

SECRETARIA

REUNION DE LA H. JUNTA DE GOBIERNO RELATIVA A PROYECTO DE  
LEY QUE AUTORIZA A LA CORPORACION DE FOMENTO DE LA PRODUC  
CION PARA FORMAR SOCIEDAD ANONIMA "LINEA AEREA NACIONAL S.A.

--En Santiago de Chile, a veinte días del mes de noviem  
bre de mil novecientos ochenta y cuatro, siendo las 18.10 horas,  
se reúne la H. Junta de Gobierno integrada por sus miembros titu  
lares, señores: Almirante José T. Merino Castro, Comandante en Je  
fe de la Armada, quien la preside; General del Aire Fernando Mat  
thei Aubel, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea; General Direc  
tor César Mendoza Durán, Director General de Carabineros; Tte. Ge  
neral César R. Benavides Escobar. Actúa como Secretario de la Jun  
ta el titular, Brigadier don Hugo Prado Contreras.

--Asisten, además, los señores: Modesto Collados Núñez,  
Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción; General de Brigada  
Aérea Enrique Escobar Rodríguez, Ministro de Transportes y Telecom  
unicaciones; Coronel de Ejército Manuel Concha Martínez, Subsecre  
tario de Hacienda; Brigadier General Fernando Hormazábal Gajardo,  
Vicepresidente Ejecutivo de la CORFO; Patricio Sepúlveda Cerón, Pre  
sidente Ejecutivo de LAN-Chile; Jaime Bauzá Bauzá, Presidente del  
Directorio de LAN-Chile; Ismael Ibarra Léniz, Fiscal de la CORFO;  
General Inspector de Carabineros Néstor Barba Valdés, Jefe del Ga  
binete de Carabineros; Brigadier General Washington García Escobar,  
Jefe del Gabinete Ejército; Contraalmirante Rigoberto Cruz Johnson,  
Jefe del Gabinete de la Armada; Coronel de Aviación Alberto Varela  
Altamirano, Jefe del Gabinete de la Fuerza Aérea; Capitán de Navío  
(JT) Mario Duvauchelle Rodríguez, Secretario de Legislación; Capi  
tanes de Navío Germán Toledo Lazcano y Alberto Casal Ibaceta, inte  
grantes de la Primera Comisión Legislativa; Coronel de Aviación (J)  
Hernán Chávez Sotomayor, Asesor Jurídico del señor General Matthei;  
Tte. Coronel de Ejército (J) Enrique Ibarra Chamorro, Asesor Jurídi  
co del señor Tte. General Benavides; Tte. Coronel de Ejército Her  
nán Reyes Santelices, integrante de la Cuarta Comisión Legislativa;  
Mayor de Carabineros (J) Harry Grünewaldt Sanhueza, Asesor Jurídico  
del señor General Mendoza; Capitán de Ejército Guillermo Castro Mu  
ñoz, Oficial de Sala de la H. Junta de Gobierno; Patricio Baltra S. y  
Roberto Molina Meyohas, Asesor Jurídico y Jefe Suplente de Relacio  
nes Públicas, respectivamente, de la Secretaría de la H. Junta de  
Gobierno.

---

El señor ALMIRANTE MERINO.- Para poder pronunciarse sobre el proyecto de ley que autoriza a la CORFO para formar una sociedad anónima denominada Línea Aérea Nacional, la Junta pidió un informe in extenso sobre ciertas materias que era indispensable conocer para legislar o no legislar sobre la proposición del Ejecutivo.

Tiene la palabra el señor Ministro de Economía, don Modesto Collados.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION.- Muchas gracias.

Señor Almirante, señores Presidentes de las Comisiones Legislativas, tengo el encargo de S.E. el Presidente de la República de hacer, en conjunto con los asesores que me acompañan, una exposición sobre el proyecto de creación de una empresa llamada Línea Aérea Nacional Sociedad Anónima.

El objeto de esta iniciativa es eliminar en forma definitiva las deficiencias estructurales de la empresa antiguamente existente llamada Línea Aérea Nacional.

Cree el Gobierno que esta opción que se presenta es la única que resuelve este objetivo. Cualesquiera otras decisiones que se han pensado, realmente dejarían a la antigua LAN en una situación tal, que sólo significaría paliar el problema, pero volverían a presentarse en breve plazo las mismas dificultades.

