Santiago, 23 de Septiembre 2021

**Minuta con respuestas a solicitudes de información realizadas en la**

**V Subcomisión Mixta de Presupuestos sesión del 20 septiembre del 2021**

**Solicitudes:**

1. **Solicitud de información del Senador Alejandro Garcia Huidobro**

*“Solicita informar acciones para dar solución a los embotellamientos en las salidas laterales de las carreteras concesionadas, tales como la salida a Rancagua, a San Fernando, entre otros.”*

*“Se requiere gestión con las Concesionarias para que coloquen portales adicionales (las concesionarias no tienen el personal necesario) ya que se tienen tacos de 3 km y esto es un tema de seguridad y evitar los accidentes.”*

1. **Solicitud de información del Senador Juan Pablo Letelier**
2. *“Abordar en la discusión estrangulamiento de contratos en la ruta 5 salida a Santa Cruz, paso a nivel Requínoa, salida a Chimbarongo, se atenta contra la calidad del Servicio, entregar evaluación al respecto al presentar el proyecto de presupuestos 2022.”*
3. *“Solicita enviar a la Comisión los certificados de destino final de residuos, tierra y/o escombros de todos los contratos financiados por la Dirección General de Concesiones sean ejecutados por terceros, contratistas o subcontratistas. Además, solicita informar el mecanismo de registro para tal fin.”*
4. **Solicitud de información del Diputado Cosme Mellado**

*“Qué pasa con Convento Viejo, estaba la idea de canalizar el agua a la comuna Palmilla y a sus alrededores, como va eso?”*

**Respuestas**

**I y II a): Respecto a lo consultado en estos puntos que tienen relación común con problemas de “embotellamiento, estrangulamiento” en vías concesionadas, podemos señalar lo siguiente.**

La Dirección General de Concesiones, tanto en el corto como en el mediano y largo plazo, está ejecutando algunas acciones con el propósito de mantener las plazas de peaje funcionando en un óptimo nivel, es decir, mantener bajos tiempos de servicio inclusive en las horas de mayor flujo vehicular.

* **Acciones de Corto Plazo:**

Con el objetivo de mejorar la operación de las plazas de peaje, actualmente se está realizando una campaña de mediciones de Tiempo de Espera en Cola (TEC) que, de acuerdo a los resultados obtenidos, permite exigir actualizaciones a los planes de atención de plazas de peaje, así como la construcción o instalación de nuevas pistas para las plazas de peaje según las respectivas regulaciones contractuales.

Adicionalmente, según el respectivo contrato de concesión, se están implementando distintas medidas, tales como:

• Se implementa gestión de vías de cobro para fines de semana largo y/o días festivos, funcionando en sistemas, por ejemplo, de 3x2 o 4x1, dependiendo de la dirección con mayor demanda de flujo vehicular.

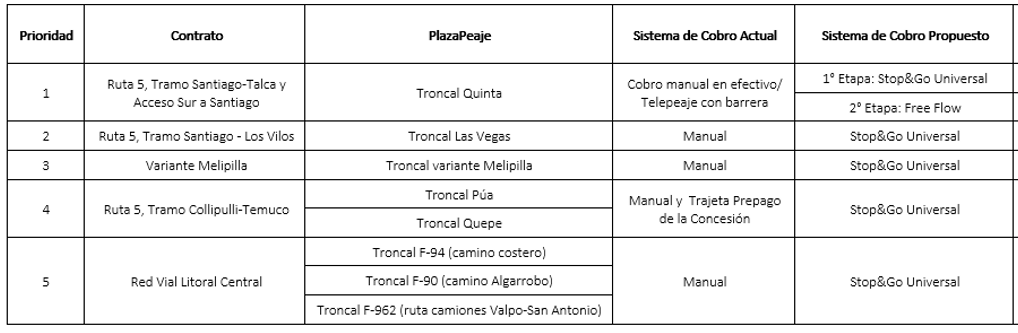
• Se implementa apoyo extra de cobro en fila cuando la demanda de flujo vehicular es mayor.

• Se implementa apoyo de personal para re-direccionar, dentro de la plaza de peaje, a los vehículos dependiendo de su dimensión de forma tal de generar un flujo expedito de vehículos livianos.

• Se refuerza la mantención preventiva de los equipos y sistema de cobro en todas las vías con la finalidad de evitar posibles problemas y desperfectos en la operación de equipos de cobro y barreras en vías.

