

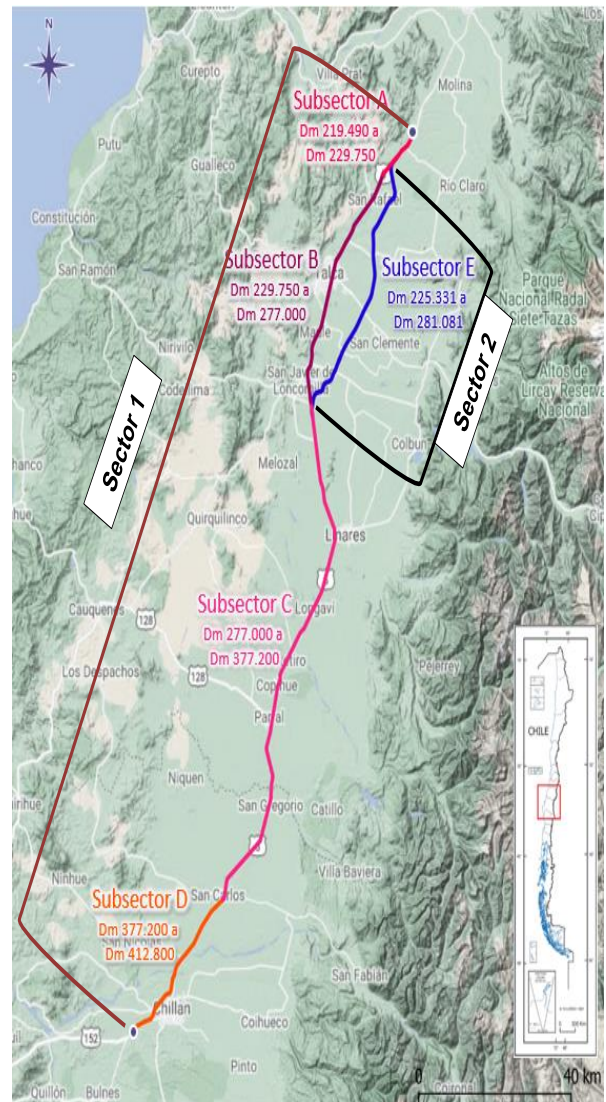
1.- DESCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

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, Yerbos 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 - Gauss - Mab Aif Talca Chillán.
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, atraviesos 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, atraviesos, 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, Yerbabuenas, 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 atravesos, 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 atravesos 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 atravesos, 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 atravesos 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 sobrecanchos 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 atravesos 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 atravesos.
- 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 través de ORD.N°194 de 10.06.2022 se remite Resolución 1692 de DGC, con la aprobación del aumento de plazo al Concesionario para las entregas del PID de las nuevas obras del segundo contrato de Concesión, según el siguiente calendario:

Sector	Subsector	Plazo máximo de entrega del Proyecto Vial (meses)	Aumento Plazo	Fecha	Plazo máximo de entrega de Otros Proyecto (meses)	Aumento Plazo	Fecha
1	A y C	14	60 días	13-05-2022(*)	16	60 días	11-09-2022
	B y D	15	60 días	12-08-2022	17	60 días	12-10-2022
2	E	17	60 días	12-10-2022	19	60 días	12-12-2022

(*) Se hace presente que este hito se encuentra cumplido.

Este aumento de plazo no influye en el inicio de las obras de construcción, conforme a lo programado, salvo interferencias no previstas a la fecha, o que alguna pertinencia arroje elaborar una DIA/EIA.

A través de ORD.N°199 de 24.06.2022 se realiza la primera revisión del PID Nuevas Obras Sector 1 Subsector A y C, en cumplimiento a los plazos establecidos en las bases de licitación.

Respecto al proyecto de ingeniería del PID Sistema de Cobro de Peajes a Implementar en Fase 1, este se encuentra aprobado y autorizado para construcción a través de ORD.N°193 de 03.06.2022. Con esto da inicio a los trabajos de excavaciones en sectores de pistas de incorporación, donde se ubicarán las fundaciones de Marquesinas, Pórtico y Pasarela, de acuerdo al cronograma de obras para cumplir con un Sistema Mixto Peaje Manual y Free Flow, que debe estar operando a mediados del segundo semestre 2022.

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.