La LAN antigua fue una empresa creada por ley, que ido su - friendo diferentes modificaciones, pero su estructura legal es totalmente inadecuada para los servicios de una línea de aeronavegación moderna.

El proyecto que se pone en consideración de la H. Junta de Gobierno consiste en varios aspectos que iré enunciando.

El primero es crear una sociedad anónima para desarrollar las actividades del transporte aéreo comercial en todas sus formas. Para esto es necesario dotar a esta empresa de una estructura jurídica y administrativa que le permita realizar estas funciones.

El segundo objetivo de la ley es poner término a la existencia legal de LAN-Chile. Esta es la única manera de eliminar las deficiencias existentes en esa empresa y, de esta manera,

que la nueva sociedad pueda realizar en su totalidad las operaciones aerocomerciales.

El punto tercero consiste en autorizar al Estado para que asuma los pasivos de la antigua LAN-Chile, que ascienden a 68,2 millones de dólares.

El objeto de esta disposición, evidentemente, es sanear a la nueva empresa.

El punto cuatro transfiere a la nueva sociedad los activos necesarios, exclusivamente, de la antigua LAN a la nueva empresa para que pueda operarla. Así se la dotaría de la infraestructura y de los activos que necesita.

El quinto de los objetivos de la ley es autorizar a la Comisión Liquidadora que se crea por la ley para enajenar los activos remanentes de la empresa. Con esto se eliminarían todos aquellos bienes de LAN-Chile, cosa que hoy día no se puede hacer por restricciones legales, y que en este momento sólo generan gastos y ninguna utilidad.

El punto sexto es asegurar la participación del Estado en la nueva entidad que se forma con, al menos, un 67% de las acciones de la sociedad y se ha pensado que el órgano del Estado que para este efecto sería el más útil es la CORFO, la que tomaría esta parte dentro de la nueva sociedad. En esta forma se mantendría el control estatal de ella.

Me he hecho acompañar de diferentes personas a esta exposición, las cuales pueden informar sobre los aspectos jurídicos, de manejo administrativo y financiero de esta nueva entidad y de la antigua organización que tienen que ver con este proyecto de ley. Así es como están aquí el señor Bauzá, que es el Presidente de la nueva sociedad; el Subsecretario de Hacienda, que puede contestar o hacer una exposición sobre los aspectos financieros y tenemos también al señor Fiscal de la Corporación de Fomento, que conoce a fondo toda la parte jurídica.

Creo que el señor Bauzá podría, inmediatamente después de lo que he dicho, hacer una pequeña exposición acerca del background, es decir, el campo de la realidad aeronáutica en el cual se ha desarrollado la LAN y que hizo necesaria esta iniciativa que aquí se propone.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Tiene la palabra.

El señor BAUZA, PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE LAN-CHILE.-  
Buenas tardes.

En realidad, la decisión de entrar en el proceso de re-estructuración de la Línea Aérea Nacional fue tomada a mediados del 83, cuando S.E. el Presidente de la República solicitó a un consultor externo que evaluara cuál era la situación en la que se encontraba una empresa que después de tres años sucesivos había perdido cifras cercanas a los 35 millones de dólares cada año.

Este estudio, entre otras consideraciones, señaló que era necesario, para poder adecuar la situación de LAN, adoptar una serie de medidas internas que apuntaban principalmente a me jo ra r la situación administrativa de la empresa, fundamentalmente en el aspecto de remuneraciones y de cantidad de personal, algunos aspectos operacionales, comerciales y también jurídicos para poder tener una estructura que hiciera ágil su gestión en un mercado altamente competitivo.

También, este estudio en otra parte indicaba que deberían revisarse los convenios que existían respecto de la op er a c i o n de las compañías chilenas, sobre la base de estudiar la posibilidad de restringir la participación en el mercado de algunas compañías extranjeras en atención a los permisos de quinta libertad que se habían otorgado.

Adicionalmente también recomendaba que LAN intentara recuperar algunos derechos de quintas libertades que había per di do y, asimismo, indicaba que al encontrarnos frente a un mercado extremadamente pequeño, como era el chileno, con una situación geográfica muy especial, era necesario también racionalizar la operación de los operadores chilenos dentro de este mercado pe que ño.