* **Acciones de mediano y largo Plazo:**

En consideración al análisis de alternativas para mejorar la operación de plazas de peaje, a continuación, se presenta la priorización de 5 contratos de concesión, que están actualmente en etapa de explotación, en los que se estima necesaria la transición desde peaje manual a sistemas de cobro electrónico (Stop&go y/o Free Flow) de forma de aumentar la capacidad instalada. Sin perjuicio de lo anterior, se hace presente que para tales efectos se requiere tramitar una modificación de contrato de concesión, por lo que previamente se requiere obtener el V°B° del Ministerio de Desarrollo Social y Familia (MDSF), generar los borradores y tramitar los Actos Administrativos pertinentes.



En el caso del contrato **Ruta 5 Tramo Santiago-Talca**, además de la modificación de los sistemas de cobro en las plazas de peaje troncales, a largo plazo se evaluará la incorporación de sistemas de cobro electrónico en las plazas de peaje laterales de forma de aumentar la capacidad instalada.

En el caso de la re licitación del Contrato **Ruta 5 Tramo Talca-Chillán** que inició el 01 de abril de 2021, contempla la implementación del sistema de cobro electrónico Free Flow en las actuales plazas de peaje troncales (Río Claro y Retiro) y de sistema de cobro electrónico “Stop&Go” en los peajes laterales. Dicha implementación debe ocurrir en un plazo de 18 meses a partir de la fecha de adjudicación por lo que se espera esté implementada durante el segundo semestre de 2022. No obstante lo anterior, como se verá más adelante, se encuentra en desarrollo un proyecto para anticipar la implementación de peajes electrónicos en esta ruta.

Adicionalmente, se espera implementar soluciones análogas en las próximas re licitaciones de los contratos de concesión, tales como, Ruta 5 Tramo Chillán-Collipulli, Ruta 5 Tramo Santiago-Los Vilos, Acceso Norte a Concepción, entre otros.

**En lo específico y en referencia a la Ruta Talca Chillán**, complementar lo siguiente:

**Las Bases de Licitación contemplan como exigencia:**

Desde el mes dieciocho contado desde el inicio de la Concesión hasta la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras de los Subsectores A y C, o bien de los Subsectores B y D, según corresponda, coexistirá en forma conjunta para las Plazas de Peaje Troncales un Sistema de Peaje Manual y un Sistema de Peaje Electrónico en modalidad Multi Lane Free Flow, mientras que para las Plazas de Peaje Laterales, coexistirá en forma conjunta un Sistema de Peaje Manual y un Sistema de Peaje Electrónico en modalidad Stop & Go.

**Propuesta:**

Debido a la alta congestión a la que ha estado sometida la ruta, producto de un alza de aproximadamente el 20% del flujo vehicular con respecto al año 2019, y en consecuencia que la infraestructura existente en las plazas de peaje no está siendo suficiente, a pesar de su operación optimizada a máxima capacidad, se ha determinado la siguiente propuesta:

- Adelantar la implementación del sistema Multi Lane Free Flow.

- Implementar una solución transitoria que contribuya a aumentar la capacidad de las plazas existentes para afrontar la temporada alta.

- Desarrollar las adecuaciones antes descritas con el menor impacto en la operación de la vía.

Es preciso señalar, que, debido a la alta congestión concentrada en la actualidad, se hace inviable la instalación del pórtico de cobro MLFF haciendo uso del mismo eje transversal de emplazamiento de la plaza actual.

Por otro lado, se evaluó la posibilidad de desplazar el punto de cobro a un Dm distinto, con el fin de evitar afectaciones en la operación, pero debido a la solicitud de la Dirección General de Concesiones, y a nuestro interés de brindar un servicio óptimo, se llegó a una solución combinada que vendría a mitigar el problema actual de congestión en la ruta de manera celera y como consecuencia será parte de la solución definitiva.

A continuación, se presenta una secuencia constructiva de la propuesta relativa a cada plaza de Peaje:

**Plaza de Peaje Río Claro**

**Situación Actual**

* 6 vías por sentido

Diagrama

Descripción generada automáticamente

**Diciembre 2021 – Enero 2022**

Se genera ampliación de losa en la zona de jardines frente al edificio técnico, se elimina una vía en la plaza actual y se deja de paso libre con el fin de canalizar hacia nueva plaza tándem con 5 vías.

Diagrama, Dibujo de ingeniería

Descripción generada automáticamente

**Febrero – Marzo 2022**

Se habilita segunda plaza tándem en sentido Sur Norte y se canaliza a la pista distal de la plaza actual, de tal forma de poseer misma configuración en ambos sentidos, y con la posibilidad de ampliar la capacidad en mayor medida, modificando el eje, de tal manera de afrontar la contingencia.