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
Mayo 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, las obras en ejecución en el mes de junio, en los peajes Río Claro y Retiro, se encuentran conforme a programación, donde a mediados del segundo semestre de 2022 deberán estar ejecutadas las obras necesarias para la habilitación del Sistema de cobro mixto (Free Flow y Manual)

10.- DESCRIPCIÓN FOTOGRÁFICA



Obras Sistema de Cobro Mixto en Peaje Retiro (Km 322,560)



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



Aplicación Anticongelante para el tratamiento de Control de Hielo en Ruta 5 Talca-Chillán



Plaza de Peaje Lateral Acceso Chillán Norte (km 396,500)



Vallas Peatonales en Enlace Cocharcas (Km 391,970)

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

a) INFORMACIÓN DE FLUJO VEHICULAR

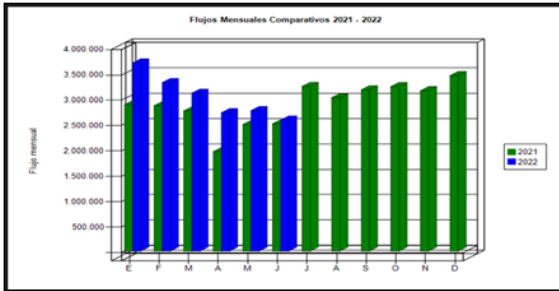


Gráfico 1: Flujo Mensual Comparativos 2021 - 2022.
Fuente: Reporte 28 - SICE

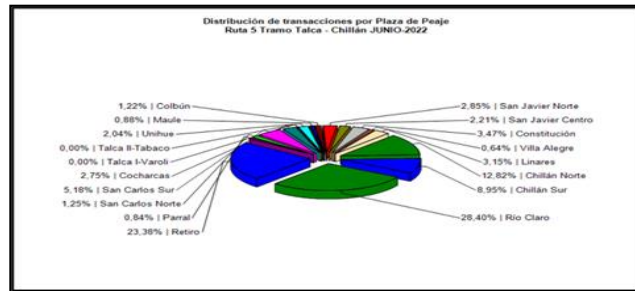


Gráfico 3: Distribución de Flujos por Plaza de Peaje.
Fuente: Reporte 29 – SICE

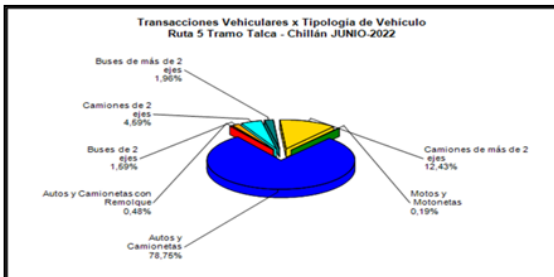


Gráfico 2: Distribución de Flujos por categoría de vehículos.
Fuente: Reporte 29 - SICE

El flujo vehicular mensual fue de **2.580.385** vehículos distribuidos en las 7 categorías existentes.

De este flujo el **79,42%** corresponde a vehículos livianos, y el **20,58%** restante a vehículos pesados.

El flujo vehicular disminuyó un **6,75%** respecto del mes anterior, y tuvo un incremento de un **2,88%** 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						

Fuente SICE (Reporte 30)

b) INFORMACIÓN DE INGRESOS

Comparativos años 2020 – 2021.

El ingreso mensual registró una disminución de un **7,09%** respecto del mes anterior y aumentó un **4,49%** respecto del mismo mes del año anterior.

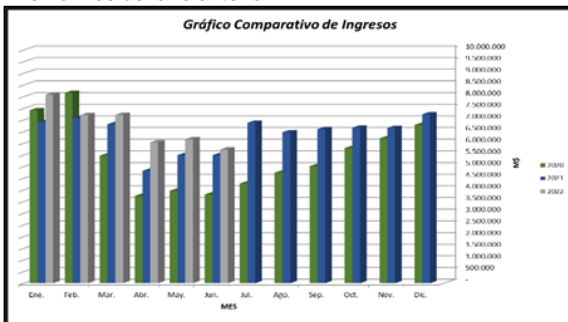


Gráfico 4: Ingresos Mensuales Comparativos 2021 - 2022.
Fuente: Reporte 31 - SICE

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

El mayor aporte a dichos ingresos los hizo la Plaza de Peaje Río Claro con **MM\$ 2.698 (47,04%)**. (Considera sólo ingresos en plazas de peajes)

