

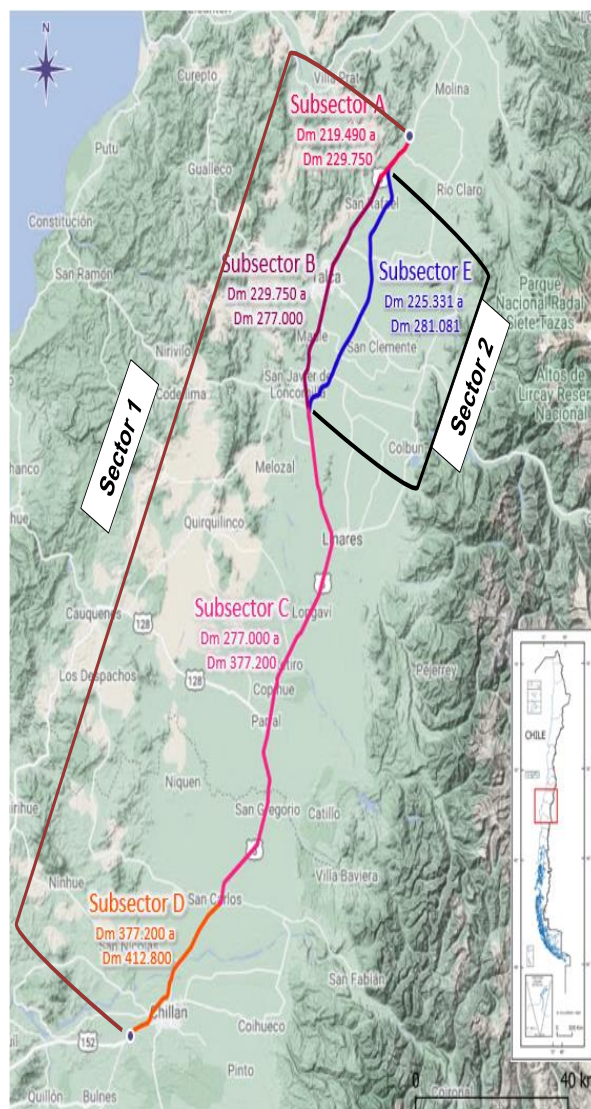
1.- DESCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

| | |
|---|--|
| Nombre del Contrato | Concesión Ruta 5 Tramo Talca – Chillán. |
| Tipología del Contrato | Infraestructura Vial Interurbana. |
| Mandante del Contrato | Dirección General de Concesiones – MOP. |
| Emplazamiento del Proyecto | Región de Maule: Comunas de Río Claro, San Rafael, Pelarco, Talca y Maule, en la provincia de Talca; de San Javier, Villa Alegre, Yerbias Buenas, Linares, Longaví, Retiro y Parral, en la provincia de Linares. Región de Ñuble: Niquén, San Carlos y San Nicolás, en la provincia de Punilla; y de Chillán y Chillán Viejo, en la provincia de Diguillín. |
| Presupuesto Oficial del Proyecto | UF 19.180.000 / MM USD 804 |
| Superficie del Proyecto | Sector 1 Troncal Km. 219,490 a km. 412,800 (193,31 kilómetros de longitud) Sector 2 Baipás Talca Km. 225,400 a Km.281,200 (55,8 kilómetros de longitud) Con un total de 249,11 kilómetros. |
| Nombre del Concesionario | Sociedad Concesionaria Survias Maule -Ñuble S.A. |
| Accionistas del Concesionario | 60% CRCC Intern. Investment Co. 40% CHINA RAILWAY Construction Corporation (International) Limited. |
| Decreto de Adjudicación | Decreto Supremo MOP N°5 de 07-01-2021, publicado en el Diario Oficial el 13-03-2021. |
| Plazo de la Concesión | Plazo Variable cuando el VPI ≥ ITC con un máximo igual a 384 meses (32 años). |
| Inicio de Ejecución de las Obras | "No se han iniciado obras del Proyecto de Ingeniería de Detalle". |
| Puesta en Servicio Provisoria de las Obras | PSP FASE 1 Obras Preexistentes: 01.04.2021 a las 00:00 horas por Resolución DGC (E) N°0816 de 31-03-2021. |
| Puesta en Servicio Definitiva de las Obras | ----- |
| Término de la Concesión | Plazo Máximo 13 de marzo del 2053 a las 24:00 hrs. |
| Inspector Fiscal Titular | Ing. Ricardo Oyarzo Cárcamo. |
| Inspector Fiscal Suplente | Ing. Civil Alex Leighton González. |
| Asesoría a la Inspección Fiscal de Construcción y Explotación | Consortio Creaxion Ingenieros Consultores S.A. / Gauss S.A./ MAB Ingeniería de Valor S.A. |
| Modificaciones al Contrato | No hay a la fecha. |
| Estado de Calificación Ambiental del Proyecto | El SEA, resuelve que, la "Construcción de nuevos puentes en subsectores C y D del sector 1 – Ruta 5 Sur" se encuentra obligado a someterse al SEIA en forma previa a su ejecución. Respecto al pronunciamiento de consulta de pertinencia proyecto "Obras de Ampliación de Terceras Pistas subsector D del sector 1-R5 Sur, el SEA, concluye a través de Res. Exenta digital N°20221610135 del 13/03/2022 que no requiere ingresar obligatoriamente al SEIA en forma previa a su ejecución. Con respecto al Baipás Sector 2, Subsector E, la S.C. presenta informe de análisis de ingreso al SEIA, siendo aprobado por la IF y proceder la elaboración de un E.I.A. y/o D.I.A., y según sea el caso, ingreso al SEIA. Proceso debería iniciar 30 días después de aprobado el PID Sector 2 (Baipás Talca), conforme al numeral 1.9.1.2 de las BALI, para revisión y aprobación. La SC contrato a Empresa AP Ecology SpA. para la realización de dicho EIA. |
| Subsidios | No hay. |
| Página Web de la Concesión | https://www.survias.cl/ |

2.- UBICACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en el mejoramiento de la Ruta 5 entre las ciudades de Talca y Chillán que comienza aproximadamente entre el km 219,49 (sector norte comuna de Río Claro) y el km 412,80 (sector sur de comuna Chillán Viejo), con una extensión aproximada de 193,31 km más la proyección de 55,8 km. que corresponderá al baipás Talca, lo que representa un total de 249,11 km para un trazado que comprende las Regiones de Maule y Ñuble.

