

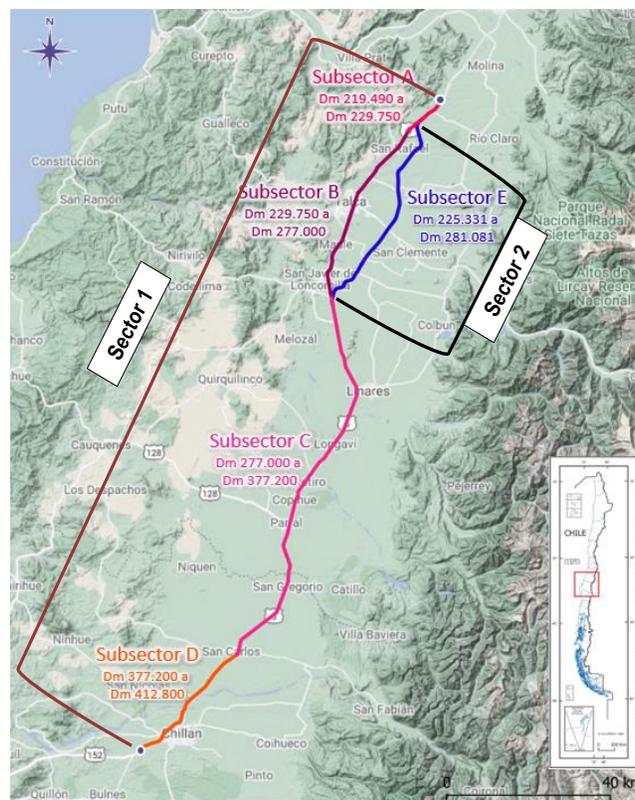
1.- DESCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

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, Longavi, 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 \geq 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 Definitivo".
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 Creaxxon - Gauss - Mab Aif Talca Chillán.
Modificaciones al Contrato	No hay a la fecha.
Estado de Calificación Ambiental del Proyecto	A la fecha la Sociedad Concesionaria hizo ingreso la Consultas de Pertinencias relativas a obras de ampliación de terceras pistas y puentes al SEIA, correspondientes al Sector 1. Para el Sector 2 o Baipás Talca, continua en proceso de elaboración de los EIA y/o DIA para ser sometidos al SEIA.
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, Yervas 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 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 Baipás 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 Prexistentes 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. A la fecha van cuatro entregas parciales, además, se encuentra aprobado casi la totalidad del PID Sistema Cobro Fase 1, en versión G, todas actividades desarrolladas por la Sociedad Concesionaria "SURVIAS MAULE-ÑUBLE S.A. Junto con lo anterior, la nueva concesión presentó conforme a las BALI, el cuadro tarifario para el año 2022. Las nuevas 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

Con el inicio de la concesión comienza el desarrollo y elaboración de los Proyectos de Ingeniería Definitiva, lo que debiera permitir iniciar las obras de construcción, conforme a lo programado, salvo interferencias no previstas a la fecha, o que alguna pertinencia arroje elaborar una DIA/EIA.

Durante el mes de marzo se finalizan las obras etapa 1 del PID Sistema de cobro Fase1, en Peaje Troncal Río Claro (que operaron durante la época estival 2022, cumpliendo así con el objetivo de reducir la congestión y mejorar la circulación de dicha Plaza), para así, a partir del mes de abril dar inicio las obras previas, para la ejecución de la etapa 3 del PID Sistema de Cobro Fase 1, que debe estar operativo a fines de agosto de este año. La SC entrega cronograma de obras donde informa que los trabajos se desarrollarán entre abril a agosto para entregar peajes manuales y Pórtico de cobro electrónico.

8.- AVANCE DE LOS PROYECTOS DE INGENIERÍA DEFINITIVA (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 a 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.