Imagen que contiene Diagrama

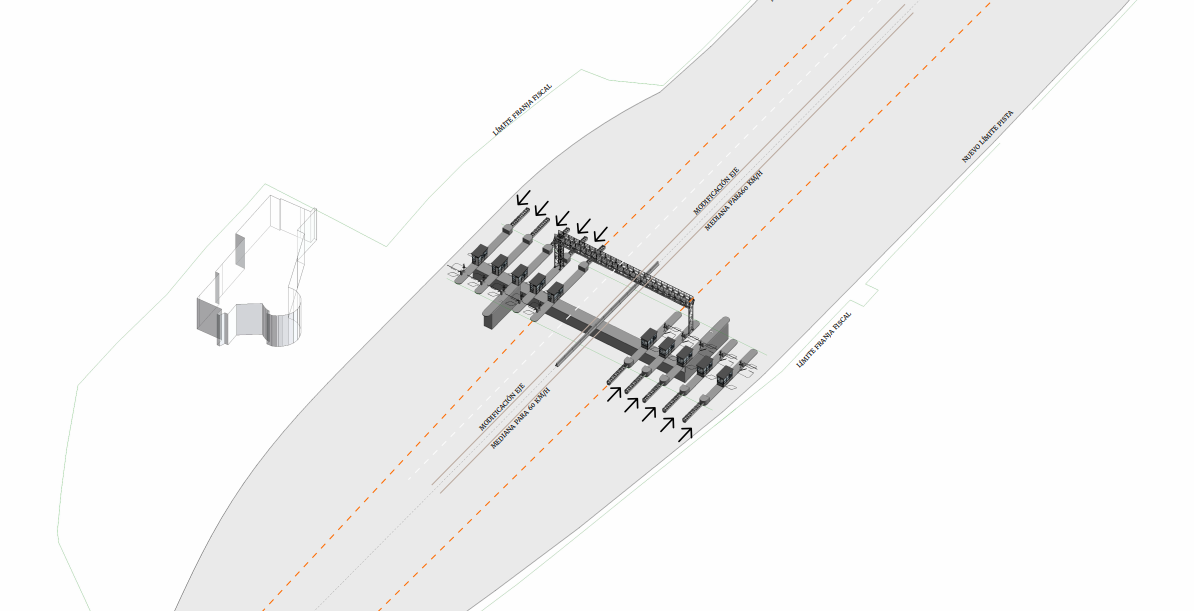
Descripción generada automáticamente

**Abril 2022**

Se habilita en pórtico Free-Flow y se demuele la plaza antigua

* 02 vías MLFF norte-sur
* 05 vías Manuales norte-sur
* 02 vías MLFF sur-norte
* 05 vías Manuales sur - norte

Con la disponibilidad de 5 vías manuales por sentido se asegura la funcionalidad mixta pese a la baja penetración del TAG,si fuera el caso.



**Solución posterior definitiva**

Se suprimen dos líneas de cobro, siempre y cuando la penetración de TAG lo permita, con el propósito de poseer un mayor ancho disponible en el sector del MLFF de tal forma de implementar una velocidad de operación de 120 km/h.

Diagrama, Dibujo de ingeniería

Descripción generada automáticamente

**Plaza de Peaje Retiro**

**Situación Actual**

* 6 vías por sentido

Diagrama

Descripción generada automáticamente

**Enero - Febrero 2022**

Se genera ampliación de losa en la zona de jardines frente al edificio técnico, Se elimina una vía en la plaza actual y se deja de paso libre con el fin de canalizar hacia nueva plaza tándem con 5 vías.

Diagrama, Dibujo de ingeniería

Descripción generada automáticamente

**Marzo – Abril 2022**

Se habilita segunda plaza tándem en sentido Sur Norte y se canaliza a la pista distal de la plaza actual, de tal forma de poseer misma configuración en ambos sentidos, y con la posibilidad de ampliar la capacidad en mayor medida, modificando el eje, de tal manera de afrontar la contingencia.

