

20 de mayo de 2026

Nº de registro 202699303415

SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
Dirección Ejecutiva
PRESENTE

De mi consideración,

Mediante la presente, vengo a ingresar a vuestro servicio "CARTA CONDUCTORA INFORME TÉCNICO EN RESPUESTA A LA RESOLUCIÓN N°202699101467 DE LA D.E. DEL SEA PROYECTO INMOBILIARIO PARQUE ANTILHUE", correspondiente a Ant: Resolución Exenta N°20260810197 del 14 de mayo de 2026, mediante la cual la D.E. del SEA se pronuncia respecto de la admisión a trámite de los recursos de reclamación (PAC) atingentes al "Proyecto Inmobiliario Parque Antilhue", cuyo titular es Inmobiliaria Socovesa Sur S.A. Ref. Presentación por parte del Titular del proyecto de antecedentes procedentes, al tenor de los recursos de reclamación de los observantes del proceso de participación ciudadana admitidos a trámite..

Se adjunta documento:

- [CARTA_CONDUCTORA_INFORME_TÉCNICO_EN_RESPUESTA_A_LA_RESOLUCIÓN_N°202699101467_DE_LA_D.E._DEL_SEA_PROYECTO_INMOBILIARIO_PARQUE_ANTILHUE](#)

Archivos anexos:

- [INFORME_TÉCNICO_EN_RESPUESTA_A_LA_RESOLUCIÓN_N°202699101467_DE_LA_D.E._DEL_SEA_PROYECTO_INMOBILIARIO_PARQUE_ANTILHUE](#)
- [PERSONERÍA_PARA_REPRESENTAR_A_INMOBILIARIA_SOCOVESA_SUR_S.A.](#)

Saluda atentamente a usted,



Firmado Digitalmente por
Nicolás Silva Bruce
Fecha: 20-05-2026
15:39:48:980 UTC -04:00
Razón: Firma realizada
por el sistema OPV
Lugar: OPV

Nicolás Silva Bruce
Inmobiliaria Socovesa Sur S.A.

Persona Jurídica

Temuco, 20 de mayo de 2026

Señor
Arturo Farías Alcaíno
Director Ejecutivo
Servicio de Evaluación Ambiental
Presente

Ant. Resolución Exenta N°20260810197 del 14 de mayo de 2026, mediante la cual la D.E. del SEA se pronuncia respecto de la admisión a trámite de los recursos de reclamación (PAC) atinentes al “Proyecto Inmobiliario Parque Antilhue”, cuyo titular es Inmobiliaria Socovesa Sur S.A.

Ref. Presentación por parte del Titular del proyecto de antecedentes procedentes, al tenor de los recursos de reclamación de los observantes del proceso de participación ciudadana admitidos a trámite.

De mi consideración:

Nicolás Silva Bruce, cédula nacional de identidad N°16.210.173-0, en representación de Inmobiliaria Socovesa Sur S.A., RUT 96.791.150-K, en adelante “El Titular” del “Proyecto Inmobiliario Parque Antilhue”, todos domiciliados para estos efectos en Manuel Bulnes 655, Of. 13, comuna de Temuco, Región de La Araucanía, por intermedio de esta presentación a Ud. con respeto entrego Informe Técnico con los antecedentes considerados procedentes, al tenor de los recursos de reclamación de los observantes del proceso de participación ciudadana admitidos a trámite.


El Informe Técnico adjunto concluye que la petición del Reclamante no tiene sustento técnico, por cuanto las observaciones ciudadanas formuladas sobre el componente vial sí fueron debidamente consideradas en los fundamentos de la RCA.

En consecuencia, no correspondería dejar sin efecto la calificación ambiental favorable del Proyecto, ni que se retrotraiga el procedimiento a la etapa previa a la calificación.

Adicionalmente, tampoco corresponde abrir una nueva etapa de participación ciudadana, ya que no se configuran las condiciones establecidas en el artículo 96 del Reglamento del SEIA.

En virtud de todo lo expuesto, solicito a Ud., tener por cumplido, dentro de plazo, lo indicado en el Resuelvo N°4 de la Resolución Exenta N°20260810197.

Sin otro particular, saluda atentamente a usted,


Firmado digitalmente
por NICOLAS SILVA
BRUCE
Fecha: 2026.05.20
15:23:00 -04'00'

Nicolás Silva Bruce
CIN°16.210.173-0
Representante legal
Inmobiliaria Socovesa Sur S.A.
RUT 96.791.150-K

INFORME TÉCNICO

EN RESPUESTA A LA RESOLUCIÓN N°202699101467 DE LA D.E. DEL SEA

PROYECTO INMOBILIARIO PARQUE ANTILHUE

1. INTRODUCCIÓN

En atención al Resuelvo N°4 de la Resolución N°202699101467 del 14 de mayo de 2026 de la Dirección Ejecutiva (D.E.) del Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) que “*Se pronuncia respecto de la admisión a trámite de los recursos de reclamación (PAC) atinentes al “Proyecto Inmobiliario Parque Antilhue”*”, el presente Informe Técnico desarrolla los fundamentos por parte de Inmobiliaria Socovesa Sur S.A. (Titular del Proyecto) que sustentan la decisión del SEA de la Región del Biobío de otorgar la RCA favorable del Proyecto sin mediar un segundo proceso de participación ciudadana.

La mencionada resolución de la D.E. del SEA acogió a trámite en específico el recurso de reclamación de don Juan Pablo Benvenuto Guzmán (en adelante “el ciudadano” o “el Reclamante”), indicando que:

- Dicho recurso solicita dejar sin efecto la RCA por cuanto no se habrían considerado debidamente las observaciones ciudadanas y, en subsidio, se solicita que el procedimiento se retrotraiga a la etapa previa a la calificación y se abra una nueva etapa de participación ciudadana por haber existido modificaciones sustantivas.
- Y que, conforme al artículo 30 bis de la Ley N°19.300, el Reclamante se encuentra habilitado para reclamar única y exclusivamente respecto de las observaciones que efectivamente haya planteado en el marco del proceso PAC llevado a cabo a propósito del Proyecto, y que estime no fueron debidamente consideradas en los fundamentos de la RCA, no siendo legalmente procedente extender su reclamo a otros aspectos no observados por su parte en dicha oportunidad legal.

En concreto, don Juan Pablo Benvenuto Guzmán reclama lo siguiente:

La presente reclamación se funda en que las observaciones ciudadanas formuladas respecto del informe técnico de vialidad no fueron debidamente consideradas en los fundamentos de la RCA. En específico, las observaciones planteadas cuestionaban errores de forma y de fondo del informe original, entre ellos deficiencias en la consistencia de los datos utilizados, errores de presentación, carencia de antecedentes suficientes y, especialmente, la utilización de información y variables de base que no correspondían a la temporalidad que el propio informe (ambiental en lo relativo a la vialidad) sugería, afectando con ello la confiabilidad técnica del análisis vial presentado.

Sin embargo, en vez de dar respuesta directa, específica y fundada a las observaciones efectuadas sobre ese informe original, lo que ocurrió en los hechos fue la incorporación de un “nuevo informe” distinto del anteriormente sometido al conocimiento de la ciudadanía.

Este nuevo antecedente, según se aprecia de su revisión comparativa, no constituye una mera aclaración o complemento, sino una reformulación sustantiva del soporte técnico original, pues incorpora una metodología distinta, una jornada de terreno diversa y una nueva base empírica para el análisis. Por ello, la respuesta del titular no puede entenderse como una contestación suficiente a las observaciones ciudadanas formuladas respecto del antecedente originalmente sometido a PAC.

Lo anterior es especialmente grave, porque la participación ciudadana en el SELA tiene precisamente por objeto permitir que la comunidad se informe y formule observaciones sobre los antecedentes efectivamente relevantes de la evaluación, debiendo dichas observaciones ser respondidas fundadamente en la RCA. El SEA explica en su sitio oficial que las observaciones de la comunidad deben ser consideradas en los fundamentos de la RCA y que, en las DLA con PAC, existe reclamación cuando dichas observaciones no fueron bien consideradas.

Más aún, el propio SEA informó en 2024 que, si durante la evaluación de una DLA que ha tenido PAC ésta es objeto de aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones que **modifican sustantivamente** el proyecto o los impactos ambientales que genera o presenta, la autoridad **debe abrir de oficio una nueva etapa de PAC**, por 10 días. ()

En este caso, estimo que precisamente eso era lo que correspondía. Si el informe vial observado presentaba fallas estructurales en sus variables de base, entonces sus resultados carecían de aptitud técnica para sustentar válidamente la evaluación del componente vial. Y si, frente a esas observaciones, el titular reemplazó en los hechos dicho sustento por un nuevo informe, con diferencias metodológicas y empíricas sustantivas, entonces ya no se estaba respondiendo al mismo antecedente técnico conocido por la ciudadanía, sino introduciendo uno nuevo. Bajo ese escenario, no resultaba jurídicamente suficiente continuar el procedimiento como si se tratara de simples precisiones menores.

Por ello, solicito expresamente se informe, de manera técnica, detallada y fundada, por qué razón el SEA estimó que no era necesario abrir una nueva etapa de participación ciudadana o retrotraer el procedimiento, considerando que el nuevo informe vial no mantendría identidad técnica suficiente con el antecedente originalmente sometido a observación ciudadana. Asimismo, solicito se revise si, conforme al artículo 96 del Reglamento del SELA y a los criterios oficiales del propio Servicio, correspondía haber dispuesto una nueva PAC por modificaciones sustantivas. ()

En mérito de lo expuesto, solicito:

1. Que se tenga por interpuesta la presente reclamación respecto de la RCA del proyecto “Proyecto Inmobiliario Parque Antilhue”.
2. Que se declare que las observaciones ciudadanas formuladas sobre el componente vial **no fueron debidamente consideradas en los fundamentos de la RCA.**
3. **Que se deje sin efecto la calificación ambiental favorable**, o en subsidio, se retrotraiga el procedimiento a la etapa previa a la calificación, a fin de que se incorpore debidamente la revisión del nuevo informe vial y **se abra una nueva etapa de participación ciudadana, si se determina que las modificaciones introducidas fueron sustantivas.**
4. Que se tengan por acompañados, en su oportunidad, los antecedentes comparativos entre el informe vial originalmente observado y el nuevo informe presentado por el titular.