Tabla N°5 Plazos máximos de entrega de los Proyectos de Ingeniería de Detalle ⁽¹⁾

Sector	Subsector	Plazo Máximo de entrega del Proyecto Vial (meses)	Plazo Máximo de entrega de otros Proyectos (meses)
1	A y C	14	16
	B y D	15	17
2 **	E	17	19

Notas: **(Baipás Talca)

Los plazos indicados en Tabla N°5, se contabilizan a partir de la fecha de publicación en el Diario Oficial del DS MOP N°05 que adjudica el Contrato de Concesión, dentro de los plazos máximos indicados allí y a partir de su inicio. La Sociedad Concesionaria debe hacer entregas parciales cada 3 (tres) meses previos a la primera entrega formal de los proyectos. Con fecha 11 de marzo de 2022 se hace la tercera entrega parcial N°4 de los proyectos de ingeniería de detalle, dando cumplimiento a lo estipulado en el numeral 1.9.1.2 de las BALI. Además, se encuentra aprobado el PID versión G del "Sistema de Cobro a implementar en la Fase 1". Respecto a la ingeniería de detalles de las nuevas obras, se puede informar un 11,7% de avance en los sectores 1 y 2, al mes de marzo de 2022.

Durante este mes, no se informan avances de construcción, solo trabajos previos que darán inicio a la etapa 3 del PID Sistema de Cobro Fase 1, que iniciarán en el mes de abril, cuando se disponga de la rev.0 del proyecto y que deberá estar operativo a fines del mes de agosto.

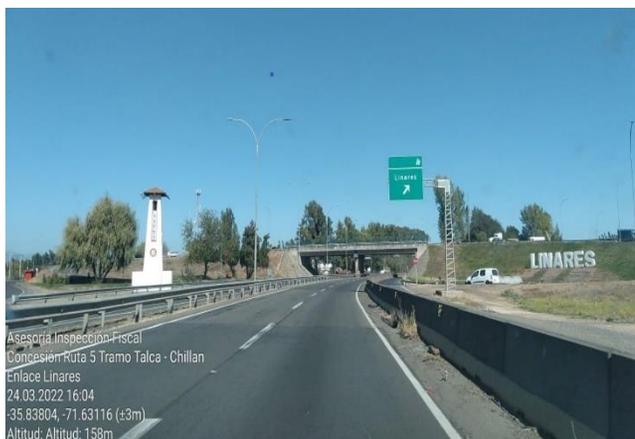
9.- AVANCE DE LA OBRA

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

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

Nota (*) Se consideran obras terminadas.