La obra incluye el desarrollo de estructuras como puentes, pasos FFCC, enlaces, retornos, atravesos y pasarelas. Además, considera la incorporación de un baipás con una extensión aproximada de 55,8 km para una velocidad de diseño de 120 km/h (bidireccional con dos pistas por sentido). Está prevista la ampliación a terceras pistas en el sector entre las inmediaciones de San Carlos y Chillán Viejo, rehabilitación de calzadas existentes, rectificaciones de curvas y pendientes para velocidad de 120 km/hr, rehabilitación de nuevos puentes, enlaces, pasarelas, atravesos, retornos, calles de servicio y la implementación progresiva de un Sistema de Cobro mediante Pórticos de telepeaje en todo su trazado tipo Free Flow.



3.- DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La Segunda Concesión Ruta 5 Tramo Talca-Chillán recorre las comunas de Río Claro, San Rafael, Pelarco, Talca y Maule, en la Provincia de Talca; de San Javier, Villa Alegre, Yerbás Buenas, Linares, Longaví, Retiro y Parral, en la Provincia de Linares, en la Región del Maule. En tanto, en la Región de Ñuble considera las comunas de Ñiquén, San Carlos y San Nicolás, en la Provincia de Punilla; y de Chillán y Chillán Viejo, en la Provincia de Diguillín.

La concesión de la Ruta 5, considera entre otras obras, 30 km de ampliación con terceras pistas (vía troncal en tramo entre las comunas de San Carlos y Chillán Viejo), además de la construcción de 12 enlaces, 3 atraviesos, 2 retornos, 39 km de calles de servicios en diversos sectores, 39 km de ciclovías y 32 pasarelas peatonales con sus respectivos paraderos de buses y 19 puentes nuevos. A lo anterior se suman obras de iluminación, paisajismo, bahías de paraderos de buses y aceras peatonales, paneles de mensajería variable, actualización de los sistemas de seguridad vial, rectificación de curvas y pendientes para una velocidad de proyecto de 120 km/h con restricciones puntuales, y dos (2) nuevas áreas de servicio.

Respecto al mejoramiento de estructuras preexistentes se intervendrán 9 enlaces, 9 atraviesos y 12 puentes y se rehabilitarán 44 pasarelas (accesibilidad universal) con sus respectivos paraderos.

Se considera un Bypass para la ciudad de Talca desplazado hacia el oriente de la actual Ruta 5, que tendrá un diseño de doble calzada por sentido de tránsito, y atravesará las comunas de San Rafael, Pelarco, Talca, Maule, San Javier y Villa Alegre, en la Región del Maule. Entre las estructuras que se desarrollarán en ese tramo, se considera un nuevo puente sobre el Río Maule de 1,3 kilómetros de longitud, 7 puentes, 13 enlaces, 6 atraviesos, 1 pasarela y soluciones peatonales en los enlaces con sus respectivos paraderos de buses. También se incluyen: una nueva área de Control Policial, obras de seguridad vial, iluminación, paisajismo, calles de servicio y una nueva Área de Servicios Generales y de Atención de Emergencias.

Para el sistema de cobro de peajes, se considera la implementación paulatina de un sistema Free Flow Multi Lane, lo que permitirá a los usuarios ahorrar tiempos de desplazamiento, sin detenciones.

El contrato también incluye la operación y conservación rutinaria, periódica y mayor entre los kilómetros 219,5 a 412,8 de la Ruta 5, durante toda su vigencia, a excepción del subsector B (San Rafael - San Javier) que considera su mantenimiento hasta el mes 120 desde la fecha de Publicación del contrato o hasta la PSP de la Totalidad de las Obras o Fase 3, quedando este tramo excluido desde esa fecha del Contrato de Concesión. Los proyectos de infraestructura vial, considera los siguientes Sectores y Subsectores:

| Sector | Subsector | Descripción | Dm inicio – Dm fin aproximadamente | Longitud (km) |
|--------|-----------|-----------------------------------|------------------------------------|---------------|
| 1 | A | Inicio Concesión – San Rafael | 219.490 – 229.750 | 10,26 |
| | B | San Rafael – San Javier | 229.750 – 277.000 | 47,25 |
| | C | San Javier – Sur de San Carlos | 277.000 – 377.200 | 100,2 |
| | D | Sur de San Carlos – Fin Concesión | 377.200 – 412.800 | 35,6 |
| 2 | E | Baipás Talca | 225.400 – 281.200 | 55,8 |

4.- PRINCIPALES OBRAS DEL PROYECTO

Las principales obras que abarca la concesión se resumen como sigue:

a) Troncal Ruta 5: Obras de Rehabilitación

- Rectificación de curvas y pendientes para una velocidad de 120 km/hr con restricciones puntuales.
- Rehabilitación de Pavimentos.
- Actualización de la señalización, demarcación y sistema de contención de acuerdo con la normativa vigente, incluyendo señalización variable.
- Rehabilitación de 9 enlaces, 9 atraviesos y 12 puentes preexistentes.
- Rehabilitación de 44 pasarelas con sus respectivos paraderos (accesibilidad universal y adecuación a terceras pistas).
- Ampliación y remodelación de 3 Áreas de Servicios Generales y Atención de Emergencias preexistentes.
- Rehabilitación y obras nuevas de saneamiento.
- Ampliación de bermas y sobreechamientos de plataforma.
- Ensanche de Áreas de Detención para Teléfonos S.O.S.