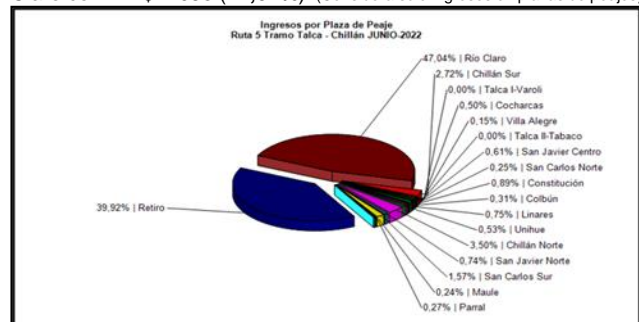


Gráfico 5: Distribución de Ingresos por Plaza de Peajes.
Fuente: Reporte 32 - SICE

c) ACCIDENTABILIDAD

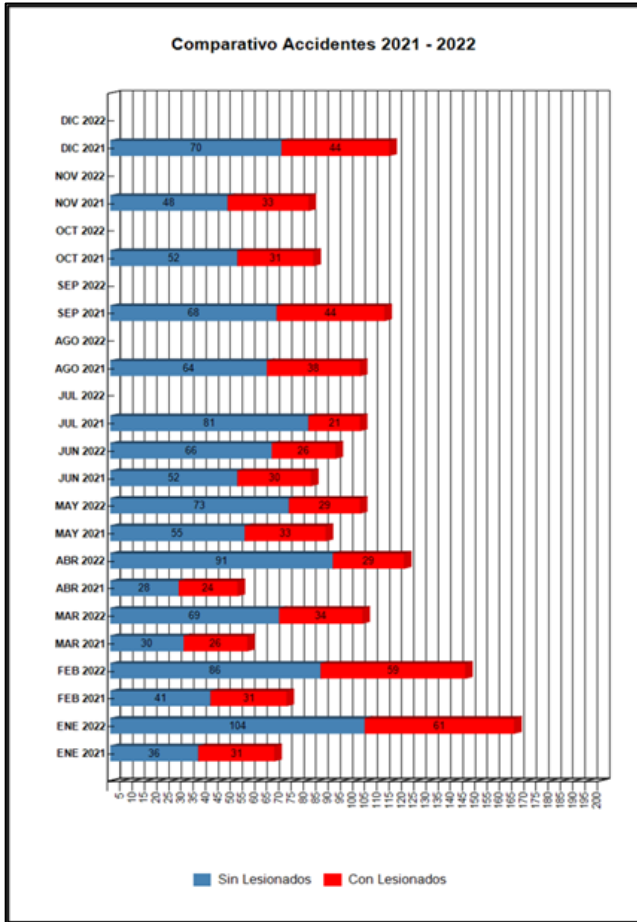


Gráfico 6: Comparativo Accidente 2021-2022, Accidentes con lesionados y sin lesionados. Fuente: Reporte 33 - SICE

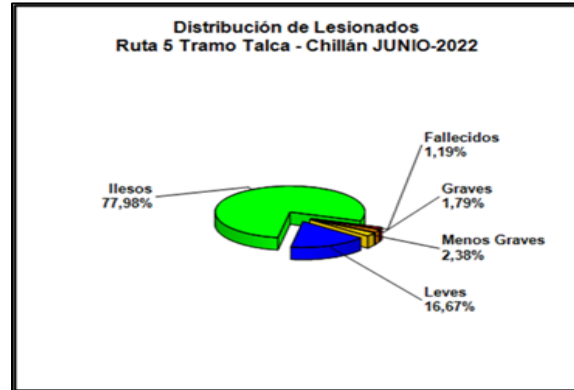


Gráfico 7: Distribución de tipos de Lesionados y Fallecidos. No considera personas sin información de Consecuencia. Fuente: Reporte 34 - SICE