Dicho lo anterior, se observa que las temáticas relevantes del recurso de reclamación en comento, corresponden en específico a: (i) si la observación ciudadana fue incluida en los fundamentos de la RCA, (ii) si tuvo consideración adecuada, y (iii) si existen modificaciones sustantivas que ameriten la apertura de una nueva PAC.

A continuación, nos referimos a cada una de ellas.

2. ANÁLISIS TÉCNICO DE LA RECLAMACIÓN CIUDADANA

i) *De la inclusión de la observación ciudadana*

De la revisión de las observaciones ciudadanas presentes en el expediente de evaluación ambiental del Proyecto¹, se advierte que la observación específica del Reclamante se encuentra disponible en:

<https://infirma.sea.gob.cl/DocumentosSEA/MostrarDocumento?docId=2025/05/28/d9d7-e84a-4ee6-b4b0-b653efd707b1>

En este punto, cabe tener presente que las observaciones ciudadanas a considerar como parte del expediente de evaluación ambiental del Proyecto corresponden a aquellas que se hubieran emitido válidamente y que, además, correspondan a los aspectos ambientales del Proyecto, conforme lo establece las exigencias del Reglamento del SEIA (literal g ter) del artículo 2 y artículo 83). De esta forma, el SEA genera un consolidado de las observaciones ciudadanas admisibles para que sean respondidas por el Titular, que, en este caso, correspondió al documento “Anexo Participación Ciudadana”, disponible en: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2026/01/13/f97_Anexo_PAC_MS_Alerces_v4_firmado.pdf

De la revisión del “Anexo Participación Ciudadana” emanado por el SEA, se advierte que la observación del Reclamante, dada su extensión, se presenta dividida en varias partes, correspondiendo en específico a las observaciones 1.2, 1.5, 1.99, 1.73, 1.74, 1.272, 1.273, 1.274, 1.275, 1.276, 1.277, 1.278, 1.279, 1.280, 1.281, 1.282, 1.283, 1.373, 1.397 y 1.398 del mencionado documento, abarcando, la suma de cada una la totalidad de su observación ciudadana.

A su vez, en el Anexo 14 de la Adenda del Proyecto, el Titular presentó las respuestas a las observaciones ciudadanas contenidas en el documento “Anexo Participación Ciudadana”, siguiendo el mismo orden y numeración de dicho documento. El Anexo 14 de la Adenda se encuentra disponible en: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/11/28/Anexo_14_Respuestas_ICSARA_Ciudadano.pdf

En este punto, cabe tener presente que según establece el artículo 83 del Reglamento del SEIA *“Todas las observaciones ciudadanas que sean admisibles deberán ser consideradas como parte del proceso de calificación ambiental y el Servicio deberá hacerse cargo de ellas, pronunciándose fundadamente en su resolución. Dicho pronunciamiento se incorporará en el Informe*

¹ https://seia.sea.gob.cl/expediente/expedientesEvaluacion.php?modo=ficha&id_expediente=2164243219

Consolidado de Evaluación, a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el inciso 3° del artículo 29 de la Ley.

En consecuencia con lo anterior, el Informe Consolidado de Evaluación (ICE) del Proyecto está acompañado de un documento “Anexo ICE PAC” donde el SEA da respuesta a las observaciones ciudadanas, siendo específicamente la observación N°180 del mencionado documento la correspondiente a la del Reclamante, la que además está dividida en 18 partes (desde la 180.1 a la 180.18) en virtud del contenido de la observación ciudadana, cada una con la cita explícita a la parte de la observación específica que se responde y su respectiva respuesta (que en total suman 46 páginas). El “Anexo ICE PAC” se encuentra disponible en: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2026/02/05/ANEXO_ICE_PAC_ANTILHUE_REV.pdf

Por su parte, de la revisión de la RCA, se advierte que la observación ciudadana del Reclamante fue considerada en los mismos términos que en el “Anexo ICE PAC” (observación N°180). La RCA se encuentra disponible en: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2026/03/05/RCA_20260810197_PROYECTO_INMOBILIARIO_ANTILHUE_0001_FIRMADA_FINAL_2.pdf

En este punto, cabe mencionar que desde el punto de vista normativo se entiende que la resolución que califica ambientalmente el proyecto opera en la práctica como una norma para éste. Forma parte integrante de dicha resolución, la DIA y sus anexos, la Adenda y sus anexos, y el ICE. Por tal razón, al referirse a la Resolución Exenta que califica ambientalmente el proyecto o RCA, se entiende que esta incluye todos los documentos involucrados en su tramitación.

En consecuencia, la observación ciudadana del Reclamante sí fue considerada cabalmente en los fundamentos de la RCA, indicándose expresamente en las distintas partes de la observación N°180 como encabezado de la respuesta que *“Esta Autoridad Ambiental considera pertinente la observación toda vez que hace referencia a aspectos de la evaluación del proyecto”*.

ii) De la consideración adecuada de la observación ciudadana

De la revisión del recurso de reclamación de don Juan Pablo Benvenuto Guzmán, disponible en el expediente de evaluación ambiental del proyecto², no se advierte que el Reclamante indique expresamente que su observación ciudadana, la que emitió durante el Proceso de Participación Ciudadana, no hubiera sido debidamente considerada en los fundamentos de la RCA, limitándose a exponer más bien un argumento genérico, a saber: *“vengo en formular reclamación respecto de la forma en que fueron consideradas las observaciones ciudadanas vinculadas al componente vial del proyecto”, “La presente reclamación se funda en que las observaciones ciudadanas formuladas respecto del informe técnico de vialidad no fueron debidamente consideradas en los fundamentos de la RCA. En específico, las observaciones planteadas cuestionaban errores de forma y de fondo del informe original, entre ellos deficiencias en la consistencia de los datos utilizados, errores de presentación, carencia de antecedentes suficientes y, especialmente,*

² Recurso de Reclamación de don Juan Pablo Benvenuto Guzmán disponible en: https://seia.sea.gob.cl/expediente/expedientes.php?id_expediente=2168229329

la utilización de información y variables de base que no correspondían a la temporalidad que el propio informe (ambiental en lo relativo a la vialidad) sugería, afectando con ello la confiabilidad técnica del análisis vial presentado.”, lo anterior, a modo de resumen de lo que habrían sido las observaciones ciudadanas. Se puede inferir que dicho planteamiento genérico, abarcaría las observación de cualquier ciudadano considerando que en el documento “Anexo Participación Ciudadana” emitido por el SEA, quedan consignadas un total de 256 observaciones ciudadanas referidas al “informe vial” presentado en el marco de la DIA. El reclamante no hace referencia explícita al documento que contiene su propia observación ciudadana ni a cuáles son los aspectos en concreto que no habrían sido debidamente considerados en los fundamentos de la RCA.

El Reclamante se limita a indicar que “Sin embargo, en vez de dar respuesta directa, específica y fundada a las observaciones efectuadas sobre ese informe original, lo que ocurrió en los hechos fue la incorporación de un “nuevo informe” distinto del anteriormente sometido al conocimiento de la ciudadanía.”, lo que resulta contradictorio a su propia observación ciudadana. Al respecto, dentro del contenido del archivo PDF presentado por el Reclamante y que forma parte de su observación ciudadana formalmente presentada al SEIA, el Reclamante indica expresamente que “En vista de estos antecedentes, se considera fundamentado **solicitar un nuevo informe** que contemple una revisión exhaustiva de los puntos observados” (énfasis agregado)³.

Se evidencia además que el reclamo del ciudadano, en sí consiste en la sola existencia de un “nuevo informe vial” más que una justificación técnica suficiente de porqué este documento no respondería a las observaciones ciudadanas referidas a materia vial.

El Reclamante además indica en su recurso de reclamación: “Este nuevo antecedente, según se aprecia de su revisión comparativa, no constituye una mera aclaración o complemento, sino una reformulación sustantiva del soporte técnico original, pues incorpora una metodología distinta, una jornada de terreno diversa y una nueva base empírica para el análisis. Por ello, la respuesta del titular no puede entenderse como una contestación suficiente a las observaciones ciudadanas formuladas respecto del antecedente originalmente sometido a PAC.” lo que no es correcto.

En primer lugar, cabe reiterar que por Reglamento del SEIA, es el SEA quien debe responder a las observaciones ciudadanas (artículo 83), no el Titular. Sin obviar que para sus respuestas, el SEA podrá utilizar la información técnica que el Titular haya aportado durante el proceso de evaluación de impacto ambiental.

En segundo lugar, la presentación de un “nuevo informe vial” en Adenda no es antojadiza, sino que responde en concreto al Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones y Ampliaciones (ICSARA) que contiene las observaciones válidamente emitidas por la autoridad ambiental y al “Anexo Participación Ciudadana” que contiene las observaciones de los ciudadanos⁴ y que se refieren a la materia del informe.