b) Troncal Ruta 5. Nuevas Obras

- 30 km de ampliación a terceras pistas (Tramos comprendidos entre los Dm 377.200-401.000 y 407.000-412.800).
- 12 enlaces, 3 atraviesos y 2 retornos.
- 39 km de calles de servicio.
- Mejoramiento de 36 km de calles de servicio preexistentes.
- 32 pasarelas peatonales con sus respectivos paraderos.
- 19 puentes.
- Obras de paisajismo.
- 39 km de ciclovías aproximadamente.
- 13 zonas de cobros que incluyen pagos mediante sistema de telepeaje.
- Construcción 3 Áreas Servicios Generales y Atención de Emergencias (2 solo para transportistas y cargas peligrosas).
- Construcción Plaza de Pesaje fija con dos estaciones que permita controlar los pesos máximos y dimensiones de los vehículos en ambos sentidos del tránsito de la Ruta 5.

c) Baipás Talca (Norte km 225,4 y Sur km 281,2 - Ruta 5)

Esta obra contempla el desarrollo de una autopista de doble calzada de aproximadamente 55,8 km de longitud para una velocidad de diseño de 120 km/hr., con las siguientes obras:

- 8 puentes. Incluye un nuevo puente sobre Río Maule de 1.300 m de longitud aproximada.
- 13 enlaces (Todos con solución peatonal y paraderos).
- 6 atraviesos.
- 1 pasarela peatonal con su respectivo paradero.
- 5 km de calles de servicio.



5.- BENEFICIOS DEL PROYECTO DEL BAIPÁS

Esta obra tiene por objetivo mejorar los niveles de servicios de la infraestructura, atendido los cambios que se han generado en el territorio y el sistema de actividades que lo componen. Estas obras beneficiarán a las comunidades de Río Claro, San Rafael, Pelarco, Talca, Maule, San Javier y Villa Alegre, y entre sus principales beneficios podemos indicar:

- Genera capacidad vial en atención a los niveles de tránsito que presenta este sector.
- Permite minimizar las fricciones entre la ruta 5 y las dinámicas propias de la zona urbana de Talca.
- Mejora las actuales condiciones de servicio y seguridad de tránsito.
- Permitirá que el trazado actual pase a servir principalmente los flujos locales, mitigando así el impacto que los camiones y flujos de larga distancia generan sobre la población del entorno de la vía actual. Es decir, permitirá descongestionar la ruta 5 actual de las comunas de San Rafael, Talca, Maule y San Javier.
- Permite generar una red estratégica más robusta en casos de emergencias particularmente con la construcción de un nuevo puente sobre el río Maule, dando mayor resiliencia a la red. Es decir, aumenta la infraestructura crítica y la capacidad de la vía de contener, responder, rehabilitar y afrontar condiciones desfavorables como catástrofes naturales que pudiesen producir, por ejemplo, suspensiones temporales de la operación.
- Permitirá la evacuación del tránsito de camiones pesados de paso internacional Pehuenche a través de Ruta 5.
- Disminuirá tiempos de viajes. Si bien la longitud del baipás es superior el tiempo de viaje es menor debido a que el baipás permitirá circular a una mayor velocidad.
- Mejora de la conectividad y del concepto de ruta 5 como eje estructurante del territorio nacional.
- Con este nuevo trazado, se proyecta generar una red de transporte segura y resiliente, que mejorará la conectividad y desarrollo del país.

6.- SERVICIOS

Los servicios que contempla el contrato de concesión son:

- Servicio de Conservación, Mantenimiento, Reparación y Operación de las Obras.
- Gestión de Tráfico.
- Centro de Control.
- Funcionamiento y Operación del Área de Atención de Emergencias.
- Servicio de Asistencia en Ruta permanente.
- Servicio de Atención a Usuarios.
- Servicios de Áreas de Estacionamiento de Camiones y de atención de emergencias.
- 2 Áreas de Servicios Generales (Cargas Peligrosas, solo Transportistas) Km. 300.000 aprox. Lado Oriente y Poniente de la ruta.

7.- HECHOS RELEVANTES DEL CONTRATO DE CONCESION

A la fecha se ha dado cumplimiento a las exigencias administrativas establecidas en las BALI, permitiendo la operación del contrato de Concesión, tanto la explotación de las Obras Preexistentes del sector 1 de la Concesión, como el inicio de las actividades de la ingeniería básica, para la elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalle PID.

Es importante destacar que a en el mes de julio 2022 se realiza la segunda revisión al proyecto Vial del sector 1 subsectores A y C, en cumplimiento a Hito Revisión MOP de la tabla N°5 del artículo 1.9.1.2.

Por otra parte, se continua con los trabajos del PID Sistema de Cobro a implementar en Fase 1, el cual deberá estar operativo a partir del mes 18 hasta el mes 79 o a partir de la primera "Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras del Sector 1", las obras incluyen modificación en las Plazas de Peajes troncales y laterales existentes que se ubican en el Sector 1, una combinación de tecnologías de cobro donde coexista en las Plazas de Peajes Troncales un Sistema de Cobro Manual y un Sistema de Cobro Electrónico (Telepeaje) en modalidad Multi Lane Free Flow (Flujo Libre).

