgo o urbanización.

También deben evaluarse llamados especiales de los programas DS10 y DS49, asistencia técnica reforzada y recursos para urbanización y obras previas.

6.4 Apoyo a empresas, contratistas y empleo

Se propone:

- Líneas de capital de trabajo y subsidio a la tasa.
- Garantías estatales y reprogramación de créditos.
- Extensión o focalización de beneficios tributarios.

- Subsidio de retención laboral para empresas directamente afectadas.
- Pago oportuno de contratos públicos y estados de pago.
- Reprogramación objetiva de plazos cuando exista fuerza mayor acreditada.
- Priorización de empresas y proveedores regionales dentro de las normas de competencia y transparencia.

Corfo activó condiciones especiales de cobertura y reprogramación mediante FOGAIN, Pro-Inversión y COBEX. El SII también otorgó facilidades tributarias en comunas afectadas. Estas medidas deben evaluarse y ampliarse según los resultados del catastro productivo.

La contratación pública debe formar parte de la recuperación. La discusión legislativa sobre la Ley N.° 19.886 ofrece una oportunidad para fortalecer el pago oportuno, simplificar procesos sin debilitar controles y facilitar una participación efectiva de empresas regionales.

6.5 Gestión permanente de quebradas y cauces

Crear un programa anual de limpieza, conservación y fiscalización de cauces, quebradas y colectores.

Este programa debe estar acompañado por:

- Actualización periódica de mapas de riesgo.
- Sistemas de monitoreo y alerta.
- Registro de puntos críticos.
- Fiscalización de ocupaciones u obstrucciones.
- Programación anticipada de obras antes de cada temporada invernal.

Se propone una instancia de monitoreo constante entre MOP, DOH, SENAPRED, CEAZA, Gobierno Regional y municipios, que permita prepararse frente a este tipo de eventos, tomando todas las consideraciones necesarias para evitar afectación a infraestructura y viviendas.

6.6 Estándares de resiliencia urbana

Actualizar los criterios de diseño y conservación de infraestructura para incorporar precipitaciones intensas, remociones en masa, interrupciones de servicios y evacuación.

Esto incluye pavimentos permeables, áreas de infiltración, parques inundables, ampliación de colectores, defensas fluviales, redundancia de rutas y protección de sistemas sanitarios rurales.

VII. SOLICITUDES CONCRETAS A LA COMISIÓN DE ECONOMÍA

La CChC propone solicitar a la Comisión:

1. Requerir al Ejecutivo un **Plan Extraordinario de Recuperación e Infraestructura para la Región de Coquimbo**, con cartera, financiamiento y plazos.
2. Solicitar al MOP una definición sobre la **Circunvalación La Serena–Coquimbo**, las obras de Ruta 5 y la resiliencia de la Ruta 41.

3. Promover una **hoja de ruta para el Corredor Bioceánico Central por Coquimbo**.
4. Acelerar inversiones en caminos, puentes rurales, aguas lluvias, cauces, quebradas y sistemas sanitarios rurales.
5. Implementar una ventanilla regional para permisos, subsidios y proyectos de reconstrucción.
6. Fortalecer los instrumentos financieros, tributarios y laborales para empresas afectadas.
7. Incorporar en la discusión de la Ley N.° 19.886 medidas de pago oportuno, gestión eficiente de contratos, transparencia y participación efectiva de empresas regionales.
8. Establecer seguimiento periódico ante la Comisión, con información pública sobre avance físico, presupuesto ejecutado y familias, empresas y localidades atendidas.

VIII. REFLEXIONES

- **La recuperación de Coquimbo requiere urgencia, pero también una visión de desarrollo regional.**
- **La infraestructura resiliente es una condición para proteger a las personas, sostener el empleo y recuperar la actividad productiva.**
- **El Corredor Bioceánico Central, la Ruta 41, la Ruta 5, la Circunvalación y el Puerto de Coquimbo constituyen una sola red logística y productiva.**
- **La discusión del Corredor Bioceánico Vial del norte debe abrir espacio para una hoja de ruta equivalente destinada al corredor central por Coquimbo.**
- **Reconstruir debe significar reducir el riesgo, implementar innovaciones y dejar una infraestructura con mejores estándares que la anterior.**
- **La inversión en infraestructura puede transformar la emergencia en una oportunidad de reactivación, empleo e integración económica.**
- **La CChC está disponible para aportar capacidad técnica, coordinación y colaboración público-privada.**