³ Último párrafo de la página 9 del documento “SIE_Observaciones_JP.pdf” disponible como Anexo en la observación ciudadana del Reclamante: <https://inforfirma.sea.gob.cl/DocumentosSEA/MostrarDocumento?docId=2025/05/28/d9d7-e84a-4ee6-b4b0-b653efd707b1>

⁴ ICSARA Ciudadano o “Anexo Participación Ciudadana” disponible en: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/07/14/ICSARA_CIUDADANO_DIA_P_INMOBILIARIO_ANTILHUE.pdf

Y en este punto, cabe considerar que el informe vial presentado en Adenda responde a la totalidad de observaciones formuladas por la autoridad en el ICSARA Técnico, documento en el cual a partir de observaciones de la I. Municipalidad de Concepción⁵ y del propio SEA de la región del Biobío, se solicitó expresamente ampliar el análisis originalmente presentado en la DIA, considerando los potenciales efectos hacia sectores habitacionales de la comuna de Concepción⁶, requiriendo, por lo tanto, una ampliación del área de estudio, y un mayor detalle respecto de la caracterización de dicha área sobre aspectos de rutas, medios de transporte y flujos de desplazamiento de la población aledaña al Proyecto en la situación actual⁷, lo que debía incluirse en el anexo correspondiente según solicitud expresa de la autoridad. Dicha petición técnica incluida en el ICSARA, requiere de mediciones adicionales en terreno. Cabe mencionar además que las mencionadas observaciones de la autoridad en ningún caso insinúan que el informe vial presentado en la DIA presentara “errores de forma y de fondo”, sino que solamente se trata de ampliaciones que fueron consideradas relevantes para la evaluación ambiental. A mayor abundamiento, la SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones de la región del Biobío se declaró conforme respecto de la DIA⁸, al igual que la Dirección de Vialidad⁹, evidenciándose entonces que para los organismos técnicos competentes sobre la materia el informe vial originalmente presentado en la DIA era adecuado manifestando su conformidad explícita.

Y en ese contexto y considerando las definiciones de las palabras “aclaración”, “rectificación” y “ampliación”, es que el propio D.S. N°40/2013 del Ministerio del Medio Ambiente,

⁵ Of. Ord. N°225/2025 de la I. Municipalidad de Concepción, que se pronuncia sobre la DIA “Proyecto Inmobiliario Parque Antilhue”, disponible en: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/03/06/Folio_2025-08-13-20.pdf

⁶ El Proyecto se ubica en la comuna de Talcahuano, casi en el límite con la comuna de Concepción.

⁷ ICSARA Técnico con las observaciones de la autoridad ambiental disponible en: https://firma.sea.gob.cl/publicaciones/2025/03/20/1742500362_2164728424. Se destaca que las observaciones referidas a materia vial corresponden a:

- La observación N°8: “8. El flujo vehicular que se describe en la DIA indica que habrá circulación por las vías próximas al proyecto, en especial en horario punta, lo que aumentaría significativamente la condición de congestión que actualmente se registra en el sector, por lo que se solicita al titular complementar la información respecto del impacto y los efectos que se generarían a los sectores habitacionales de la comuna de Concepción.”, y
- La observación N°10: “10. Se solicita presentar análisis del artículo 7, letra b), considerando los criterios establecidos en la “Guía Área de Influencia de los Sistemas de Vida y Costumbres de Grupos Humanos en el SELA” (SEA, 2020), por lo cual se solicita incluir en el anexo en cuestión y ampliar la información proporcionada respecto a rutas, medios de transporte y flujos de desplazamiento de la población aledaña al proyecto. Por tanto, se solicita incorporar antecedentes sobre las siguientes aristas:

Descripción de los sistemas de movilidad local (vehicular, peatonal, bicicletas, otros).

Jerarquía de la red vial (carácter, estándar).

Estructura y flujos de trayectos/ viajes, tránsito según franjas horarias (punta mañana- punta medio día- punta tarde).

Formas/ tipos de transporte (público/ privado).

Relación tiempos/ distancia en desplazamientos, según los diferentes tipos de transporte, por ejemplo, público, privado, ciclistas, peatones (urbano/ rural).

Perfil de usuarios del transporte (origen/ destino, otros).

En virtud de lo anterior, se solicita al titular incluir en el anexo en cuestión el análisis del literal b) del artículo 7, y con ello dar cuenta si se generan o no los efectos, características, o circunstancias del art. 11 de la ley 19.300, considerando aporte del proyecto al flujo actual. Se recomienda integrar gráficas que faciliten la comprensión y evaluación del componente vial.”

⁸ Oficio disponible en: https://seia.sea.gob.cl/archivos/2025/03/11/23b_Folio_2025-08-13-17.pdf

⁹ Oficio disponible en: <https://infirma.sea.gob.cl/DocumentosSEA/MostrarDocumento?docId=2025/03/14/54ac-005e-41a4-aa06-1c14f20ffd21>

correspondiente al Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), admite que los informes técnicos entregados originalmente en una DIA sean modificados, incluso reemplazados, en instancias de Adendas según sea el mérito del caso.

Cabe hacer presente que el informe vial presentado en Adenda responde a la totalidad de observaciones referidas sobre la materia que están contenidas en el documento “Anexo Participación Ciudadana” emitido por el SEA, no solamente a las formuladas por el Reclamante sino también aquellas del resto de los ciudadanos que participaron en el Proceso de Participación Ciudadana, y que a modo de ejemplo, abordaron, este otros aspectos, los siguientes:

- Utilizar mediciones viales actualizadas de la situación actual del área de estudio.
- Ampliar el área de estudio hacia la comuna de Concepción, específicamente a los sectores San Andrés del Valle, Jardines de Antilhue, Lomas de San Sebastián y Fuentes de Lomas.

Cabe mencionar que sin perjuicio de que el expediente ambiental del Proyecto contiene dos informes viales, el Anexo 12 de la DIA y el Anexo 12 de la Adenda, cada uno de ellos es válido en su propio contexto, siendo el Anexo 12 de la Adenda una rectificación y una ampliación del Anexo 12 de la DIA en los aspectos que resultaron pertinentes, conforme se evidencia en el propio expediente.

Sin ser el Anexo 12 de la Adenda *“una reformulación sustantiva del soporte técnico”* del proceso de evaluación de impacto ambiental del proyecto como pretende la Reclamante, tal como se explica en la sección iii) del presente documento, siendo a su vez el citado anexo sustento suficiente para las respuesta del Titular dadas en el Anexo 14 de la Adenda, y siendo las respuestas dadas por el SEA en el ICE y en la RCA una contestación completa y suficiente a las observaciones ciudadanas formuladas en el contexto del SEIA.

En específico lo que reclama el ciudadano respecto de que *“las observaciones planteadas cuestionaban errores de forma y de fondo del informe original”* se desprende que los mencionados errores corresponden a: (i) *“deficiencias en la consistencia de los datos utilizados”*, (ii) *“errores de presentación”*, (iii) *“carencia de antecedentes suficientes”* y (iv) *“utilización de información y variables de base que no correspondían a la temporalidad que el propio informe (ambiental en lo relativo a la vialidad) sugería”*; sin indicar el Reclamante con exactitud ni precisión a cuáles deficiencias, errores, carencias, información y variables se refiere en su recurso de reclamación.

Y respecto de que el *“nuevo informe vial”* constituiría *“una reformulación sustantiva del soporte técnico original”*, se desprende que para el Reclamante corresponde específicamente a que los cambios sustantivos serían: *“una metodología distinta”*, *“una jornada de terreno diversa”* y *“una nueva base empírica para el análisis”*; sin indicar el Reclamante con exactitud y precisión a cuál metodología, jornada de terreno y base empírica se refiere en su recurso de reclamación, ni tampoco cuales serían aquellos originales, ni la supuesta diferencia entre ellos.

Desprendiéndose entonces que todo lo anterior redundante solamente en que el recurso de reclamación se funda exclusivamente en la necesidad del Reclamante de una explicación sobre la inclusión o reemplazo de campañas de terreno en materia vial, lo que se encuentra técnicamente justificado para el caso del Proyecto. Evidenciándose además con esto, que **el**

Reclamante introduce una nueva observación ciudadana con la presentación de este recurso de reclamación.

Reiterándose nuevamente que ninguna de estas cuestiones fue objeto de observación por parte de la autoridad ambiental en instancia de evaluación de la DIA ni en instancia de evaluación de la Adenda del Proyecto. Siendo por lo tanto las eventuales “fallas estructurales” del primer informe apreciaciones personales del Reclamante y no de la autoridad competente. Y, tal como se puede ver, la solvencia técnica del primer y segundo informe vial nunca estuvo en cuestión por las autoridades especialistas en esta materias.

iii) Sobre modificaciones sustantivas y apertura de una nueva PAC

Respecto de este punto, tal como indica el Reclamante, la apertura de una nueva PAC concurre solamente “si durante la evaluación de una DIA que ha tenido PAC ésta es objeto de aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones que **modifican sustantivamente el proyecto o los impactos ambientales que genera o presenta**” (énfasis agregado), lo que no corresponde a la situación del Proyecto. Al respecto se debe considerar lo que expresamente indica el artículo 96 del Reglamento del SEIA sobre la materia:

*“(...) Se entenderá que las aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones afectan sustantivamente al proyecto o actividad o a los impactos ambientales, cuando incorporadas éstas en la Adenda de acuerdo a lo establecido en el artículo 51 del Reglamento, **es posible apreciar una alteración significativa en la ubicación de las partes, obras o acciones del proyecto o actividad y/o en la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales generados.**(...)”* (énfasis agregados)