Por otra parte, la nueva concesión presentó, conforme a las BALI, el cuadro tarifario para el año 2022. Las tarifas vigentes a partir del 01 de enero de 2022 son las siguientes:

| Tipo de Vehículo o Categoría | Clase de Vehículo | Tarifa Año 2022 | | Tarifa Año 2021 | |
|------------------------------|--|-----------------|---------|-----------------|---------|
| | | Troncal | Lateral | Troncal | Lateral |
| 1 | Motos, Cuatrimotos y Motonetas. | 700 | 200 | 700 | 200 |
| 2 | Autos y Camionetas. | 2.400 | 600 | 2.300 | 600 |
| 3 | Autos con remolque y Camionetas con remolque. | 3.700 | 900 | 3.400 | 900 |
| 4 | Buses de dos ejes ejes y Casas Rodantes. | 4.400 | 1.100 | 4.100 | 1.000 |
| 5 | Camiones de dos ejes, Maquinaria Agrícola y Maquinaria de Construcción de dos ejes. | 4.400 | 1.100 | 4.100 | 1.000 |
| 6 | Buses de más de dos ejes. | 7.800 | 2.000 | 7.300 | 1.800 |
| 7 | Camiones de más de dos ejes, Maquinaria Agrícola de más de dos ejes, Maquinaria de Construcción de más de dos ejes y Vehículos con Sobredimensión. | 7.800 | 2.000 | 7.300 | 1.800 |

8.- AVANCE DE LOS PROYECTOS DE INGENIERÍA DE DETALLE (PID).

De acuerdo con lo establecido en el Art. 1.9.1.2 de las BALI, el Concesionario deberá realizar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras que conforman el Contrato de Concesión de acuerdo con lo señalado en Art. 1.9.1.1 y ajustados a lo señalado en Art. 2.2, ambos artículos de las presentes Bases de Licitación.

A través de la Resolución 1692 DGC de 10.06.2022, donde autoriza aumento de plazo máximos de entrega de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, de acuerdo con el siguiente detalle:

Plazos máximos de entrega de los Proyectos de Ingeniería de Detalle

| Sector | Subsector | Plazo Máximo de entrega del Proyecto Vial (meses) | Plazo Máximo de entrega de otros Proyectos (meses) |
|--------|-----------|---|--|
| 1 | A y C | 14 | 18 |
| | B y D | 17 | 19 |
| 2 ** | E | 19 | 21 |

Notas: **(Baipás Talca)

Los plazos indicados en la tabla anterior se contabilizan a partir de la fecha de publicación en el Diario Oficial del DS MOP N°05 que adjudica el Contrato de Concesión.

En el mes de julio se reporta un avance acumulado de 24%, que corresponde a los proyectos de ingeniería de Detalle de las nuevas obras (Entrega Revisión A del Proyecto Vial Sector 1 Subsectores A y C) y al PID del Sistema de Cobro a implementar en Fase 1 (Proyecto aprobado en Revisión 0 para Construcción) de las plazas de peaje Retiro y Río Claro.

9.- AVANCE DE LA OBRA

A la fecha, no hay inicio de construcción de las obras.

| Mes - Año | Avance Físico de la Obra (%) * | | |
|------------|--------------------------------|---------|-----------|
| | Anterior | Mensual | Acumulado |
| Julio 2022 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

Nota (*) Se consideran obras terminadas.

Las obras asociadas al PID Sistema de Cobro para la Fase 1, no marcan el inicio de la construcción de los nuevos proyectos de ingeniería de detalles, que actualmente se encuentran en elaboración, de acuerdo al numeral 1.9.2.6 (último párrafo). Contractualmente no corresponde declarar avances de obras por este concepto.

Sin perjuicio de aquello, para el PID Sistema de Cobro para la Fase 1 Plaza de Peaje Río Claro y Retiro: Durante el mes de julio, se continúa con trabajos de prearmado y montaje de estructuras de marquesinas, pórtico y pasarela de servicio, además de dar término a las obras civiles asociadas. Se continúa con instalación y pruebas de canalizaciones eléctricas, electrónicas y corrientes débiles, de acuerdo con el cronograma de obras con un avance del proyecto de acuerdo con el cronograma de obras de un 65%, para cumplir con un Sistema Mixto Peaje Manual y Free Flow, que debe estar operando el segundo semestre de 2022.

10.- DESCRIPCIÓN FOTOGRÁFICA

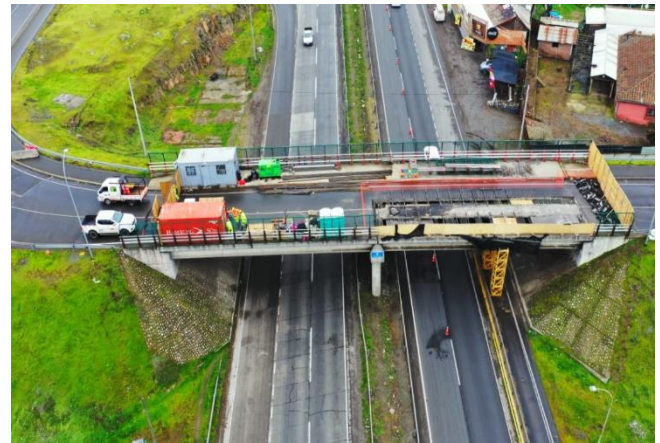


Obras Sistema de Cobro Mixto en Peaje Retiro (Km 322,360)



Obras Sistema de Cobro Mixto en Peaje Río Claro (Km 220,330)

Pasarela Violeta Parra (Km 376,908)



Trabajos de reparación P.I. Colbún (km 269,389)



Puente Liguay (Km 315,119)