Frente a las recomendaciones de este consultor, el Presidente de la República tenía tres alternativas, a nuestro ent en der. La primera, obviamente, era tomar la decisión de cerrar LAN-Chile, la que nunca estuvo en su mente, debido a que por razones es tr at é g i c as, políticas y socio-económicas hacían recomendable la man ten ci o n de esta empresa.

En segundo lugar, tenía la alternativa de mantener vigente la situación que había durante el año 83, es decir, continuar con niveles de pérdidas, como los que se mantenían, sobre los 30 millones de dólares anuales. O finalmente, crear una empresa que resolviera los problemas de fondo que se habían planteado anteriormente.

Entonces, frente a estas alternativas, se tomó la de cisión de iniciar el proceso de reestructuración de LAN-Chile, para lo cual se dieron instrucciones a los distintos Ministerios, partiendo por la formación de una sociedad entre LAN-Chile y CORFO, que hoy día es conocida como la LAN Limitada.

También se dieron las instrucciones respectivas al Ministerio de Hacienda y a CORFO para que se entregaran los fondos necesarios para el proyecto y, asimismo, al Ministerio de Transportes para que se buscara el perfeccionamiento de la ley aerocomercial vigente, a fin de poder mejorar la situación de quintas libertades señaladas anteriormente.

Como la magnitud de los problemas que aquejaban en esa oportunidad a LAN eran de tal índole, realmente hubo que pensar en implementar esta situación en distintas etapas.

Fue así como se definió todo esto en tres etapas, de las cuales hemos desarrollado dos. La primera de ellas fue la constitución, como veíamos anteriormente, de la Línea Aérea Nacional Chile Limitada, que fue constituida con fecha 31 de diciembre del año 83. En la segunda etapa, la implementación y consolidación de la nueva sociedad, y junto con ello, elaborar el proyecto de ley que hoy día ha sido sometido a la H. Junta de Gobierno.

Finalmente, la etapa tercera y definitiva, para resolver los problemas estructurales de fondo, obviamente se iniciaba con el comienzo de las actividades de la sociedad anónima a la cual se refirió el señor Ministro de Economía.

Es importante, tal vez, destacar a ustedes, que la Línea Aérea Nacional Chile Limitada que hoy día opera, es una sociedad que jurídicamente es inobjetable, que ha sido constituida sobre la base de todas las disposiciones legales vigentes, es decir, se ha constituido por escritura pública, ha sido inscrita en el Registro de Comercio, ha sido publicada en el "Diario Oficial" y también la Contraloría General de la República

ha tomado razón de su existencia.

Ahora, durante este período, obviamente hemos tenido que ir avanzando en la parte implementación y consolidación de la nueva sociedad y especialmente se han tomado algunas de cisiones respecto de itinerarios y de personal y es así como hoy día la antigua empresa tiene muy poco personal. Prácticamente, la mayoría se encuentra en la nueva sociedad, la sociedad limitada y creemos que con este tipo de implementación y modificaciones podemos obtener economía de aproximadamente seis millones de dólares anuales.

Obviamente, todo este proceso ha significado el pago de las indemnizaciones por los términos de los contratos del personal en la antigua empresa, cuya cifra está contemplada en el proyecto de ley en una cantidad aproximada a los doce millones de dólares.

Como ustedes ven, el ahorro esperado es del orden de los seis millones de dólares anuales. Estimamos que con el ahorro de dos años podemos pagar las indemnizaciones que genera el hecho de terminar los contratos de trabajo con la gente en la antigua empresa.

En todo caso, si bien es cierto hago esta comparación a fin de cuantificar el efecto de la medida, quiero decir que en la práctica el pasivo que significaba la indemnización por años de servicio, la empresa lo tenía devengado, porque estaba establecido en los convenios colectivos. Solamente ha sido necesario adelantar la fecha de su pago.

Sin embargo, el aspecto que ustedes tienen que haber escuchado respecto de las dificultades que ha tenido en la operación la nueva LAN, como decía anteriormente, no se presentan desde un punto de vista de su constitución jurídica, sino que han estado más bien en los convenios de operación conjunta que se ha determinado efectuar entre las dos empresas. A la antigua LAN, por ley, le corresponde la gestión aerocomercial de su negocio. Sin embargo, la nueva empresa mantiene su personal que genera esta actividad.