10.- DESCRIPCIÓN FOTOGRÁFICA



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

a) INFORMACIÓN DE FLUJO VEHICULAR

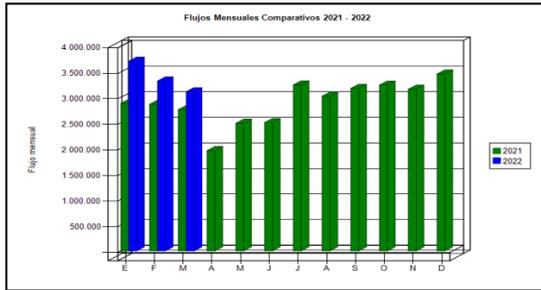


Gráfico 1: Flujo Mensual Comparativos 2021 - 2022.
Fuente: Reporte 28 - SICE

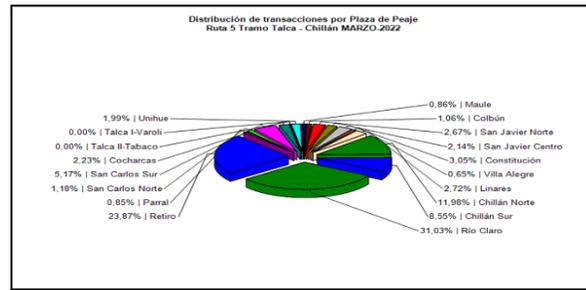


Gráfico 3: Distribución de Flujos por Plaza de Peaje.
Fuente: Reporte 29 – SICE

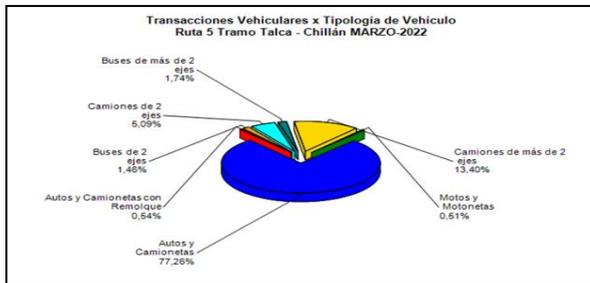


Gráfico 2: Distribución de Flujos por categoría de vehículos.
Fuente: Reporte 29 - SICE

El flujo vehicular mensual fue de 3.110.901 vehículos distribuidos en las 7 categorías existentes.

De este flujo el 78,30% corresponde a vehículos livianos, y el 21,70% restante a vehículos pesados.

El flujo vehicular disminuyó un **6,29%** respecto del mes anterior, y tuvo un incremento de un **12,68%** respecto del mismo mes del año anterior.

Flujos (transacciones) históricos últimos 5 años.

AÑO	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									

Fuente SICE (Reporte 30)

b) INFORMACIÓN DE INGRESOS

Comparativos años 2020 – 2021.

El ingreso mensual registró una disminución de un **0,10%** respecto del mes anterior y aumentó un **5,85%** respecto del mismo mes del año anterior.

El ingreso mensual fue de **\$ 7.216.008.300**, equivalentes a **UF 227.435** al 31 de marzo de 2022.

El mayor aporte a dichos ingresos los hizo la Plaza de Peaje RIO CLARO con **MM\$ 3.579 (49,60%)**. (Considera sólo ingresos en plazas de peajes).

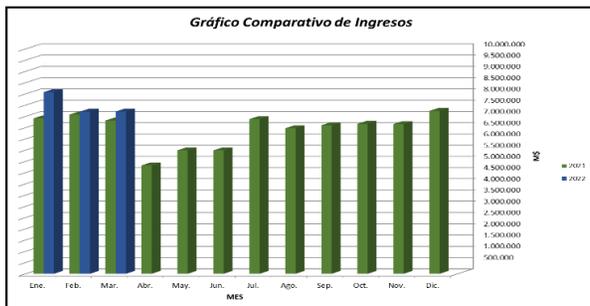


Gráfico 4: Ingresos Mensuales Comparativos 2021 - 2022.
Fuente: Reporte 31 - SICE

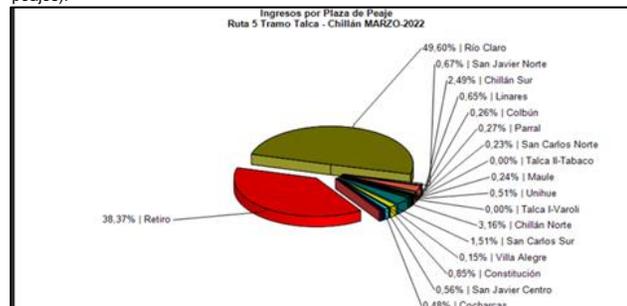


Gráfico 5: Distribución de Ingresos por Plaza de Peajes.
Fuente: Reporte 32 - SICE