11.- OPERACIÓN DE LAS OBRAS PREEXISTENTES O DE LA FASE 1

a) INFORMACIÓN DE FLUJO VEHICULAR

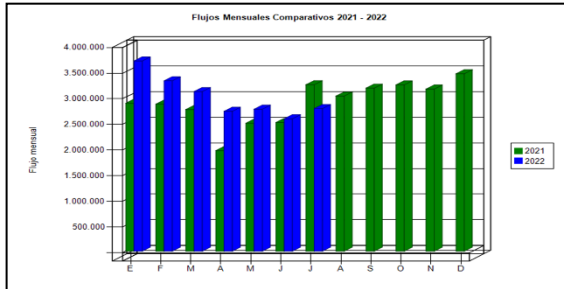


Gráfico 1: Flujo Mensual Comparativos 2021 - 2022.
Fuente: Reporte 28 - SICE

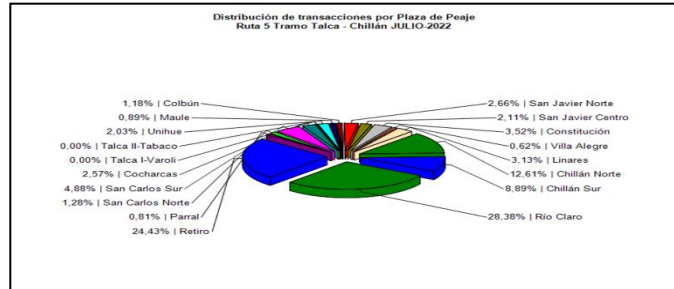


Gráfico 3: Distribución de Flujos por Plaza de Peaje.
Fuente: Reporte 29 – SICE

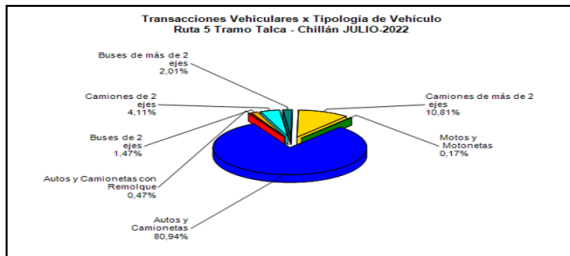


Gráfico 2: Distribución de Flujos por categoría de vehículos.
Fuente: Reporte 29 - SICE

El flujo vehicular mensual fue de **2.778.800** vehículos distribuidos en las 7 categorías existentes.

De este flujo el **81,58%** corresponde a vehículos livianos, y el **18,42%** restante a vehículos pesados.

El flujo vehicular aumento un **7,69%** respecto del mes anterior, y tuvo una disminución de un **14,33%** respecto del mismo mes del año anterior.

Flujos (transacciones) históricos últimos 5 años.

| | ENE | FEB | MAR | ABR | MAY | JUN | JUL | AGO | SEP | OCT | NOV | DIC |
|------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 2018 | 3.188.208 | 3.317.619 | 2.810.859 | 2.631.736 | 2.570.726 | 2.351.091 | 2.672.558 | 2.470.938 | 2.672.463 | 2.610.468 | 2.638.634 | 2.831.677 |
| 2019 | 3.201.959 | 3.364.358 | 2.849.661 | 2.719.204 | 2.595.759 | 2.363.696 | 2.797.640 | 2.611.912 | 2.770.416 | 2.474.346 | 2.393.160 | 2.948.525 |
| 2020 | 3.277.464 | 3.519.571 | 2.243.829 | 1.213.672 | 1.612.607 | 1.599.357 | 1.846.113 | 2.187.621 | 2.068.494 | 2.560.654 | 2.792.729 | 3.023.185 |
| 2021 | 2.883.476 | 2.864.864 | 2.760.919 | 1.961.220 | 2.494.099 | 2.508.206 | 3.243.638 | 3.022.835 | 3.176.729 | 3.241.178 | 3.158.662 | 3.456.997 |
| 2022 | 3.706.636 | 3.319.554 | 3.110.901 | 2.726.186 | 2.767.212 | 2.580.385 | 2.778.800 | | | | | |

Fuente SICE (Reporte 30)

b) INFORMACIÓN DE INGRESOS

Comparativos años 2020 – 2021.

El ingreso mensual registró un aumento de **4,53%** respecto del mes anterior y una disminución de un **12,85%** respecto del mismo mes del año anterior.

El ingreso mensual fue de **\$ 5.734.840.800**, equivalentes a **UF 173.327** al 30 de junio de 2022.

El ingreso mensual fue de **\$ 5.994.407.100**, equivalentes a **UF 179.381** al 31 de julio de 2022.

El mayor aporte a dichos ingresos los hizo la Plaza de Peaje Río Claro con **MM\$ 2.698 (46,15%)**. (Considera sólo ingresos en plazas de peajes)

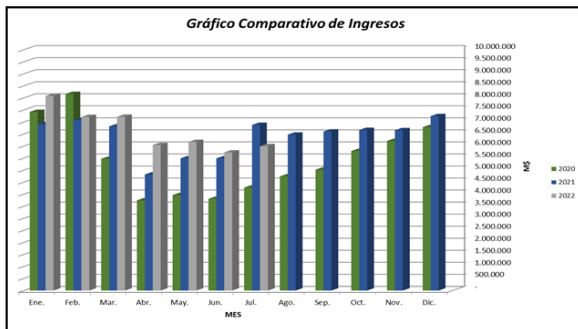


Gráfico 4: Ingresos Mensuales Comparativos 2021 - 2022.
Fuente: Reporte 31 - SICE