Es así como se elaboró un primer convenio comercial entre las dos sociedades, que fue rechazado por la Contraloría por considerar que vulneraba algunos principios de complementaridad que estaban establecidos en la nueva sociedad.

Con posterioridad a este hecho, se preparó un segundo convenio que estaba más bien pensando sobre la base de prestación de servicios de personal a la antigua sociedad, a fin de poder obviar esta situación en definitiva. Sin embargo, también fue rechazado por la Contraloría.

En este momento la Fiscalía de CORFO esta estudiando una tercera posibilidad para que sea presentada a la Contraloría, a fin de poder obtener legalizar la operación conjunta entre estas dos sociedades que están actualmente operando.

Durante este período, si bien es cierto hemos estado abocados a la consolidación y a la implementación de esta nueva estructura, no es menos cierto que la administración ha estado abocada a mejorar los resultados que, como veíamos, eran francamente malos en los últimos años. Podemos decir, por ejemplo, que ya en los dos últimos meses, desde un punto de vista operacional y no desde un punto de vista de resultado total, la empresa ha logrado equilibrar sus resultados y en el mes de septiembre se obtuvo una utilidad operacional de dos millones y medio de dólares. Eso no significa que estemos con utilidad en lo que va corrido del año 84, desde un punto de vista operacional, sino que la pérdida total operacional alcanza a una cifra en el entorno a los cinco millones de dólares.

Esta cifra tal vez es importante compararla con la cifra de igual período del año 83, en que la pérdida era cercana a los veinte millones de dólares. Es decir, en el período enero septiembre del año 84, respecto del año 83, con todas estas racionalizaciones que obviamente no tienen la implementación de la reestructuración en su forma completa, hemos logrado reducir las pérdidas operacionales aproximadamente a un 25% de las del año pasado.

De todas maneras, la situación de resultado final sigue siendo bastante mala y en la práctica la LAN, como ustedes saben, tiene un pasivo con deudas bastante altas que, obviamente, en un negocio aerocomercial difícil, con un mercado ampliamente competitivo, no lo puede cancelar.

Entonces, los intereses que hay que cargar por estas deudas de arrastre son bastante altos y de todas maneras ustedes van a escuchar que las pérdidas finales para el presente año

siguen siendo todavía relativamente importantes.

En todo caso, hemos actuado sobre los aspectos operacionales y en ese sentido creemos que las medidas que se han implementado, a nuestro juicio, están apuntando hacia la dirección correcta, cual es intentar equilibrar las operaciones de esta compañía en el largo plazo.

También, en base a considerar de que se legisle sobre el proyecto que está presentado a la H. Junta de Gobierno y pensando que obviamente los pasivos que están incorporados en la ley sean absorbidos por el Fisco, hemos proyectado la situación de resultados en los próximos años y podemos decirles que, en realidad, dependiendo en cierta medida de cómo se perfeccione un poco la ley de cielos abiertos, a nuestro entender, solamente por el imperio de la ley que hoy día conoce la Junta de Gobierno, nosotros creemos que a contar del año ...

El señor ALMIRANTE MERINO.- ¿Qué entiende usted cuando dice: "Se perfeccione la ley de cielos abiertos".

El señor BAUZA, PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE LAN-CHILE.- Lo que señalaba anteriormente, en el sentido de intentar restringir algunas quintas libertades a operadores extranjeros.

Nosotros, como empresa LAN-Chile le hemos enviado al señor Ministro de Transportes nuestros planteamientos respecto de esas alternativas que, en el fondo, mantienen, a nuestro juicio, los conceptos básicos en los cuales está inspirado.

Estamos manteniendo esa idea, conservamos la posibilidad plena de que operen distintos operadores chilenos, pero nos parece que en ciertos mercados podría ser que algunos operadores extranjeros ...

El señor GENERAL MATTHEI.- Hablemos más en concreto.

Cuando ustedes están hablando eso, obviamente tienen una, dos o tres cosas pensadas, concretas y puntuales.

¿Podrían decirnos algunos ejemplos concretos y puntuales de los que ustedes sugieren?