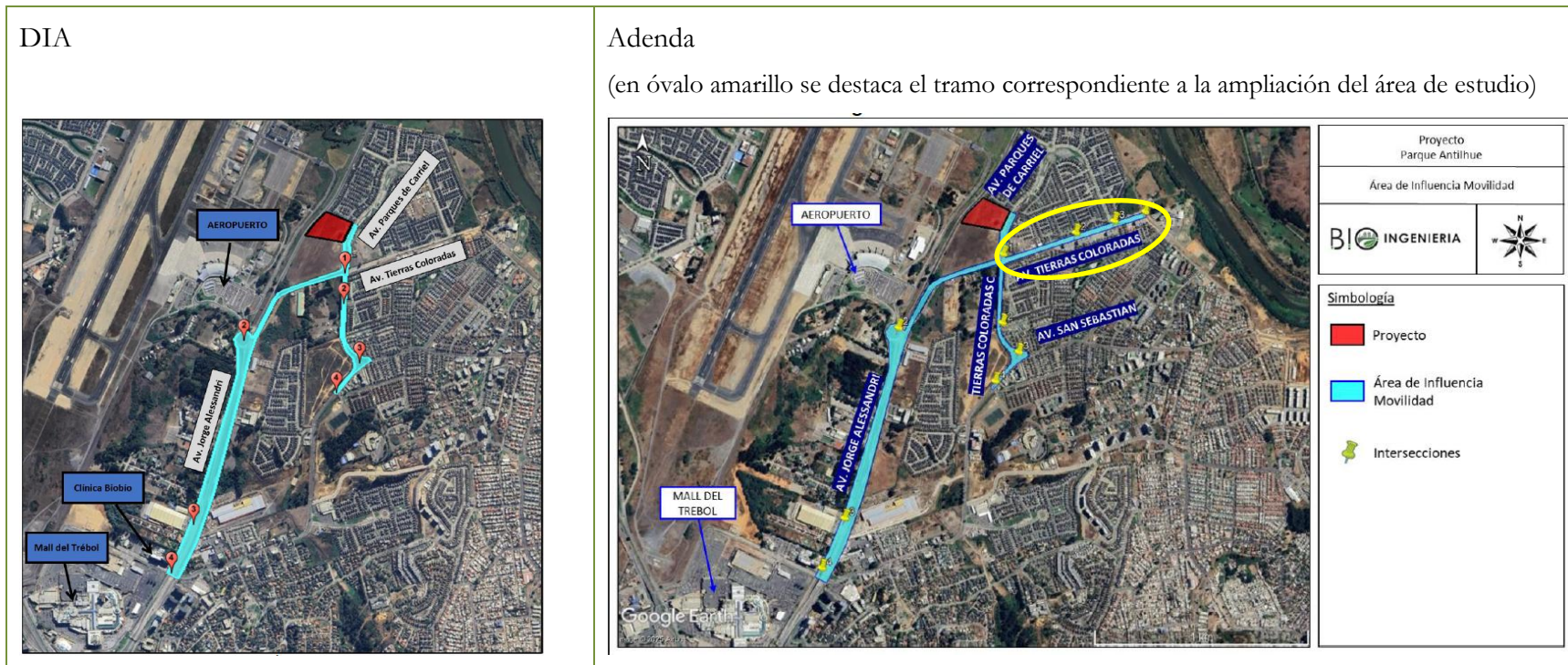
En ese contexto, no basta con modificar un informe de especialidad específica (en este caso, el informe vial) para que se esté frente a una “*modificación sustantiva*” de aquellas referidas en el artículo 96 del Reglamento del SEIA, sino que debe evidenciarse que esa modificación de refiera a una alteración **significativa** en la ubicación de las partes, obras o acciones del proyecto, y/o una alteración **significativa** en la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales generados.

Ninguna de las dos condiciones antes referidas es el caso del informe vial en cuestión, por lo que la aplicación del artículo 96 del Reglamento del SEIA que pretende el Reclamante no tiene asidero. Tal como se evidencia en el Anexo 12 de la Adenda, en comparación con el Anexo 12 de la DIA, la información del Proyecto atingente al informe vial no ha sufrido cambios significativos: en ambas versiones se mantienen prácticamente inalterados los flujos viales generados y atraídos por el Proyecto en sus fases de construcción y operación; se mantiene las rutas más probables para el tránsito durante la fase de construcción, y se considera rutas adicionales hacia la comuna de Concepción (específicamente hacia el sector San Andrés del Valle Jardines de Antilhue, Lomas de San Sebastián y Fuentes de Lomas) conforme lo solicitado por la autoridad y los ciudadanos.

Cabe mencionar que las observaciones ciudadanas se enfocan principalmente en la fase de operación del Proyecto, para la cual la determinación de los flujos viales se basa exclusivamente en la superficie de las viviendas que considera el Proyecto y en las tasas de inducción de viajes establecidas en el D.S. N°30/2019 MTI “Reglamento sobre mitigación de impactos al sistema

de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano”, aspecto que no se ve modificado en Adenda respecto de lo presentado originalmente en la DIA; mientras que las rutas más probables de tránsito dependen de los puntos de origen y destino de los insumos y excedentes de construcción, así como de los lugares donde existan bienes, equipamiento y servicios a los que la comunidad residente del Proyecto pudiera acceder de acuerdo a la información contenida en el Informe de caracterización de los Sistemas de Vida y Costumbres de Grupos Humanos (Anexo 13 de la DIA y su actualización en Anexo 10 de la Adenda). En consecuencia, no hay alteración significativa en la ubicación de las partes, obras o acciones del Proyecto en el informe vial, por lo que no corresponde aplicar el artículo 96 del Reglamento del SEIA por esta causa.

Figura 1 Área de estudio – Informe vial



Fuente: Elaboración propia en base Anexo 12 de la DIA (Estudio de Movilidad) y Anexo 12 de la Adenda (Actualización Estudio de Movilidad).

Tabla 1 Antecedentes de Descripción de Proyecto identificados y requeridos en el informe vial

CONTENIDO	ANEXO 12 DE LA DIA ESTUDIO DE MOVILIDAD	ANEXO 12 DE LA ADENDA ACTUALIZACIÓN ESTUDIO DE MOVILIDAD
FLUJOS VEHICULARES FASE DE CONSTRUCCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Promedio de 120 trabajadores. ▪ Partición modal viajes del Proyecto: <ul style="list-style-type: none"> ○ Transporte público: 45. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Promedio de 120 trabajadores. ▪ Partición modal viajes del Proyecto: <ul style="list-style-type: none"> ○ Transporte público: 49.


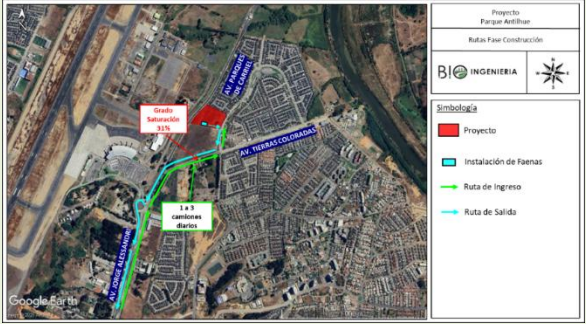
CONTENIDO	ANEXO 12 DE LA DIA ESTUDIO DE MOVILIDAD	ANEXO 12 DE LA ADENDA ACTUALIZACIÓN ESTUDIO DE MOVILIDAD																																																																																				
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Transporte privado: 46. ○ Caminata: 23. ○ Ciclos: 2 ○ Otros (combinado): 4 ▪ Transporte privado: <ul style="list-style-type: none"> ○ Tabla 5-3 del informe. ○ Durante el día el flujo de camiones varía entre 2 a 8 camiones diarios. ○ Se evalúa un caso desfavorable donde ingresan 4 camiones por hora que transformados en vehículos equivalentes resulta en 10 (veq/hora). 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Transporte privado: 29. ○ Caminata: 29. ○ Ciclos: 2 ○ Otros (combinado): 11 ▪ Transporte privado: <ul style="list-style-type: none"> ○ Tabla 7-3 del informe. ○ Durante el día el flujo de camiones varía entre 1 a 3 camiones diarios. ○ Se evalúa un caso desfavorable donde ingresan 2 camiones por hora que transformados en vehículos equivalentes resulta en 5 (veq/hora). ○ Se considera además el transporte privado de los trabajadores en dirección al proyecto. 																																																																																				
RUTAS DE CONSTRUCCIÓN	Ingreso y Egreso: Av. Jorge Alessandri – Av. Tierra Coloradas – Av. Parques de Carriel – Proyecto.	Ingreso y Egreso: Av. Jorge Alessandri – Av. Tierra Coloradas – Av. Parques de Carriel – Proyecto.																																																																																				
FLUJOS VEHICULARES DE OPERACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cantidad viviendas: 437. ▪ Superficie promedio 59,7 m2 ▪ Categorización IMIV: <ul style="list-style-type: none"> ○ Transporte privado: 248 veh/h, categoría Intermedio, 4 intersecciones. ○ Otros modos: 322 viajes/h, categoría Intermedio, 3 intersecciones. ▪ Flujos generados por el Proyecto – Entrada (Tabla 6-7): <table border="1" data-bbox="457 1133 978 1235"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Proyecto</th> <th rowspan="2">Periodo</th> <th colspan="4">Flujos de Entrada Inducidos por Vivienda</th> </tr> <tr> <th>Transporte Privado</th> <th>Transporte Público</th> <th>Peatones</th> <th>Ciclos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">(SP): 50 < SP ≤ 60 m2</td> <td>Punta Mañana</td> <td>35</td> <td>35</td> <td>18</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Punta Tarde</td> <td>175</td> <td>175</td> <td>90</td> <td>25</td> </tr> </tbody> </table> ▪ Flujos generados por el Proyecto – Salida (Tabla 6-8): <table border="1" data-bbox="457 1279 978 1382"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Proyecto</th> <th rowspan="2">Periodo</th> <th colspan="4">Flujos de Salida Inducidos por Vivienda</th> </tr> <tr> <th>Transporte Privado</th> <th>Transporte Público</th> <th>Peatones</th> <th>Ciclos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">(SP): 50 < SP ≤ 60 m2</td> <td>Punta Mañana</td> <td>175</td> <td>175</td> <td>90</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>Punta Tarde</td> <td>35</td> <td>35</td> <td>18</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table> 	Proyecto	Periodo	Flujos de Entrada Inducidos por Vivienda				Transporte Privado	Transporte Público	Peatones	Ciclos	(SP): 50 < SP ≤ 60 m2	Punta Mañana	35	35	18	5	Punta Tarde	175	175	90	25	Proyecto	Periodo	Flujos de Salida Inducidos por Vivienda				Transporte Privado	Transporte Público	Peatones	Ciclos	(SP): 50 < SP ≤ 60 m2	Punta Mañana	175	175	90	25	Punta Tarde	35	35	18	5	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cantidad viviendas: 437. ▪ Superficie promedio 59,7 m2 ▪ Categorización IMIV: <ul style="list-style-type: none"> ○ Transporte privado: 248 veh/h, categoría Intermedio, 4 intersecciones. ○ Otros modos: 322 viajes/h, categoría Intermedio, 3 intersecciones. ▪ Flujos generados por el Proyecto – Entrada (Tabla 9-1): <table border="1" data-bbox="1157 1133 1677 1235"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Proyecto</th> <th rowspan="2">Periodo</th> <th colspan="4">Flujos de Entrada Inducidos por Vivienda</th> </tr> <tr> <th>Transporte Privado</th> <th>Transporte Público</th> <th>Peatones</th> <th>Ciclos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">(SP): 50 < SP ≤ 60 m2</td> <td>Punta Mañana</td> <td>35</td> <td>35</td> <td>18</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Punta Tarde</td> <td>175</td> <td>175</td> <td>90</td> <td>25</td> </tr> </tbody> </table> ▪ Flujos generados por el Proyecto – Salida (Tabla 9-2): <table border="1" data-bbox="1157 1279 1677 1382"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Proyecto</th> <th rowspan="2">Periodo</th> <th colspan="4">Flujos de Salida Inducidos por Vivienda</th> </tr> <tr> <th>Transporte Privado</th> <th>Transporte Público</th> <th>Peatones</th> <th>Ciclos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">(SP): 50 < SP ≤ 60 m2</td> <td>Punta Mañana</td> <td>175</td> <td>175</td> <td>90</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>Punta Tarde</td> <td>35</td> <td>35</td> <td>18</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table> 	Proyecto	Periodo	Flujos de Entrada Inducidos por Vivienda				Transporte Privado	Transporte Público	Peatones	Ciclos	(SP): 50 < SP ≤ 60 m2	Punta Mañana	35	35	18	5	Punta Tarde	175	175	90	25	Proyecto	Periodo	Flujos de Salida Inducidos por Vivienda				Transporte Privado	Transporte Público	Peatones	Ciclos	(SP): 50 < SP ≤ 60 m2	Punta Mañana	175	175	90	25	Punta Tarde	35	35	18	5
Proyecto	Periodo			Flujos de Entrada Inducidos por Vivienda																																																																																		
		Transporte Privado	Transporte Público	Peatones	Ciclos																																																																																	
(SP): 50 < SP ≤ 60 m2	Punta Mañana	35	35	18	5																																																																																	
	Punta Tarde	175	175	90	25																																																																																	
Proyecto	Periodo	Flujos de Salida Inducidos por Vivienda																																																																																				
		Transporte Privado	Transporte Público	Peatones	Ciclos																																																																																	
(SP): 50 < SP ≤ 60 m2	Punta Mañana	175	175	90	25																																																																																	
	Punta Tarde	35	35	18	5																																																																																	
Proyecto	Periodo	Flujos de Entrada Inducidos por Vivienda																																																																																				
		Transporte Privado	Transporte Público	Peatones	Ciclos																																																																																	
(SP): 50 < SP ≤ 60 m2	Punta Mañana	35	35	18	5																																																																																	
	Punta Tarde	175	175	90	25																																																																																	
Proyecto	Periodo	Flujos de Salida Inducidos por Vivienda																																																																																				
		Transporte Privado	Transporte Público	Peatones	Ciclos																																																																																	
(SP): 50 < SP ≤ 60 m2	Punta Mañana	175	175	90	25																																																																																	
	Punta Tarde	35	35	18	5																																																																																	