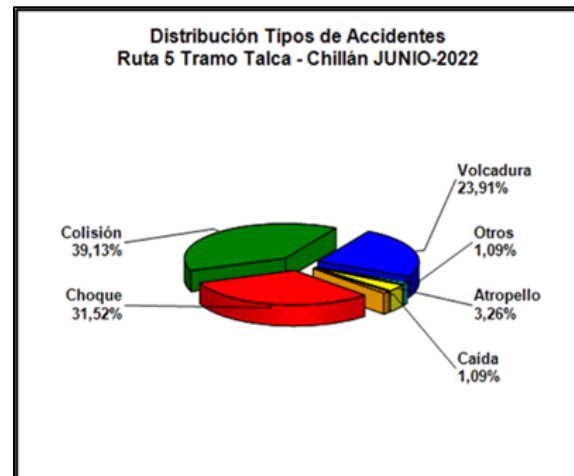


Gráfico 8: Distribución de tipos de Accidentes. Fuente: Reporte 34 - SICE

Respecto del **origen** de los **92 accidentes** ocurridos durante el mes de junio de 2022, el **91,49%** de ellos es atribuido a posible **"Falla humana"**; con un **3,19%** por **"Animal u obstáculo en la vía"**; un **2,13%** por **"Peatón en la vía"**; un **2,13%** por **"No definida"**; un **1,06%** por **"Reventón neumático"**.

De las **182 personas** que se vieron involucradas en los **92 accidentes** registrados durante el mes y que se conoce su consecuencia, un **77,84%** resultó **ileso**, un **16,77%** con lesiones **leves**, un **2,40%** resultó con lesiones **menos graves**, un **1,80%** resultó con lesiones **graves**. Este mes registró **2 víctimas fatales (1,20%)** 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	0	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	0	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	0	102	0	112	0	83	0	81	0	114	0

Fuente: Reporte 33 - SICE

Accidentes Acumulados Anuales (últimos 5 años)

Años	Accidentes		Victimas				Total	Tipos de Accidentes con lesionados						
	Total	Con Lesionados	Muertos	Graves	Menos Graves	Leves	Lesionados	Atropello	Caida	Volcaduras	Colisión	Choque	Impacto con animal	Otros
2018	759	330	39	29	22	510	600	31	0	79	146	70	2	2
2019	724	314	36	41	31	429	537	25	0	95	135	55	4	0
2020	575	261	46	13	36	303	398	15	0	67	123	49	3	4
2021	1011	386	52	42	49	530	673	24	4	98	189	62	1	8
2022	727	238	18	33	46	300	397	10	2	51	119	53	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	0	0	0	0	0	0	353
Comercial	62	46	0	68	43	28	0	0	0	0	0	0	247
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	0	0	0	0	0	0	58
Factores de Accidentabilidad	16	13	18	13	18	43	0	0	0	0	0	0	121
Solicitudes de Información	30	59	40	39	19	18	0	0	0	0	0	0	205
Total	180	231	113	173	154	136	0	0	0	0	0	0	987

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

Los reclamos de usuarios se clasifican en 5 grandes grupos. Para el mes de junio 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.**

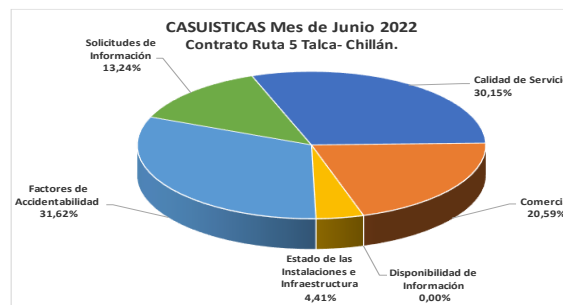


Gráfico 10: Distribución de reclamos por Área Temática - junio 2022.
Fuente: Reporte AITE.

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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	3.455	2.938	334	108	32	4.496	33	10	1.250	12.656

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

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

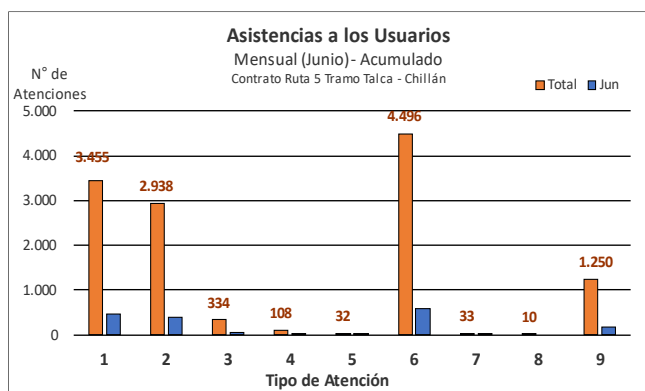


Gráfico 12: Cantidad de Asistencias por tipo mensual (junio 2022) versus Acumulado.
Fuente: Reporte AITE