c) ACCIDENTABILIDAD

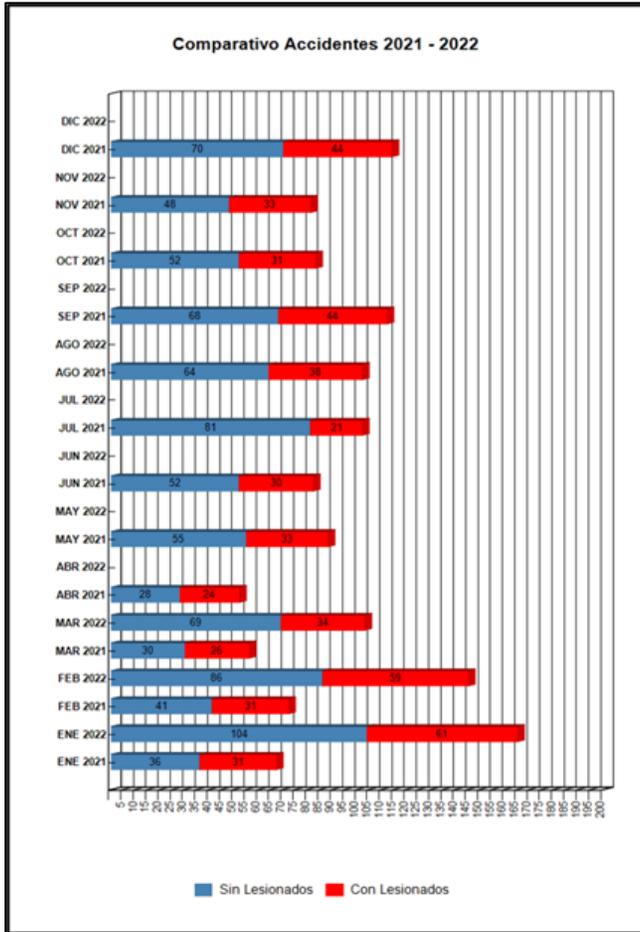


Gráfico 6: Comparativo Accidente 2021-2022, Accidentes con lesionados y sin lesionados. Fuente: Reporte 33 - SICE

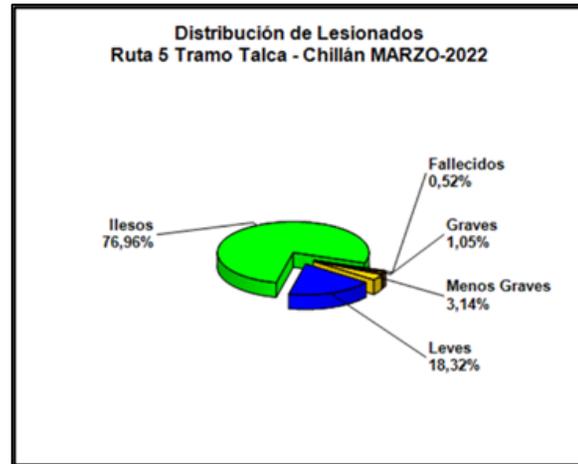


Gráfico 7: Distribución de tipos de Lesionados y Fallecidos. No considera personas sin información de Consecuencia. Fuente: Reporte 34 - SICE

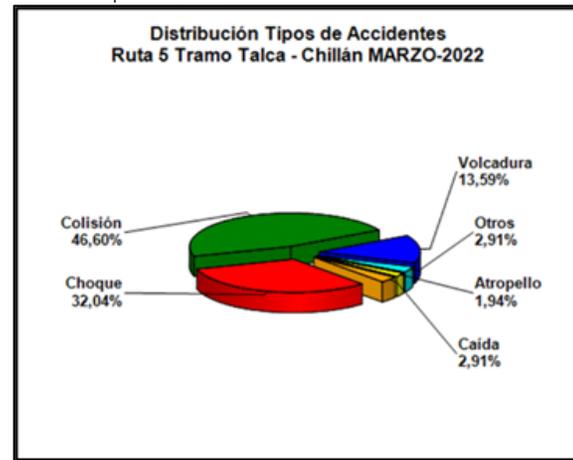


Gráfico 8: Distribución de tipos de Accidentes. Fuente: Reporte 34 - SICE

Respecto del **origen** de los **103 accidentes** ocurridos durante el mes de marzo de 2022, el **87,38%** de ellos es atribuido a posible "**Falla humana**"; con un **4,85%** por "**Animal u obstáculo en la vía**"; un **1,94%** por "**Peatón en la vía**"; un **1,94%** por "**Falla mecánica**"; un **1,94%** por "**Reventón de neumático**"; un **0,97** por "**Condiciones Climáticas**"; un **0,97** por "**Carga mal estibada**".