CONTENIDO	ANEXO 12 DE LA DIA ESTUDIO DE MOVILIDAD	ANEXO 12 DE LA ADENDA ACTUALIZACIÓN ESTUDIO DE MOVILIDAD
<p>RUTAS FASE DE OPERACIÓN</p>	 <p>Rutas Vehiculares Ingreso Egreso Área de Proyecto</p>	 <p>Proyecto Parque Antilhue Distribución de viajes del proyecto</p> <p>BI INGENIERIA</p> <p>Simbología ■ Proyecto ← Norte → Sur → Oriente ← Poniente</p>

Fuente: Elaboración propia en base Anexo 12 de la DIA (Estudio de Movilidad) y Anexo 12 de la Adenda (Actualización Estudio de Movilidad).

Por su parte, tal como se evidencia en el Anexo 12 de la Adenda, en comparación con el Anexo 12 de la DIA, la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales generados por el Proyecto en la movilidad vehicular y peatonal se mantiene o no se ve modificada sustantivamente. En este punto, cabe mencionar que ambos informes se elaboraron siguiendo los lineamientos de la guía “Criterio de evaluación en el SEIA: contenidos técnicos para la evaluación del impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamiento en proyectos inmobiliarios” (SEA, 2022) y ambos concluyen que el Proyecto no genera impactos ambientales significativos sobre la movilidad vehicular y peatonal, tal como se indica en la siguiente tabla:

Tabla 2 Análisis de criterios técnicos para la evaluación del impacto sobre la libre circulación, conectividad y tiempos de desplazamiento

CRITERIOS SEIA	ANEXO 12 DE LA DIA ESTUDIO DE MOVILIDAD	ANEXO 12 DE LA ADENDA ACTUALIZACIÓN ESTUDIO DE MOVILIDAD	COMPARACIÓN ENTRE INFORMES
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">FASE DE CONSTRUCCIÓN</p> <p>A. La obstrucción de vías o calles, producida por carga y descarga de insumos o por obras de urbanización en espacios públicos.</p>	<p>El Proyecto cuenta con espacios destinados al tránsito de camiones dentro del loteo (Instalación de Faenas), donde se realizará la carga y descarga de insumos, por esta razón no se verá obstruida las vías o calles cercanas.</p> <p>En cuanto a la capacidad de las vías y la ruta destinada para el ingreso y egreso de los camiones. En el capítulo 5.1.4 del informe se analizó que los flujos generados por la Fase de Construcción del proyecto, generan aumentos en los grados de saturación de la vía de 3,2% (38% situación actual a 41,2% situación fase de construcción) en el costado poniente de la intersección de Av. Tierras Coloradas con Av. Parque de Carriel.</p>  <p>Por lo tanto, se descarta que el Proyecto en su fase de construcción genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del Proyecto.</p>	<p>El proyecto cuenta con espacios destinados al tránsito de camiones dentro del loteo (Instalación de Faenas), donde se realizará la carga y descarga de insumos, por esta razón no se verá obstruida las vías o calles cercanas.</p> <p>En cuanto a la capacidad de las vías y la ruta destinada para el ingreso y egreso de los camiones, se analizó que los flujos generados por la Fase de Construcción del proyecto, generan aumentos en los grados de saturación de la vía de 2% (29% situación actual a 31% situación fase de construcción) en el costado poniente de la intersección de Av. Tierras Coloradas con Av. Parque de Carriel.</p>  <p>Por lo tanto, se descarta que el Proyecto en su fase de construcción genere una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento vehiculares del Área de Influencia dado el aporte de camiones del Proyecto.</p>	<p>Se observa una leve variación, existiendo una leve mejora (menor aumento en el grado de saturación) en el informe presentado en Adenda.</p>

CRITERIOS SEIA	ANEXO 12 DE LA DIA ESTUDIO DE MOVILIDAD	ANEXO 12 DE LA ADENDA ACTUALIZACIÓN ESTUDIO DE MOVILIDAD	COMPARACIÓN ENTRE INFORMES
B. La obstrucción al acceso de estaciones y paraderos de buses, taxis, colectivos, así como a las vías de accesos a dicha infraestructura de transporte.	<p>No se observan paraderos cercanos al acceso al proyecto. Además, el proyecto considera zona de descarga de insumo dentro del loteo, por esta razón no se obstruye el acceso y la conectividad hacia las estaciones y/o zonas de parada de buses, taxis y colectivos.</p> <p>Cabe mencionar que en el análisis desarrollado en el capítulo 7.3, se indica que para la fase de construcción, el aporte de peatones generados por el Proyecto será de 3,6%. Esto implica que la capacidad de transporte público disponible en la situación Con Proyecto equivale a 51%. Por tanto, no se afectarán los tiempos de espera y de desplazamientos de los pasajeros entre la Situación Sin Proyecto y la Situación Con Proyecto.</p>	<p>No se observan paraderos cercanos al acceso al proyecto. Además, el proyecto considera zona de descarga de insumo dentro del loteo, por esta razón no se obstruye el acceso y la conectividad hacia las estaciones y/o zonas de parada de buses, taxis y colectivos.</p> <p>Cabe mencionar que en el análisis desarrollado para la fase de construcción, el aporte de peatones generados por el Proyecto será de 3,6%. Esto implica que la capacidad de transporte público disponible en la situación Con Proyecto equivale a 51%. Por tanto, no se afectarán los tiempos de espera y de desplazamientos de los pasajeros entre la Situación Sin Proyecto y la Situación Con Proyecto.</p>	Se mantiene.
C. Magnitud y duración en la obstrucción a rutas peatonales y ciclovías disponibles para los usuarios de la respectiva área de influencia.	<p>Como se mencionó anteriormente, el proyecto cuenta con zona de descarga de insumo dentro del loteo, por esta razón los camiones y/o maquinaria pesada no obstruyen las rutas peatonales (veredas y cruces) que actualmente cuentan con un nivel de servicio A. Además, se indica que dentro del área de influencia no se observan ciclovías.</p>	<p>Como se mencionó anteriormente, el proyecto cuenta con zona de descarga de insumo dentro del loteo, por esta razón los camiones y/o maquinaria pesada no obstruyen las rutas peatonales (veredas y cruces) que actualmente cuentan con un nivel de servicio A. Además, se indica que dentro del área de influencia no se observan ciclovías.</p>	Se mantiene.
FASE DE OPERACIÓN A. Sobrecarga del sistema de transporte público respecto a su capacidad de atención actual, incluidos buses, ferrocarril urbano o suburbano, taxis colectivos, teleféricos, ascensores públicos, contrastada la	<p>En cuanto al análisis de transporte público, se evidenció que los pasajeros proyectados que utilizarán los buses y colectivos a la fecha de operación del Proyecto, no se superarán las capacidades observadas en terreno en los periodos punta mañana y punta tarde. En el análisis desarrollado en el capítulo 7.3, se indica que el aporte del proyecto será de un 14,1% de peatones; manteniendo aún un 21,7% de la capacidad del transporte público disponible en la situación Con Proyecto, sin consideran la capacidad de los colectivos del sector. Por tanto, no se afectarán los tiempos de espera y de desplazamientos de los pasajeros entre la Situación Sin Proyecto y la Situación Con Proyecto.</p>	<p>En cuanto al análisis de transporte público, se evidenció que los pasajeros proyectados que utilizarán los buses y colectivos a la fecha de operación del Proyecto, no se superarán las capacidades observadas en terreno en los periodos punta mañana y punta tarde. En el análisis desarrollado en el capítulo 10.3 del Anexo 12 de la Adenda, se indica que el aporte del proyecto será de un 14,1% de peatones; manteniendo aún un 16,8% de la capacidad del transporte público disponible en la situación Con Proyecto, sin consideran la capacidad de los colectivos del sector. Por tanto, no se afectarán los tiempos de espera y de desplazamientos de los pasajeros entre la Situación Sin Proyecto y la Situación Con Proyecto.</p>	Se observa una leve variación, existiendo una menor de capacidad del transporte público en el informe presentado en Adenda.