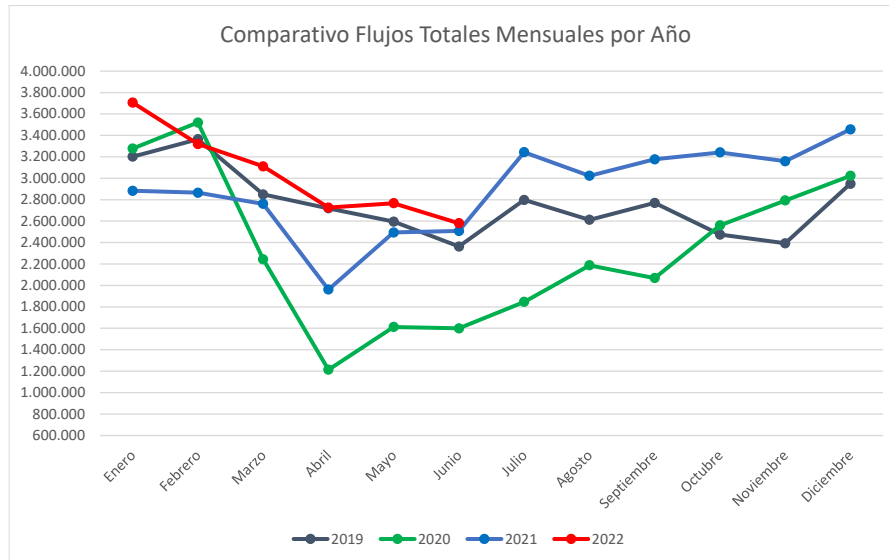
Durante el mes de junio de 2022 se generaron **1.081 solicitudes** de atención en la ruta, realizadas a través de diferentes medios: **citofonía, teléfono directo/celular, vigilancia u otros**. Además, se realizaron **1.716 asistencias** por parte de la Sociedad Concesionaria (para una solicitud puede ser necesario proporcionar más de un servicio o asistencia a la vez).

El principal requerimiento para el mes de junio de 2022, fue **“Auxilios en accidentes”** con un **34,97%**; le sigue **“Reparación de vehículo in situ”** con un **27,21%**; **“Remolque del vehículo en panne”** con un **23,02%**; **“Otros”** con un **9,79%**; **“Panne por falta combustible del vehículo”** con un **3,26%**; **“Detecta falla de vehículo y solicita otro servicio”** con un **1,34%**; **“Primeros Auxilios”** con un **0,29%** y **“Traslado de usuario a centro asistencial”** con un **0,12%** de las atenciones.

f) HECHOS RELEVANTES

1) Explotación:

Durante este mes se aprecia que retoma la tendencia a la baja en los flujos vehiculares durante el presente año, anotando una disminución del 6,75% respecto al mes anterior. En comparación de los flujos del mismo mes del año anterior, estos se incrementaron en un 2,88%. Por otra parte, los flujos de este mes son superiores a los presentados en el mismo mes para los años 2019 (9,17% mayores) y muy superior al 2020, año en pandemia (61,34% mayores). La comparación de los flujos desde el año 2019 se puede apreciar en el siguiente gráfico:



Se puede apreciar que los flujos se mantienen altos, mayores a los de años anteriores, volviendo a mostrar una tendencia a la baja y tener cifras similares al año anterior.

Para mantener la ruta en forma expedita y segura para los usuarios, la Sociedad Concesionaria SURVIAS Maule-Ñuble SA., ha dispuesto medidas especiales para mitigar los atochamientos que se producen en las plazas de peajes troncales y laterales, siendo algunas de estas medidas, las siguientes:

- 100% de operatividad de las casetas
- Reversibilidad de casetas de cobro manual
- Para los días de contingencia con flujos críticos, se consideraron adicionalmente cajeros adelantados tándem.

El comportamiento de la operación en la Ruta no ha tenido mayores inconvenientes, manteniéndose expedita, salvo en períodos de contingencias donde se producen congestiones intermitentes en los Peajes Troncales y laterales, por el mayor flujo vehicular que demanda la ruta.

2) Obras en Construcción:

Durante el mes de junio 2022 se realiza la primera revisión al proyecto Vial del sector 1 subsector A y C y el Concesionario continua en la elaboración del resto de proyectos del Sector 1 Subsector C 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 1692 DGC de 10.06.2022.

Por otra parte, se aprueba el proyecto de ingeniería del PID Sistema de Cobro a implementar en Fase 1 y se da inicio a las obras definitivas, esto 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", que incluye todas las obras necesarias para modificar 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.