Imagen que contiene Diagrama

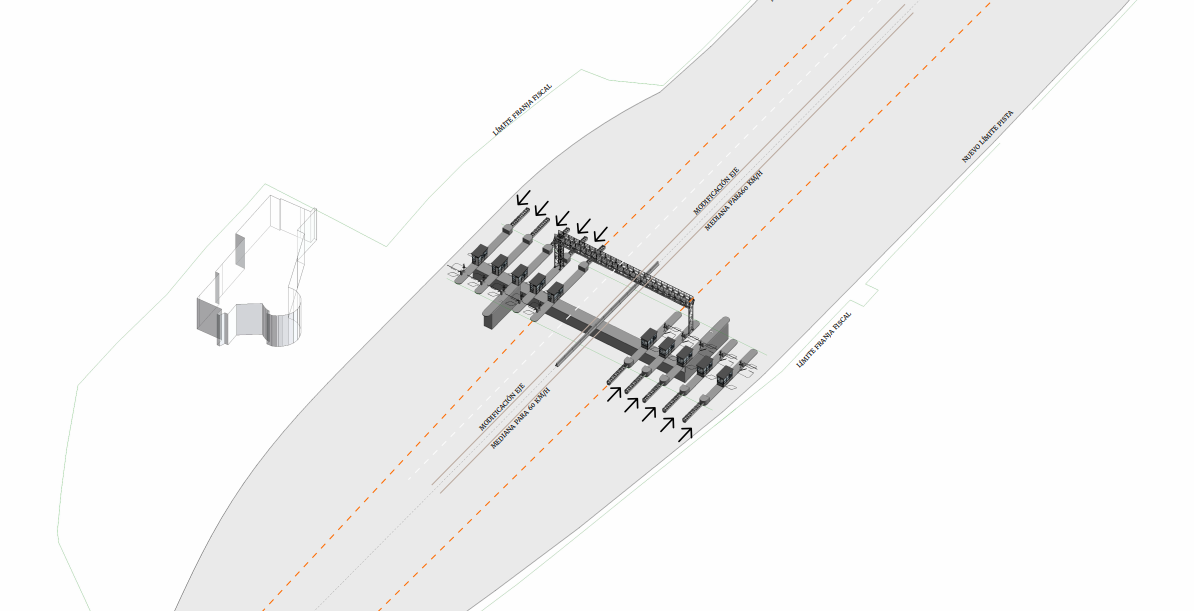
Descripción generada automáticamente

**Mayo 2022**

Se habilita en pórtico Free-Flow y se demuele la plaza antigua

* 02 vías MLFF norte-sur
* 05 vías Manuales norte-sur
* 02 vías MLFF sur-norte
* 05 vías Manuales sur - norte

Con la disponibilidad de 5 vías manuales por sentido se asegura la funcionalidad mixta pese a la baja penetración del TAG,si fuera el caso.



**Solución posterior definitiva**

Se suprimen dos líneas de cobro, siempre y cuando la penetración de TAG lo permita, con el propósito de poseer un mayor ancho disponible en el sector del MLFF de tal forma de implementar una velocidad de operación de 120 km/h.

Diagrama, Dibujo de ingeniería

Descripción generada automáticamente

1. **b): Respecto de los certificados de destino final**

De acuerdo a Glosa N° 11 de la Ley de Presupuesto 2021 de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, que dice *“La Dirección General de Concesiones de Obras Públicas deberá informar trimestralmente, basada en los certificados de destino final de escombros y tierras de todos los contratos de concesión, debiendo para este fin, contar con los respaldos respectivos, pudiendo para esto solicitar a todo concesionario que publique dicha información basado en los certificados que debiera tener respecto a todo contrato por obra ejecutado por terceros, sean estos contratistas o subcontratistas”***,** se informa que dicha información, fue despachada al Presidente de la Comisión Especial Mixta de Presupuesto del Congreso a través de los siguientes Ordinarios Dirplan:

* 1er Trimestre 2021: Ord. DP N° 305 del 29 de Abril 2021
* 2do Trimestre 2021: Ord. DP N° 490 del 29 de Julio del 2021

La información del 3er trimestre 2021, se enviará en el mes de octubre al Congreso.

Respecto de la petición en específico en la que se requiere adicionalmente la entrega también de los certificados de destino final de residuos, tierra y/o escombros de todos los contratos, señalar que estos serán requeridos a la brevedad a las Concesionarias y se enviarán a penas se cuente con ellos, no obstante sería bueno aclarar este punto ya que son más de 5.000 certificados.

1. **: Convento Viejo**

El Embalse Convento Viejo no contempla una red especial de distribución nueva hacia la comuna de Palmilla. Esta comuna tiene factibilidad de abastecimientos del embalse a través de la red de canales existente.

Lo que ha estado desarrollando el MOP a través de la Sociedad Concesionaria son los estudios para aumentar la cobertura de riego, incorporando la comuna de Marchihue. Para esto se ha realizado un estudio de ingeniería que modifican canales existentes, aumentando su capacidad y generando una red de riego en esa comuna.

Actualmente este estudio está en revisión por parte del Ministerio de Desarrollo Social y Familia, el que ha emitido observaciones, para lo cual se ha generado un equipo de trabajo entre ese Ministerio y la Inspección Fiscal.

Una vez que se cuente con la aprobación de la Evaluación Social se deberá evaluar en conjunto con el Ministerio de Hacienda la factibilidad y alternativas de financiamiento.

MAV\VNR\NGG\CSS