CRITERIOS SEIA	ANEXO 12 DE LA DIA ESTUDIO DE MOVILIDAD	ANEXO 12 DE LA ADENDA ACTUALIZACIÓN ESTUDIO DE MOVILIDAD	COMPARACIÓN ENTRE INFORMES
<p>información levantada respecto a la situación sin y con proyecto, con el objetivo de mantener el estándar del servicio en función de dicha capacidad de atención.</p>			
<p>B. La condición de aumento significativo en los tiempos de desplazamiento se podría entender como aquella donde los flujos atraídos y generados por el proyecto causan la saturación de la capacidad de calles o veredas en uno o varios horarios punta, respecto a la situación sin proyecto, en una o varias calles del área de influencia preliminar, las cuales deberán quedar</p>	<p>Respecto al análisis vehicular en fase de operación del Proyecto, se extrajeron de los archivos de la modelación vehicular realizada los tiempos de desplazamiento por usuario de cada punto de control, donde se demostró que las obras implementadas por el proyecto (las comprometidas en el IMIV aprobado), mejoran los tiempos de desplazamiento en las intersecciones dentro del área de influencia.</p>	<p>Respecto al análisis vehicular en fase de operación, se extrajeron de los archivos de la modelación vehicular realizada los tiempos de desplazamiento por usuario de la red, donde se demostró que los tiempos de desplazamiento en la red son mejores en la situación con proyecto en comparación a la situación base.</p> <p>Es importante señalar que según la Resolución Exenta N°20259910137 del 14 de enero de 2025 se elaboró la “Guía para la predicción y evaluación sobre los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos en el SEIA”. La cual tiene como objetivo entregar criterios, a través de elementos conceptuales y metodológicos, para identificar, analizar, predecir y evaluar impactos en los sistemas de Vida y Costumbres de Grupos Humanos. En su página 29, párrafo 3 indica lo siguiente: <i>“Por lo tanto, en caso de que un proyecto cuente con un Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV) aprobado, ello permitirá descartar efectos adversos significativos en relación al aumento de los tiempos de desplazamiento, dado que incorpora medidas de mitigación vial (sectoriales) que consideran impactos en el sistema de movilidad local, para que tras su puesta en operación, aquel mantenga sus estándares de servicio en un nivel semejante lo existente, considerando las características de la zona en que se desplaza y resguardando la circulación segura de peatones y medios de transporte, las condiciones de accesibilidad del proyecto, su interacción con el sistema de movilidad y su inserción armónica con el entorno urbano”.</i></p>	<p>Se mantiene.</p>

CRITERIOS SEIA	ANEXO 12 DE LA DIA ESTUDIO DE MOVILIDAD	ANEXO 12 DE LA ADENDA ACTUALIZACIÓN ESTUDIO DE MOVILIDAD	COMPARACIÓN ENTRE INFORMES
claramente identificadas.			
C. Intensidad de la afectación al acceso y la capacidad de estaciones y paraderos de buses, taxi, colectivos, así como a las vías de accesos a dicha infraestructura de transporte.	<p>El proyecto no afecta el acceso ni la capacidad del transporte público, ya que materializa la urbanización de calles, pasajes y veredas dentro del proyecto que se conectan a la vialidad ya existente.</p> <p>Además, el IMIV aprobado del proyecto compromete la implementación de una parada de transporte público en calle Tierras Coloradas C.</p>	<p>El proyecto no afecta el acceso ni la capacidad del transporte público, ya que materializa la urbanización de vías de acceso hacia los estacionamientos dentro del proyecto.</p> <p>Además, el IMIV aprobado del proyecto compromete la implementación de dos paradas de transporte público en calle Tierras Coloradas C.</p>	Se mantiene.
D. Grado de afectación de las capacidades de veredas críticas para la conectividad y libre circulación de los peatones, nivel de afectación que podría estar influenciado por la cantidad de peatones que utilizan dichas veredas, duración de la obstrucción y nivel de aumento de los tiempos de desplazamiento.	<p>Referente al análisis peatonal, se demostró que todas las densidades peatonales en los periodos evaluados de acuerdo con la proyección peatonal realizada de las diferentes veredas analizadas sean de Tránsito Nivel de Servicio “B” como máximo, lo cual implica que los peatones podrán transitar por las veredas de manera fluida, sin obstrucción o posibles atochamientos, ya que la densidad de las veredas se encuentra en su nivel más bajo en relación con su capacidad total en los periodos punta mañana y punta tarde. En consecuencia, las personas no verán afectados sus tiempos de desplazamiento peatonal hacia el transporte público en fase de construcción y la fase de operación del Proyecto.</p>	<p>Referente al análisis peatonal, se demostró que todas las densidades peatonales en los periodos evaluados de acuerdo con la proyección peatonal realizada de las diferentes veredas analizadas sean de Tránsito Nivel de Servicio “B” como máximo, lo cual implica que los peatones podrán transitar por las veredas de manera fluida, sin obstrucción o posibles atochamientos, ya que la densidad de las veredas se encuentra en su nivel más bajo en relación con su capacidad total en los periodos punta mañana y punta tarde. En consecuencia, las personas no verán afectados sus tiempos de desplazamiento peatonal hacia el transporte público en fase de construcción y la fase de operación del Proyecto.</p>	Se mantiene.

CRITERIOS SEIA	ANEXO 12 DE LA DIA ESTUDIO DE MOVILIDAD	ANEXO 12 DE LA ADENDA ACTUALIZACIÓN ESTUDIO DE MOVILIDAD	COMPARACIÓN ENTRE INFORMES
E. Recarga de las ciclovías disponibles atendido el aumento de la población usuaria de dichas vías, lo que puede afectar significativamente los tiempos de desplazamiento de este medio de transporte.	Dentro del área de influencia no se observan ciclovías. Actualmente los ciclistas utilizan la calzada para moverse. El aporte del proyecto en la fase de operación sería de 30 bicicletas (Ingreso y Egreso por periodo punta).	Dentro del área de influencia no se observan ciclovías. Actualmente los ciclistas utilizan la calzada para moverse. El aporte del proyecto en la fase de operación sería de 30 bicicletas (Ingreso y Egreso por periodo punta).	Se mantiene.

Fuente: Elaboración propia en base a capítulo 4 de la DIA, Anexo 12 de la DIA (Estudio de Movilidad), Anexo 2 de la Adenda (Actualización DIA) y Anexo 12 de la Adenda (Actualización Estudio de Movilidad).

En consecuencia, de acuerdo al análisis desarrollado el Proyecto no genera los efectos, características o circunstancias del literal b) el artículo 7 del Reglamento del SEIA (el proyecto no genera obstrucción ni restricción a la libre circulación, conectividad ni el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento), es decir, no genera alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos por esta causa. Entre ambos informes viales, no existe una alteración significativa en la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales generados, por lo que tampoco corresponde aplicar el artículo 96 del Reglamento del SEIA por esta causa.

En ese contexto, la afirmación que realiza el Reclamante, cuando dice en su recurso de reclamación: *“En este caso, estimo que precisamente eso era lo que correspondía. Si el informe vial observado presentaba fallas estructurales en sus variables de base, entonces sus resultados carecían de aptitud técnica para sustentar válidamente la evaluación del componente vial. Y si, frente a esas observaciones, el titular reemplazó en los hechos dicho sustento por un nuevo informe, con diferencias metodológicas y empíricas sustantivas, entonces ya no se estaba respondiendo al mismo antecedente técnico conocido por la ciudadanía, sino introduciendo uno nuevo. Bajo ese escenario, no resultaba jurídicamente suficiente continuar el procedimiento como si se tratara de simples precisiones menores.”*; no es correcta, ya que la sola presentación de un informe vial en instancia de Adenda, distinto a aquel presentado en instancia de DIA, no es razón suficiente para gatillar un nuevo proceso PAC a la luz de lo exigido en el Reglamento del SEIA.

3. CONCLUSIÓN

En atención al análisis realizado, se concluye que la petición del Reclamante no tiene sustento técnico, por cuanto las observaciones ciudadanas formuladas sobre el componente vial sí fueron debidamente consideradas en los fundamentos de la RCA.

En consecuencia, no corresponde dejar sin efecto la calificación ambiental favorable del Proyecto, ni que se retrotraiga el procedimiento a la etapa previa a la calificación. Tal como queda de manifiesto en el análisis realizado, el *“nuevo informe vial”* fue revisado por la autoridad ambiental concluyéndose que este es suficiente para calificar favorablemente al Proyecto.