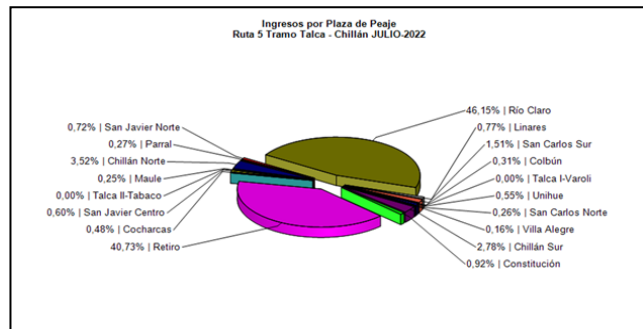


Gráfico 5: Distribución de Ingresos por Plaza de Peajes.
Fuente: Reporte 32 - SICE

c) ACCIDENTABILIDAD

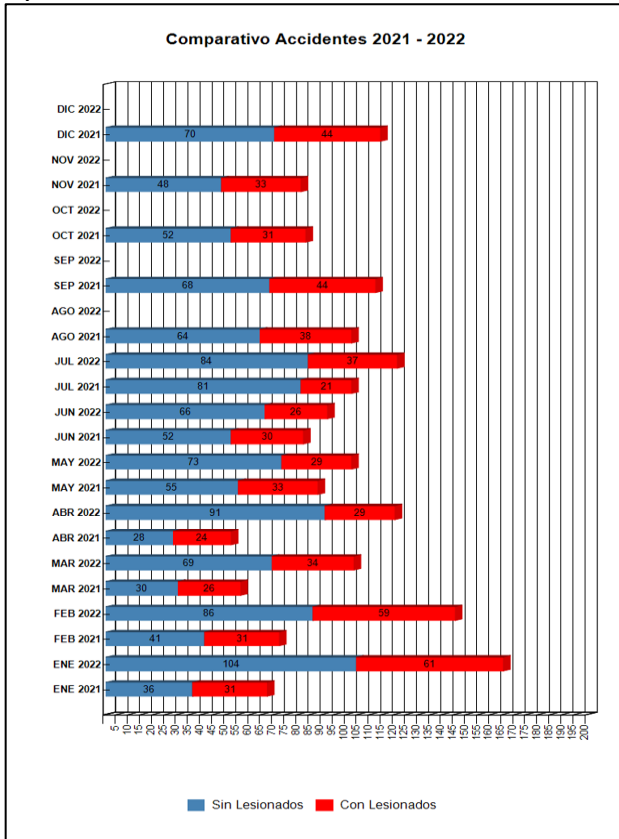


Gráfico 6: Comparativo Accidente 2021-2022, Accidentes con lesionados y sin lesionados. Fuente: Reporte 33 - SICE

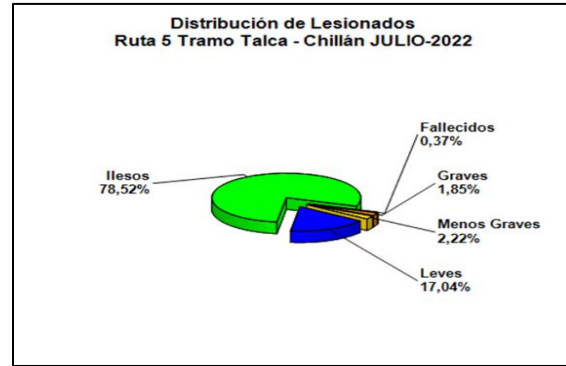


Gráfico 7: Distribución de tipos de Lesionados y Fallecidos. No considera personas sin información de Consecuencia. Fuente: Reporte 34 - SICE

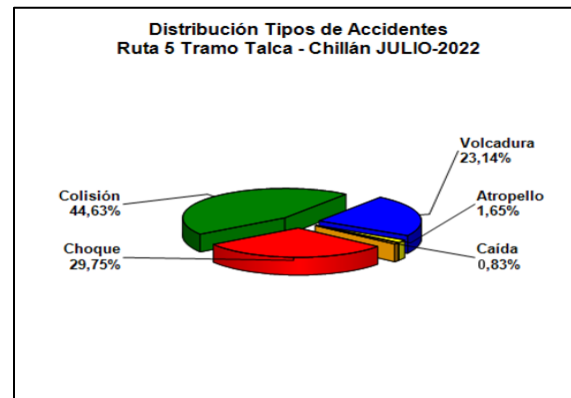


Gráfico 8: Distribución de tipos de Accidentes. Fuente: Reporte 34 - SICE

Respecto del origen de los 121 accidentes ocurridos durante el mes de julio de 2022, el 96,69% de ellos es atribuido a posible "Falla humana"; con un 1,65% por "Animal u obstáculo en la vía"; un 1,65% por "Condiciones Climáticas".

De las 283 personas que se vieron involucradas en los 121 accidentes registrados durante el mes y que se conoce su consecuencia, un 78,52% resultó ileso, un 17,04% con lesiones leves, un 2,22% resultó con lesiones menos graves, un 1,85% resultó con lesiones graves. Este mes registró 1 víctimas fatales (0,37%) como consecuencia de estos accidentes.

| | ENE 2021 | ENE 2022 | FEB 2021 | FEB 2022 | MAR 2021 | MAR 2022 | ABR 2021 | ABR 2022 | MAY 2021 | MAY 2022 | JUN 2021 | JUN 2022 | JUL 2021 | JUL 2022 | AGO 2021 | AGO 2022 | SEP 2021 | SEP 2022 | OCT 2021 | OCT 2022 | NOV 2021 | NOV 2022 | DIC 2021 | DIC 2022 |
|----------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Con Lesionados | 31 | 61 | 31 | 59 | 26 | 34 | 24 | 29 | 33 | 29 | 30 | 26 | 21 | 37 | 38 | 0 | 44 | 0 | 31 | 0 | 33 | 0 | 44 | 0 |
| Sin Lesionados | 36 | 104 | 41 | 86 | 30 | 69 | 28 | 91 | 55 | 73 | 52 | 66 | 81 | 84 | 64 | 0 | 68 | 0 | 52 | 0 | 48 | 0 | 70 | 0 |
| Total Acc. | 67 | 165 | 72 | 145 | 56 | 103 | 52 | 120 | 88 | 102 | 82 | 92 | 102 | 121 | 102 | 0 | 112 | 0 | 83 | 0 | 81 | 0 | 114 | 0 |