El señor BAUZA, PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE LAN-CHILE.- Nosotros creemos que específicamente en el mercado entre Santiago y Buenos Aires es posible restringir la operación de los



operadores europeos principalmente y creemos que eso podría ser, en cierta forma y tenemos algunos estudios, no efectuados directamente por la LAN, sino que por consultores externos, que nos podría significar la posibilidad de obtener parte de ese mercado que dejarían de tener los operadores extranjeros, especialmente los europeos.

Eso, para nosotros, es un dato bastante concreto sobre lo que usted nos consulta.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Señor Ministro de Transportes, en el memorándum que recibió de LAN, ¿qué le proponen a usted como Ministro de Transportes en cuanto a lo que se señala como perfeccionar la ley de cielos abiertos? Porque es bien clara la expresión: "perfeccionar la ley de cielos abiertos".

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES.- En líneas generales, mi Almirante, las proposiciones son de reforzar las atribuciones de la Junta de Aeronáutica Civil para asignar ciertos tráficos, en contraposición a las disposiciones actuales, que por el solo hecho de pedir una concesión, hay que darla, según la ley.

En líneas generales, es eso, reforzar las atribuciones de la autoridad aeronáutica para asignar frecuencias y rutas.

El señor ALMIRANTE MERINO.- O sea, que la Junta de Aeronáutica asignaría frecuencias y rutas a extranjeros cuando hubiera equivalencia o correspondencia con el país ...

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES.- En especial, manteniendo el principio de reciprocidad que en la actualidad también se ... (no se entiende el final de la frase).

El señor BAUZA, PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE LAN-CHILE.- Como digo, dependiendo de este criterio y si nos basamos en la situación de la ley que hoy día está en conocimiento de la H. Junta de Gobierno, creemos que operacionalmente podemos equilibrar los resultados de esta compañía a contar del año 87 en adelante y los niveles de pérdida del Fisco pueden verse substancialmente reducidos a contar de los años 85 y 86.

El señor GENERAL MATTHEI.- Perdón.

Esos aportes del Fisco obviamente ya no consideran el pago de la deuda.

El señor BAUZA, PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE LAN-CHILE.- No, correcto.

El señor GENERAL MATTHEI.- Ustedes, lógicamente, todo el pago de la deuda se la descuentan a LAN y se hace cargo el Fisco, pero igual la tiene que pagar éste.

El señor BAUZA, PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE LAN-CHILE.- Claro.

En realidad, nosotros, en todos los análisis que hemos efectuado, no tenemos ninguna duda de que en base a los márgenes que tenemos ...

El señor GENERAL MATTHEI.- Perdón, pero en el fondo, es to es para el Fisco como hacerse lesa a sí mismo, porque es cierto que ya no tiene que pagar la plata a LAN. Ahora la paga directamente. Queda mucho más descargada la cuenta de la LAN y se hace cargo el Fisco.

En el fondo, lo pagamos nosotros, los chilenos. O sea, al final, nos estamos haciendo lesos nosotros mismos no más.

Claro que el balance de LAN queda más limpio.

En eso estoy de acuerdo.

El señor BRIGADIER GENERAL HORMAZABAL, VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE CORFO.- Perdón, mi Almirante.

S.E. el Presidente de la República ordenó este estudio y en él se llegó a la siguiente conclusión. Primero, había una pérdida que la antigua LAN u otra empresa nueva que se creara era absolutamente imposible de que la pudiera cubrir. O sea, es una pérdida que hizo efectivamente la empresa y que no hay otra forma de cubrir que no sea que el Estado la pague.

Ahora, ante las alternativas de suprimir la empresa aérea o de crear otra empresa aérea que fuera capaz de autofinanciarse, S.E. el Presidente de la República, por razones especialmente políticas, estimó conveniente crear esa nueva empresa, que de aquí en adelante sea capaz de autofinanciarse.

Los estudios concluyeron que eso es factible y en este último período ya se está demostrando que sí lo es y también que a futuro será eficiente.