Adicionalmente, tampoco corresponde abrir una nueva etapa de participación ciudadana, ya que no se configuran las condiciones establecidas en el artículo 96 del Reglamento del SEIA.



Firmado
digitalmente por
NICOLAS SILVA
BRUCE
Fecha:
2026.05.20
10:16:05 -04'00'

El Notario que suscribe, certifica que el presente documento electrónico, reproducido en las siguientes páginas, es copia fiel e íntegra del original de COPIA CON VIGENCIA, repertorio número 11033, de fecha 15-10-2025.

Doy fe.



ESMIRNA VIDAL MORAGA
Notario Titular

Firmado electrónicamente por ESMIRNA VIDAL MORAGA, Notario Titular de la Notaria Esmirna Vidal Moraga de Temuco, a las 12:47 horas del día de hoy.

Temuco, 14 de abril de 2026

Documento emitido con Firma Electrónica Avanzada, conforme a la Ley N°19.799 y el Auto Acordado de la Excm. Corte Suprema de Justicia de fecha 10 de Octubre de 2006. **Verifique en www.ajs.cl con el siguiente código: 128-2026041412450538**



V BIMESTRE AÑO 2025.-

REPERTORIO N° 11.033-25

REDUCCIÓN A ESCRITURA PÚBLICA

SESIÓN EXTRAORDINARIA DE DIRECTORIO

INMOBILIARIA SOCOVESA SUR S.A.

mam

En LA CIUDAD DE TEMUCO, República de Chile a QUINCE de **Octubre** del año **DOS MIL VEINTICINCO**, ante mí, **ELIANA ANDREA MARTINEZ CARDENAS**, Abogado, Notario Público de la agrupación de las comunas de Temuco, Padre Las Casas, Vilcún, Cunco, Melipeuco y Freire, Suplente de la Notario Titular doña **ESMIRNA VIDAL MORAGA**, según nombramiento judicial protocolizado y anotado en el repertorio con el **número diez mil novecientos noventa y tres guión veinticinco**, con oficio en calle Antonio Varas número novecientos setenta y nueve, **COMPARECE:** doña **LORETO CAROLINA NAVARRETE TAPIA**, chilena, soltera, abogado, cédula de identidad Número dieciséis millones setecientos noventa y cuatro mil quinientos setenta y cuatro guión cero, domiciliada en calle Manuel Bulnes número seiscientos cincuenta y cinco, de la ciudad de Temuco; La compareciente mayor de edad, quien acredita su identidad con su cédula ya anotada y expone: Que, debidamente facultada, viene en reducir a escritura pública el acta de "**SESIÓN EXTRAORDINARIA DE DIRECTORIO INMOBILIARIA SOCOVESA SUR**



S.A.”, que corre en hojas sueltas, que he tenido a la vista para certificar, la que es del siguiente tenor: **“SESIÓN EXTRAORDINARIA DE DIRECTORIO INMOBILIARIA SOCOVESA SUR S.A.** En Santiago, a veintinueve de septiembre de dos mil veinticinco, siendo las nueve :treinta horas, se celebra la Sesión Extraordinaria de Directorio de la sociedad **Inmobiliaria Socovesa Sur S.A.** Asistieron en forma remota, a través de la plataforma de video conferencia Teams, las directoras Andrea Wormald Langdon y Fabiola Negrón Granzotto y los directores Javier Gras Rudloff, en su calidad de Presidente, César Barros Soffia y Blas Troncoso Montégu. También asistió remotamente el abogado Nicolás Silva Bruce, este último en calidad de Secretario. **TABLA DE LA SESIÓN:** **uno.-** Aprobación del acta anterior. **dos.-** Desvinculación y designación de Gerente General. **tres.-** Revocación de poderes. **cuatro.-** Designación de apoderados. **cinco.-** Ratificación apoderados. **seis.-** Representante ante el Servicio de Evaluación Ambiental y otra. **siete.-** Persona habilitada para recibir notificaciones. **ocho.-** Reducción a escritura pública y cumplimiento de acuerdos. **uno.- ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR**- Se dio lectura al acta de la sesión anterior, la que fue aprobada por unanimidad. **dos.- DESVINCULACIÓN Y DESIGNACIÓN DE GERENTE GENERAL**- El Presidente del Directorio da cuenta a esta mesa que con esta fecha fue desvinculado el Gerente General don Juan Lavoz Medina. El Directorio agradece la gestión del Sr. Lavoz durante todos los años que desempeñó el cargo. Atendida la desvinculación del Sr. Lavoz, el Sr. Presidente expone la necesidad que el presente Directorio cumpla con la designación a que refiere el artículo cuarenta y nueve de la Ley número dieciocho mil cuarenta y seis sobre Sociedades Anónimas, respecto de la persona que se desempeñará en el cargo de Gerente General de la Sociedad, a quien corresponderá la representación judicial de la Sociedad y la representación legal de la misma, con las facultades que en la presente sesión se acuerde. Luego de una breve deliberación, la unanimidad de los Directores acuerda designar como Gerente General de la Sociedad, con efecto a contar de esta fecha, a don **César Antonio Barros**

ESMIRNA VIDAL MORAGA
NOTARIO PÚBLICO
TEMUCO



Soffia, cédula de identidad número trece millones cuatrocientos treinta y cinco mil quinientos cuarenta y cinco guión K, quien presente en la sesión, acepta y agradece la designación. **tres.- REVOCACIÓN DE PODERES.**- El Presidente del Directorio manifiesta que, atendida la renuncia del Sr. Lavoz y la salida de algunos ejecutivos principales durante el último año, es recomendable revocar en forma íntegra y total todos los mandatos y poderes conferidos por la Sociedad al ex gerente general don Juan Lavoz Medina y a los ejecutivos señores Mauricio Varela Labbé, Hugo Ovando Zeballos, Felipe Guzmán Cruzat, Claudio Urzúa Candía, Mauricio Yáñez Salgado, Juan Pablo Medina Macho, Tomás Polanco Neumann, Alejandro Burdach Vásquez, Valeska Reyes Boettcher, Consuelo López Vergara, Carlos Schulz Segura y Jorge Thompson Loyola. Debatido el asunto los directores en forma unánime proceden a revocar a contar de hoy la totalidad de los poderes conferidos a los señores Varela y Ovando como Apoderados "Clase A", a los señores Lavoz y Guzmán como Apoderados "Clase B y D", a los señores Yáñez y Medina como Apoderados "Clase B", al señor Urzúa como Apoderado "Clase B y C" y a los señores Polanco, Burdach, Reyes, López, Schulz y Thompson, como Apoderados "Clase C", y en especial, aquellos otorgados a las personas previamente individualizadas en (i) Sesión Extraordinaria de Directorio de fecha veinticinco de junio de dos mil diecinueve, reducida a escritura pública con fecha once de julio de dos mil diecinueve ante el Notario Público de Temuco don Carlos Alarcón Ramírez, Repertorio número cuatro mil trescientos treinta y tres guión dos mil diecinueve, inscrita a Fojas ochocientas noventa y tres vuelta número quinientos cuarenta y uno en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Temuco correspondiente al año dos mil diecinueve; (ii) Sesión Extraordinaria de Directorio de fecha veinticuatro de enero de dos mil veinte, reducida a escritura pública con fecha treinta de enero de dos mil veinte ante el Notario Público de Santiago don Alberto Mozó Aguilar, Repertorio número setecientos cuarenta y nueve /dos mil veinte, inscrita a Fojas doscientas número ciento dos en el Registro de Comercio del Conservador de



Bienes Raíces de Temuco correspondiente al año dos mil veinte; (iii) Sesión Extraordinaria de Directorio de fecha veintiocho de julio de dos mil veinte, reducida a escritura pública con fecha seis de agosto de dos mil veinte ante el Notario Público de Santiago don Alberto Mozó Aguilar, Repertorio número tres mil cuatrocientos setenta y siete /dos mil veinte, inscrita a Fojas setecientas sesenta número cuatrocientos veinte en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Temuco correspondiente al año dos mil veinte; (iv) Sesión Extraordinaria de Directorio de fecha tres de noviembre de dos mil veintiuno, reducida a escritura pública con fecha veinticinco de noviembre de dos mil veintiuno ante el Notario Público de Santiago don Alberto Mozó Aguilar, Repertorio número siete mil ciento noventa y tres /dos mil veintiuno, inscrita a Fojas mil doscientas veintiuna v número setecientos veintidós en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Temuco correspondiente al año dos mil veintiuno; y (v) Sesión Extraordinaria de Directorio de fecha dos de agosto de dos mil veintidós, reducida a escritura pública con fecha veinticuatro de agosto de dos mil veintidós ante la Notario Público de Temuco doña Esmirna Vidal Moraga, Repertorio número nueve mil novecientos ochenta y dos guión veintidós, inscrita a Fojas ochocientas quince número cuatrocientos veinticinco en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Temuco correspondiente al año dos mil veintidós. **cuatro.-**

DESIGNACIÓN DE APODERADOS.- El Presidente del Directorio manifiesta que se debe acordar la designación de nuevos apoderados con las facultades señaladas en el Estatuto de Poderes de la Sociedad, otorgado en Sesión Extraordinaria de Directorio de fecha veinticinco de junio de dos mil diecinueve, reducida a escritura pública con fecha once de julio de dos mil diecinueve ante el Notario Público de Temuco don Carlos Alarcón Ramírez, Repertorio número cuatro mil trescientos treinta y tres guión dos mil diecinueve, inscrita a Fojas ochocientas noventa y tres vuelta número quinientos cuarenta y uno en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Temuco correspondiente al año dos mil diecinueve. Luego de un breve debate, el