Fuente: Reporte 33 - SICE

Accidentes Acumulados Anuales (últimos 5 años)

| Años | Accidentes | | Victimas | | | | Total Lesionados | Tipos de Accidentes con lesionados | | | | | | |
|------|------------|----------------|----------|--------|--------------|-------|------------------|------------------------------------|-------|------------|----------|--------|--------------------|-------|
| | Total | Con Lesionados | Muertos | Graves | Menos Graves | Leves | | Atropello | Caída | Volcaduras | Colisión | Choque | Impacto con animal | Otros |
| 2018 | 759 | 330 | 39 | 29 | 22 | 510 | 31 | 0 | 79 | 146 | 70 | 2 | 2 | |
| 2019 | 724 | 314 | 36 | 41 | 31 | 429 | 25 | 0 | 95 | 135 | 55 | 4 | 0 | |
| 2020 | 575 | 261 | 46 | 13 | 36 | 303 | 15 | 0 | 67 | 123 | 49 | 3 | 4 | |
| 2021 | 1011 | 386 | 52 | 42 | 49 | 530 | 24 | 4 | 98 | 189 | 62 | 1 | 8 | |
| 2022 | 848 | 275 | 19 | 38 | 52 | 346 | 12 | 3 | 64 | 135 | 58 | 0 | 3 | |

Fuente: Reporte 35 - SICE

d) RECLAMOS DE USUARIO

| SERVICIOS | Ene. | Feb. | Mar. | Abr. | May. | Jun. | Jul. | Ago. | Sep. | Oct. | Nov. | Dic. | Total |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|----------|----------|----------|----------|----------|--------------|
| Calidad de Servicio | 60 | 98 | 49 | 41 | 64 | 41 | 75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 428 |
| Comercial | 62 | 46 | 0 | 68 | 43 | 28 | 40 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 287 |
| Disponibilidad de Información | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Estado de las Instalaciones e Infraestructura | 10 | 15 | 6 | 11 | 10 | 6 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 64 |
| Factores de Accidentabilidad | 16 | 13 | 18 | 13 | 18 | 43 | 71 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 192 |
| Solicitudes de Información | 30 | 59 | 40 | 39 | 19 | 18 | 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 226 |
| Total | 180 | 231 | 113 | 173 | 154 | 136 | 213 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.200 |

Gráfico 9: Tabla con reclamos del mes versus mes anterior.
Fuente: Reporte AITE

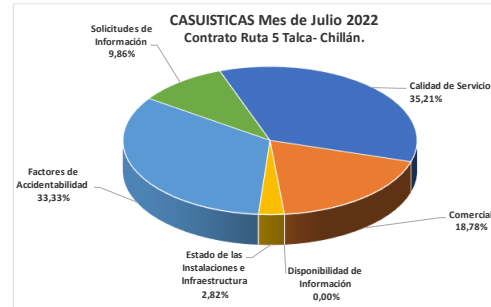


Gráfico 10: Distribución de reclamos por Área Temática – julio 2022.
Fuente: Reporte AITE.

Los reclamos de usuarios se clasifican en 5 grandes grupos. Para el mes de julio de 2022, los reclamos se concentran en temas referentes a **Calidad de Servicio, Factores Comerciales, Estado de las Instalaciones e Infraestructura, Factores de Accidentabilidad y Solicitudes de Información.**

e) ASISTENCIA AL USUARIO

| Mes | TIPO Y N° DE ATENCIONES | | | | | | | | | Total Asistencias |
|--------------|-------------------------|--------------|------------|------------|-----------|--------------|-----------|-----------|--------------|-------------------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| Ene | 655 | 735 | 67 | 21 | 0 | 962 | 4 | 2 | 265 | 2.711 |
| Feb | 615 | 711 | 49 | 19 | 9 | 985 | 5 | 4 | 259 | 2.656 |
| Mar | 611 | 525 | 43 | 21 | 7 | 582 | 7 | 2 | 201 | 1.999 |
| Abr | 506 | 395 | 47 | 14 | 2 | 811 | 9 | 1 | 183 | 1.968 |
| May | 601 | 177 | 72 | 10 | 9 | 556 | 6 | 1 | 174 | 1.606 |
| Jun | 467 | 395 | 56 | 23 | 5 | 600 | 2 | 0 | 168 | 1.716 |
| Jul | 611 | 514 | 53 | 43 | 11 | 737 | 3 | 3 | 223 | 2.198 |
| Ago | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sep | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Oct | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Nov | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Dic | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 4.066 | 3.452 | 387 | 151 | 43 | 5.233 | 36 | 13 | 1.473 | 14.854 |

Gráfico 11: Tabla con las atenciones mensuales y acumuladas, julio 2022
Fuente: Sociedad Concesionaria Survías Maule-Nuble S.A.