Ahora, la razón por la cual esta nueva empresa sería sociedad anónima controlada por CORFO, es porque efectivamente la Corporación de Fomento tiene un sistema de control de gestión que entrega una información mensual que permite, si la empresa está operando mal, efectuar las correcciones del caso, y si la situación no permite hacerlas, se puede suprimir esta nueva empresa que se cree antes de que se produzcan pérdidas tan cuantiosas como las que dejó la antigua LAN.

El señor GENERAL MATTHEI.- Perdón, sin embargo, insisto en que el cuento es el siguiente: hay una persona que ya no se la puede, porque anda con un tremendo bulto encima y ya se le doblan las rodillas. Entonces, el Fisco dice: "A ver, traiga para acá ese bulto. Ahora lo llevo yo, pero eso descarga al de al lado y realmente es una ficción decir que ahora la LAN es más eficiente por eso. En el fondo, es una ficción, porque antes el Estado le pasaba el oxígeno y ahora se lo proporciona él mismo. En realidad, no cambia en nada el hecho de que "Moya" tiene que pagar la cuenta.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION.- No, obviamente eso no cambia nada.

El señor GENERAL MATTHEI.- Gracias.

Perdón, es que no me gusta ...

El señor MINISTRO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION.- Eso no cambia nada.

El señor GENERAL MATTHEI.- ...que me pasen gatos por liebres.

Quiero que cuando hagamos una cosa, me digan la verdad y no una cosa que no es así.

Claro, alivia a la LAN y la hace eficiente, porque el Estado se hace cargo de toda la deuda, pero la tiene que pagar él. Esa deuda es, en el fondo, de la LAN, ¿no es cierto?, y no hay duda al respecto.

El señor GENERAL MENDOZA.- Yo entiendo que si la LAN quiebra y muere, el Fisco de todas maneras tiene que pagar.

El señor GENERAL MATTHEI.- Pero es que son dos cuentos aparte. Si yo lo tengo claro eso también. Pero no digamos que ahora LAN será más eficiente. Claro, ¿cómo no va a ser más eficiente si el Estado se hace cargo de todas deudas!

La Fuerza Aérea también quedaría rebien si mañana el Estado me dice: "No le cargo a su cuenta sus deudas. Hoy día me las cargo a la mía". Si dice: "Todas sus deudas, mi General, el Estado las pagará directamente y no se cargan a su cuenta".

Yo quedo rebien también.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION.- Yo quisiera explicar una cosa, mi Almirante.

Efectivamente, el proyecto de ley no tiene el deseo ni el objetivo de hacer aparecer estos 68 millones que se deben. Esos están perdidos y los pagará el Estado. Pero creemos que operativamente es mejor el símil que ha hecho el General en que dice que hay una persona que tiene una tremenda carga encima: "Por esta carga yo no puedo realizar mi trabajo". Lo que se le está diciendo a esa persona es: "Mire, usted dice que sin la carga se la puede, ¿no es cierto? "Sí", contesta la persona. Entonces, le quitamos la carga y ahora no tiene excusas. Sin carga tiene que realmente realizar el trabajo en forma eficiente. Si no, va a seguir indefinidamente teniendo la excusa de que: "No produzco bien, porque tengo la deuda encima".

Esta es, en el fondo, la filosofía de la idea. A esta nueva LAN que dice que es capaz de salir adelante si acaso le quitamos la carga, le vamos a responder: "Cumpla usted el desafío". Si dice que es capaz de salir adelante sin carga, ¡vamos!

Ese es el objeto.

El señor GENERAL MATTHEI.- Además, le arreglamos las leyes a beneficio de LAN y, asimismo, tenemos que ver con quién competirá ahora internamente. O sea, con líneas aéreas internas que han hecho un gran esfuerzo privado para tratar de competir y que en este momento no sé exactamente cuál es la situación. Pero que, en el fondo, tienen que competir con el peso de sus

propias deudas frente a una LAN a la cual el Estado, en forma generosa, se ha hecho cargo de todas sus deudas y que ahora sí que está livianita para correr.

No deja de ser una buena solución. Está concordante con los principios de la subsidiariedad del Estado y una serie de otros principios y leyes que nos rigen. O sea, LAN indudablemente ahora queda livianita para correr, pero los otros privados están con las deudas que han tenido que enfrentar.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Hay una cosa que me preocupa dentro de esta ley.