De las **206 personas** que se vieron involucradas en los **103 accidentes** registrados durante el mes y que se conoce su consecuencia, un **76,96%** resultó **ileso**, un **18,32%** con lesiones **leves**, un **3,14%** resultó con lesiones **menos graves**, un **1,05%** con lesiones **graves**. Este mes se registró **1 víctima fatal (0,52%)** 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	0	33	0	30	0	21	0	38	0	44	0	31	0	33	0	44	0
Sin Lesionados	36	104	41	86	30	69	28	0	55	0	52	0	81	0	64	0	68	0	52	0	48	0	70	0
Total Acc.	67	165	72	145	56	103	52	0	88	0	82	0	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
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	413	154	14	25	28	197	264	7	1	36	78	31	0	1

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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	207
Comercial	62	46	56	0	0	0	0	0	0	0	0	0	164
Información	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Estado de las Instalaciones e Infraestructura	10	15	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31
Accidentabilidad	16	13	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47
Solicitudes de Información	30	59	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	129
Total	180	231	169	0	580								

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

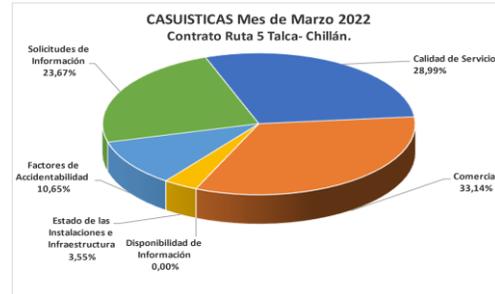


Gráfico 10: Distribución de reclamos por Área Temática – marzo 2022. Fuente: Reporte AITE.

Los reclamos de usuarios se clasifican en 5 grandes grupos. Para el mes de enero 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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
May	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jun	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	1.881	1.971	159	61	16	2.529	16	8	725	7.366

Gráfico 11: Tabla con las atenciones mensuales y acumuladas. marzo 2022 Fuente: Sociedad Concesionaria Survías 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

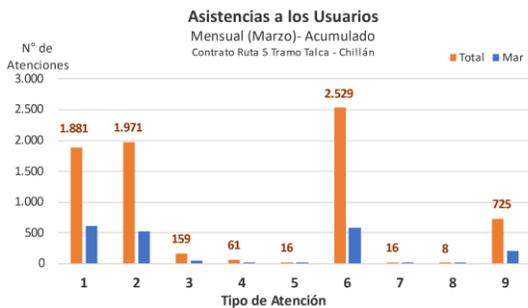


Gráfico 12: Cantidad de Asistencias por tipo mensual (marzo 2022) versus Acumulado. Fuente: Reporte AITE

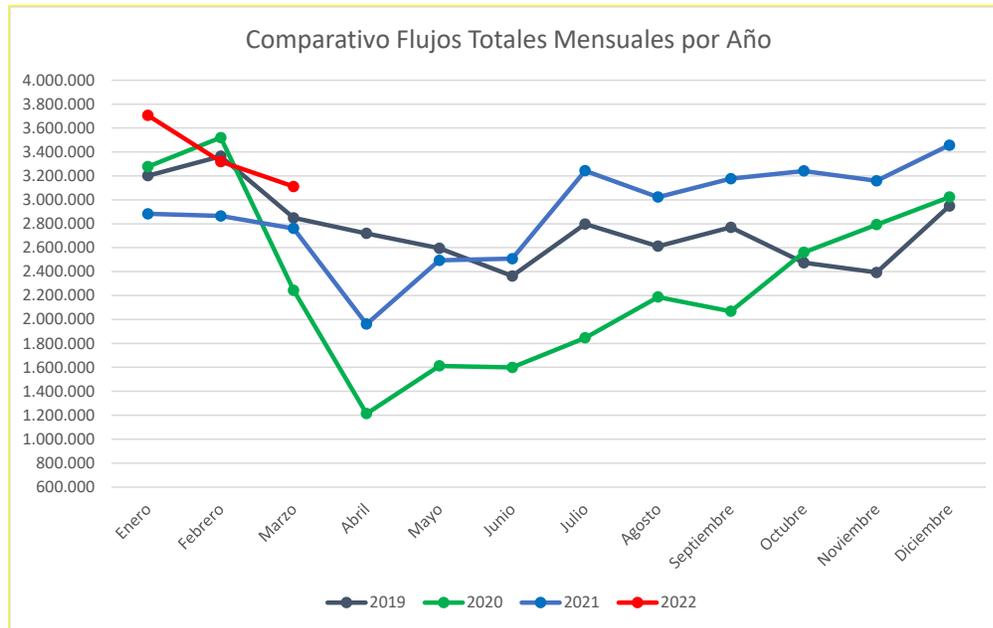
Durante el mes de marzo de 2022 se generaron **1.326 solicitudes** de atención en la ruta, realizadas a través de diferentes medios: **citofonía, teléfono directo/celular, vigilancia u otros.** Además, se realizaron **1.999 atenciones** por parte de la Sociedad Concesionaria (para una solicitud puede ser necesario proporcionar más de un servicio o atención a la vez).