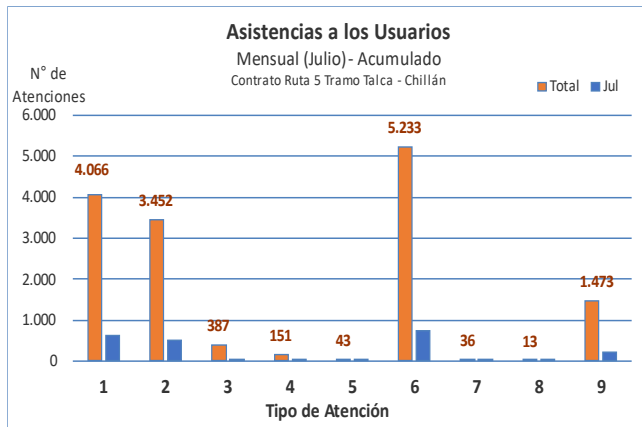


Gráfico 12: Cantidad de Asistencias por tipo mensual (julio 2022) versus Acumulado.
Fuente: Reporte AITE

Tipos de atenciones de los servicios

- 1: Reparación del vehículo in situ
- 2: Remolque del vehículo en panne
- 3: Panne por falta combustible del vehículo
- 4: Detecta falla de vehículo y solicita otro servicio
- 5: Primeros auxilios
- 6: Auxilios en accidentes
- 7: Traslado de usuario a centro asistencial
- 8: Instalación de señalización preventiva
- 9: Otros

Durante el mes de julio de 2022 se generaron **1.362 solicitudes** de atención en la ruta, realizadas a través de diferentes medios: **citofonía, teléfono directo/celular, vigilancia u otros.** Además, se realizaron **2.198 asistencias** por parte de la Sociedad Concesionaria (para una solicitud puede ser necesario proporcionar más de un servicio o asistencia a la vez).

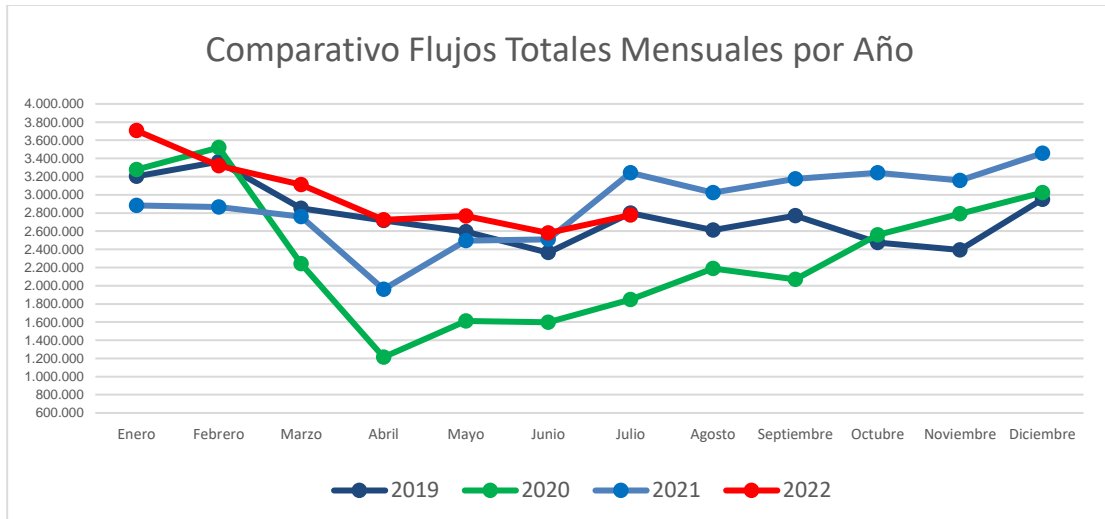
El principal requerimiento para el mes de julio de 2022, fue **“Auxilios en accidentes”** con un **33,53%**; le sigue **“Reparación de vehículo in situ”** con un **27,80%**; **“Remolque del vehículo en panne”** con un **23,38%**; **“Otros”** con un **10,15%**; **“Panne por falta combustible del vehículo”** con un **2,41%**; **“Detecta falla de vehículo y solicita otro servicio”** con un **1,96%**; **“Primeros Auxilios”** con un **0,50%**; **“Traslado de usuario a centro asistencial”** con un **0,14%** de las atenciones y **“instalación de señalización preventiva”** con un **0,14%** de las atenciones.

f) HECHOS RELEVANTES

1) **Explotación:**

Durante este mes se aprecia un leve aumento de un 7,69% en el flujo en comparación al mes anterior, pero una disminución de un 14,33% respecto al mismo mes del año anterior.

Por otra parte, los flujos de este mes son inferiores a los presentados en el mismo mes para el 2019 (0,67% menores) y muy superior al 2020, año en pandemia (50,52% mayores). La comparación de los flujos desde el año 2019 se puede apreciar en el siguiente gráfico:



El comportamiento de la operación en la Ruta no ha tenido mayores inconvenientes, manteniéndose expedita, salvo en sector del Paso Inferior Colbún permaneciendo aun cerrado para el flujo vehicular, continuando con los trabajos necesarios para el retiro de las vigas dañadas y posteriormente el montaje de las nuevas vigas, actividad prevista para la primera quincena de agosto.

2) **Obras en Construcción:**

Durante el mes de julio 2022 se realiza la segunda revisión al proyecto Vial del sector 1 subsectores A y C y el Concesionario continua en la elaboración del resto de proyectos del Sector 1 Subsectores B y D, y del Sector 2 Subsector E, conforme al nuevo calendario de entregas, con aumento de plazo en 60 días a través de la **Resolución 1.692 DGC de 10.06.2022**.

Por otra parte, se avanza en un 65% la ejecución de obras civiles y montaje de estructuras, del proyecto de ingeniería del PID Sistema de Cobro a implementar en Fase 1, el que deberá estar operativo a mediados del segundo semestre de 2022, en las Plazas de Peajes troncales y laterales existentes que se ubican en el Sector 1, con una combinación de tecnologías de cobro donde coexista en las Plazas de Peajes Troncales un Sistema de Cobro Manual y un Sistema de Cobro Electrónico (Telepeaje) en modalidad Multi Lane Free Flow (Flujo Libre).

3) **Participaciones Ciudadanas:**

De acuerdo con el Plan de Participaciones Ciudadanas, durante este mes no se desarrollaron reuniones.