Me he estado preocupando del problema, porque es de mi Comisión, y en este momento LADECO tiene una deuda que pagar por los aviones con que está trabajando de 19 millones 850 mil dólares, que los puede pagar a cinco años plazo con la forma con que está operando.

Pues bien, esto indudablemente le significa a cualquier empresario --y ustedes lo saben tan bien como yo-- que si tiene que pagar por intereses y amortizaciones una suma equivalente más o menos a casi 5 millones de dólares en cinco años --son más o menos 25 millones de dólares--, que los beneficios o los incrementos o la expansión de la sociedad serán imposibles, porque la ganancia estará dedicada al pago de las deudas y de los intereses.

Entonces, ¿hasta dónde es justo que el Estado apoye a LAN y no a LADECO, por ejemplo? Son dos empresas. LADECO es una, por decir una y de ésta, lo sé. De la otra, no sé.

Además, esta sociedad anónima que se formaría, que sería LAN, no estaría bajo el control de la Contraloría General de la República, porque una sociedad anónima está bajo el control de la Superintendencia de Sociedades Anónimas y Bancos, ¿no es eso?

El señor BRIGADIER GENERAL HORMAZABL, VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE CORFO.- Y también de la Contraloría, mi Almirante, pero ésta informa sin atribuciones para sancionar.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Pero es el Fisco, de todas maneras, el que le ha dado a LAN los fondos del erario para que pueda seguir trabajando y el responsable del empleo de

los fondos fiscales es el Contralor. Así que no puede salir de la tuición de la Contraloría y en la ley no está eso.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION.- Bueno, ése es un caso concreto de las muchas filiales de CORFO, que desde luego están bajo control de la propia Corporación de Fomento, que en su gran mayoría funcionan extraordinariamente bien y que tienen intervención de la Contraloría, con ciertas limitaciones, pero tienen intervención.

El señor ALMIRANTE MERINO.- La Contraloría es auditora en ese caso, pero nada más. Son sociedades que se están autofinanciando o que CORFO las ha ayudado a financiarse cuando tienen algún problema.

El señor IBARRA, FISCAL DE LA CORFO.- Iba a precisarle, en relación a la participación de la Contraloría respecto de las filiales de la Corporación, donde CORFO tiene participación en las sociedades anónimas. La Contraloría tiene una finalidad, cual es controlar el cumplimiento del objetivo social y de hecho lo hace y realiza auditorías permanentes en los más distintos tópicos.

Ahora, recientemente, ha terminado, por ejemplo, una auditoría al "barrer", en todas las filiales de CORFO y en otras instituciones estatales, controlando el cumplimiento de los contratos que ellas han celebrado. O sea, no es un control igual, de juridicidad, como tiene con CORFO o con la administración civil centralizada, pero nunca la Contraloría deja de tener alguna injerencia cuando hay dineros estatales de por medio.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Indudable, pero desde el momento que es una sociedad anónima filial de CORFO, la Contraloría ya no tiene capacidad para actuar punitivamente, como lo está haciendo con LAN-Chile, cuando ha habido alguna cosa que no era correcta.

El señor IBARRA, FISCAL DE LA CORFO.- No tiene una sanción punitiva tampoco.

En el sumario que la Contraloría está instruyendo en la LAN, lo que puede hacer es proponerle al Presidente de la República.

El señor ALMIRANTE MERINO.- ¡Ah, lógico! Pero en el hecho ...

El señor IBARRA, FISCAL DE LA CORFO.- Tiene control de la juridicidad y que cambia respecto de la administración des centralizada y las sociedades anónimas.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.

El señor SEPULVEDA, PRESIDENTE EJECUTIVO DE LAN-CHILE.- Señor Almirante, si usted me lo permite, creo que hay algunas cosas que no se han dicho en esta reunión y que estimo que es importante que los Honorables miembros de la Junta de Gobierno tengan acceso a esta información.

Si usted me autoriza, haré un pequeño recuento de lo que ha sido LAN desde el año 29.

LAN es una empresa del Estado que fue creada el año 29 y que en un informe que hemos puesto a disposición de las Comisiones Legislativas veíamos que sólo en un período de aproximadamente cuarenta seis o cuarenta y siete años ha recibido más o alrededor de 600 millones de dólares en aportes directos.