ESMIRNA VIDAL MORAGA
NOTARIO PÚBLICO
TEMUCO



Directorio por unanimidad de sus miembros, acuerda nombrar a contar del Primero de octubre de dos mil veinticinco, a don **José Tomás Izquierdo Silva**, cédula de identidad número siete millones quince mil ochocientos noventa y seis guión cinco y don **César Antonio Barros Soffia**, cédula de identidad número trece millones cuatrocientos treinta y cinco mil quinientos cuarenta y cinco guión K, como apoderados **CLASE A**, y a don **José Ignacio Gras Carmona**, cédula de identidad número trece millones setecientos treinta mil cuarenta y ocho guión seis, y don **Vicente José Dominguez Moure**, cédula de identidad número dieciséis millones trescientos sesenta y siete mil doscientos sesenta y cuatro guión dos, como apoderados **CLASE B**, otorgándole al efecto las facultades que el Estatuto de Poderes mencionado precedentemente contempla para los apoderados de la referida clase. **cinco.- RATIFICACIÓN DE APODERADOS.**

El Presidente del Directorio, don Javier Gras Rudloff, manifiesta que atendida las indistintas designaciones de apoderados y revocaciones de poderes efectuadas con anterioridad, estima conveniente ratificar en un mismo acto a los apoderados previamente designados y sus respectivas clases, cuya personería se encuentra vigente, y que actuarán en la forma y con las facultades señaladas en el Estatuto de Poderes de la compañía, otorgado en Sesión Extraordinaria de Directorio de fecha veinticinco de junio de dos mil diecinueve, reducida a escritura pública con fecha once de julio de dos mil diecinueve ante el Notario Público de Temuco don Carlos Alarcón Ramírez, Repertorio número cuatro mil trescientos treinta y tres guión dos mil diecinueve, inscrita a Fojas ochocientos noventa y tres vuelta número quinientos cuarenta y uno en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Temuco correspondiente al año dos mil diecinueve, modificados en Sesión Extraordinaria de Directorio de fecha Primero de agosto de dos mil veintitrés, reducida a escritura pública con fecha tres de agosto de dos mil veintitrés ante el Notario Público de Santiago don Alberto Mozó Aguilar, Repertorio número cuatro mil doscientos cuarenta y seis /dos mil veintitrés, inscrita a Fojas novecientos cincuenta y siete vuelta número quinientos cuarenta y cinco en el Registro de Comercio del



Conservador de Bienes Raíces de Temuco correspondiente al año dos mil veintitrés. Luego de una breve deliberación, el Directorio por unanimidad de sus miembros, acordó ratificar a los siguientes apoderados, premunidos de las facultades propias de la respectiva clase en que se les incluye, debiendo actuar en la forma establecida en cada una de ellas, según el caso, y conforme al Estatuto de Poderes de la compañía: **uno) Apoderados Clase "A" - Actuación Individual: Javier Gras Rudloff**, cédula de identidad número siete millones doscientos treinta y dos mil doscientos cuarenta y tres guión seis, **René Castro Delgado**, cédula de identidad número siete millones doscientos cincuenta y nueve mil seiscientos sesenta y uno guión siete, **José Tomás Izquierdo Silva**, cédula de identidad número siete millones quince mil ochocientos noventa y seis guión cinco y **César Antonio Barros Soffia**, cédula de identidad número trece millones cuatrocientos treinta y cinco mil quinientos cuarenta y cinco guión K; **dos) Apoderados Clase "B" - Actuación Conjunta: David Perry Ovando**, cédula de identidad número ocho millones quinientos veintiún mil novecientos cincuenta guión dos, **Blas Troncoso Montégu**, cédula de identidad número diez millones novecientos nueve mil ochocientos cuarenta y seis guión nueve, **Francisco Lagos del Valle**, cédula de identidad número nueve millones cuatrocientos noventa y seis mil cuatrocientos noventa y ocho guión nueve, **Roberto Sanhueza Tribiños**, cédula de identidad número catorce millones ochenta mil novecientos noventa y seis guión nueve, **Nicolás Silva Bruce**, cédula de identidad número dieciséis millones doscientos diez mil ciento setenta y tres guión cero, **Andrea Rossel Schade**, cédula de identidad número ocho millones seiscientos treinta y cuatro mil quinientos veinte guión K, **Gerard Barthou Herrera**, cédula de identidad número diez millones treinta y nueve mil setecientos treinta guión siete, **José Ignacio Gras Carmona**, cédula de identidad número trece millones setecientos treinta mil cuarenta y ocho guión seis, y **Vicente Dominguez Moure**, cédula de identidad número dieciséis millones trescientos sesenta y siete mil doscientos sesenta y cuatro guión dos; **tres) Apoderados Clase "C" - Actuación Conjunta: Álvaro Viñuela Hojas**,

ESMIRNA VIDAL MORAGA
NOTARIO PÚBLICO
TEMUCO



cédula de identidad número ocho millones novecientos dieciocho mil quinientos cuatro guión uno; y, **cuatro) Apoderados Clase "D" - Actuación Individual:** **Nicolás Silva Bruce**, cédula de identidad número dieciséis millones doscientos diez mil ciento setenta y tres guión cero, **Álvaro Viñuela Hojas**, cédula de identidad número ocho millones novecientos dieciocho mil quinientos cuatro guión uno, **José Rojas Seguel**, cédula de identidad número nueve millones quinientos tres mil quinientos ochenta y uno guión siete, y **David Perry Ovando**, cédula de identidad número ocho millones quinientos veintiún mil novecientos cincuenta guión dos. La escritura pública a la que se reduzca el acta de la presente Sesión Extraordinaria de Directorio será suficiente para acreditar la personería de cada uno de los apoderados previamente individualizados y ratificados. **seis.- REPRESENTANTE ANTE EL SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y OTRA.-** El Presidente informa al Directorio que resulta necesario designar en reemplazo de don Juan Lavoz Medina, como representante legal de la Sociedad ante el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) y la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA), en las diversas presentaciones que se realicen ante dichos organismos con motivo de los proyectos inmobiliarios que ejecuta la empresa, en calidad de mandatario especial con facultades suficientes de representación y pudiendo actuar de manera individual ante el referido servicio público. Luego de una breve deliberación, el Directorio, por unanimidad de sus miembros, acuerda nombrar al abogado **Nicolás Silva Bruce**, cédula de identidad número dieciséis millones doscientos diez mil ciento setenta y tres guión cero, para que en nombre y representación de Inmobiliaria Socovesa Sur S.A., presente ante el Servicio de Evaluación Ambiental y la Superintendencia del Medio Ambiente, toda clase de documentación, firme toda clase de solicitudes, requerimientos de información, presentaciones, informes, planos, peticiones, cartas y, en general, cualquier clase de escritos dirigidos al SEA y/o SMA, quedando facultado desde ya para recibir de parte del SEA y/o SMA toda clase de documentación y/o notificaciones, pudiendo para este efecto firmar actas de entrega y todo tipo de

documentos y/o formularios de los referidos servicios. **siete.- PERSONA HABILITADA PARA RECIBIR NOTIFICACIONES.**- Para todos los efectos legales, se designa como persona habilitada para recibir notificaciones a la Sociedad, en ausencia del Representante Legal, al señor Nicolás Silva Bruce, cédula de identidad número dieciséis millones doscientos diez mil ciento setenta y tres guión cero. **ocho.- REDUCCIÓN A ESCRITURA PÚBLICA Y CUMPLIMIENTO DE ACUERDOS.**- El Directorio acordó por unanimidad facultar a los abogados Nicolás Silva Bruce y Loreto Navarrete Tapia, para que, actuando indistintamente uno cualquiera de ellos, pueda reducir a escritura pública en todo o en parte, el acta, sin esperar su aprobación y tan pronto como ella se encuentre firmada por los Directores asistentes. Además, se faculta al portador de copia autorizada de dicha escritura para requerir y firmar las inscripciones, subinscripciones y anotaciones que procedan en el Registro de Comercio correspondiente a la inscripción social. Se levanta la sesión siendo las diez :quince horas. Hay firma ilegible. Javier Gras Rudloff Hay firma ilegible. Fabiola Negrón Granzotto Hay firma ilegible. Andrea Wormald Langdon Hay firma ilegible. César Barros Soffia Hay firma ilegible. Blas Troncoso Montégu Hay firma ilegible. Nicolás Silva Bruce **CERTIFICADO** Javier Gras Rudloff, Presidente del Directorio de **INMOBILIARIA SOCOVESA SUR S.A.**, y Nicolás Silva Bruce, Secretario, conforme a lo dispuesto en el inciso final del artículo cuarenta y siete de la Ley número dieciocho mil cuarenta y seis sobre Sociedades Anónimas, certifican: **Primero:** Que la Sesión Extraordinaria de Directorio de Inmobiliaria Socovesa Sur S.A. se celebró el veintinueve de septiembre de dos mil veinticinco a las nueve :treinta hrs.; **Segundo:** Que la asistencia al directorio es la que se indica en el acta preinserta; **Tercero:** Que los directores presentes, Andrea Wormald Langdon, Fabiola Negrón Granzotto, Javier Gras Rudloff, César Barros Soffia, y Blas Troncoso Montégu asistieron remotamente, por medio de video conferencia; **Cuarto:** Que todos directores que participaron lo hicieron de manera simultánea y se encontraban permanentemente comunicados entre sí. Santiago, veintinueve de septiembre

ESMIRNA VIDAL MORAGA
NOTARIO PÚBLICO
TEMUCO



de dos mil veinticinco. Hay firma ilegible. Javier Gras Rudloff Presidente Hay firma ilegible. Nicolás Silva Bruce Secretario”.- Conforme con el acta precedentemente copiada. **FACULTAD AL PORTADOR.** Se faculta al portador de copia autorizada de esta escritura para requerir del Conservador de Bienes Raíces correspondiente, todas las inscripciones, subinscripciones y demás trámites que procedan. Así lo otorga y firma previa lectura la compareciente ante mí. Se dan copias. Doy Fe.-

Miguel Ernesto Arias M.
Escrituras Públicas
Notaría Esmirna Vidal

LORETO CAROLINA NAVARRETE TAPIA

ELIANA A. MARTÍNEZ CÁRDENAS
NOTARIO SUPLENTE
TEMUCO



INUTILIZADA
CONFORME ART. 404 INC. 3° C.O.T.