El principal requerimiento fue **“Reparación de vehículo in situ”** con un **30,57%**; le sigue **“Auxilios en accidentes”** con un **29,11%**; **“Remolque del vehículo en panne”** con un **26,26%**; **“Otros”** con un **10,06%**; **“Panne por falta combustible del vehículo”** con un **2,15%**; **“Detecta falla de vehículo y solicita otro servicio”** con un **1,05%**; **“Primeros Auxilios”** con un **0,35%**; **“Traslado de usuario a centro asistencial”** con un **0,35%** y **“Instalación de señales preventivas”** con un **0,10%** de las atenciones.

f) HECHOS RELEVANTES

a) Explotación:

Durante marzo de 2022, los flujos vehiculares presentaron una disminución de un 6,29% respecto al mes anterior, y en comparación con el mes de marzo del año 2021, presentó un incremento de un 12,68%. Los flujos en este mes son superiores a los presentados en el mismo mes para los años 2019 (9,17% mayores) y 2020 (38,65% 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 del mismo mes de años anteriores, manteniendo una leve tendencia a la baja durante estos meses del 2022.

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
- Casetas de cobro manual adicionales en lado poniente y lado oriente (estas últimas operativas hasta el 28 de marzo)
- Reversibilidad de casetas de cobro manual
- Para los días de contingencia con flujos críticos, se consideraron adicionalmente cajeros adelantados tándem.

Pese a este incremento en los flujos vehiculares, 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.

b) Obras de Construcción:

Durante el mes de marzo 2022 se continúa en proceso del desarrollo del Proyecto de Ingeniería de Detalle de todas las nuevas obras incluidas en las Bases de Licitación, que se basan en los Anteproyectos Referenciales que forman parte del contrato de concesión, donde se han recibido 4 entregas parciales, con los estudios de ingeniería básica e ingeniería conceptual de las obras de arquitectura para el Sector 1 y 2. Aún no se ha recibido la ingeniería de detalles de las obras viales y estructuras.

Se finalizaron las obras de la etapa 1 del PID Sistema de Cobro a implementar en Fase 1, y se retiraron las 8 casetas de cobro Manual que operaron en la época estival 2022, cumpliendo el propósito de atender de mejor forma a los usuarios de la Ruta 5 Talca Chillán, aumentando en más de un 20% la capacidad de atención. Además, se inician los trabajos previos a la ejecución de la etapa 3 del PID Sistema de cobro de peajes para la Fase 1, que debe estar operativa para fines del mes de agosto.

En lo que se refiere a elaboración de proyectos de la Fase 1, se encuentra aprobado casi la totalidad del PID Sistema Cobro Fase 1, versión G, y se espera contar con la revisión 0 para el mes de abril.

c) Participaciones Ciudadanas:

De acuerdo con el Plan de Participaciones ciudadanas, durante este mes no se realizaron reuniones de tipo institucionales.