Fuera de esto, Línea Aérea Nacional es una empresa que recibió todo tipo de aportes indirectos, es decir, subsidios, franquicias tributarias, exenciones para el pago de concesiones de aeropuertos, se le entregó material de vuelo gratis, por aportes indirectos del Estado, etcétera.

Esta situación llegó a su máxima expresión cuando el año 69 se crea, digamos, una joya legal cuando se aprobó el decreto con fuerza de ley N° 3, en que se le dio la estructura de definitiva a Línea Aérea Nacional, como empresa autónoma del Estado.

Ahora, ese "modelo de ley", entre comillas, desde esa época a la fecha actual ha sufrido cincuenta modificaciones. Es decir, esta empresa fue creada con el propósito de que fuera un servicio público, situación que varió en los últimos años, de acuerdo con la política general de Gobierno, en el sentido de convertirla en una empresa comercial.

Esta empresa tiene que competir y tiene que llegar a un mercado donde hay millones de pasajeros potenciales y es por eso

que requiere de una estructura ágil y flexible para poder alcanzar cada uno de esos mercados.

Ahora, la pretensión de transformarla en sociedad anónima es únicamente con el fin de adaptarla a las nuevas condiciones que impone el mercado de la aviación aerocomercial, no sólo en Chile, sino que en el mundo.

Indudablemente, yo estoy absolutamente de acuerdo con lo que decía el General señor Matthei: las cosas hay que decir las por su nombre. Línea Aérea Nacional ha acumulado tanto por pérdidas, como por obligaciones en pasivos corrientes y pasivos que tiene con respecto a contratos con la parte laboral, por 68,2 millones, que es un costo y eso hay que decirlo, porque es la pura realidad.

También hay que mencionar una situación que era insostenible, en el sentido de que a través de toda su existencia Línea Aérea Nacional acumuló para sus empleados una serie de beneficios que no tenía ningún trabajador en Chile y esta situación de alguna manera había que terminarla y era, además, un problema laboral inmanejable.

Señor Almirante, me gustaría decirle que a mediados del año pasado, cuando se les pidió a los sindicatos de trabajadores de Línea Aérea Nacional, frente a una rebaja en los sueldos de los empleados de LADECO, dos o tres veces, que se los rebajaron, reitero, los últimos doce meses, esta gente simplemente dijo: "Mire, nosotros somos una empresa del Estado y como tales, "papá" Fisco siempre nos va a estar dando el sueldo al final de mes.

"Por lo tanto, nosotros, que tenemos que aumentarnos por negociación colectiva un 32% nuestro sueldo, bueno, lo único que queremos es que se nos aumente en ese porcentaje los sueldos, aunque la competencia se los esté rebajando".

Y esa situación es algo que heredó esta compañía y que simplemente no podía enfrentar.

Entonces, esta compañía ha dado un salto en el sentido de poder adaptarse a estas nuevas condiciones en que teníamos que competir con empresas que son subsidiadas por sus Gobiernos o pertenecen a grupos económicamente poderosos.



Por otro lado, yo aplaudo a LADECO. Ha tenido un desarrollo en los últimos cinco años que tal vez ninguna otra línea aérea tuvo en el mundo. Pero también hay que mencionar que esta compañía tuvo facilidades en el sentido de que LAN-Chile abandonaba las rutas para que las operara LADECO.

Entonces, yo diría que el problema es tan complejo, que hay una serie de elementos que hay que considerar y que no estamos buscando una explicación, sino que estamos tratando de dar una orientación a esta compañía que le permita enfrentar los requerimientos del país y que no siga siendo un costo para todos los chilenos y pueda enfrentar, sí, con flexibilidad esta nueva orientación que le quiere dar el Gobierno.

Por otro lado se ha hablado de un sumario que ha hecho la Contraloría ...

El señor GENERAL MATTHEI.- Antes de pasar a eso, quisiera hacer dos acotaciones o preguntas.

Estimo que estamos muy de acuerdo con el señor Presidente de LAN en que esta compañía fue creada el año 29 efectivamente como un servicio público y, yo diría también, interno. O sea, para dar internamente los servicios aéreos que en ese tiempo se estimaron convenientes, necesarios o indispensables.

Tenía una serie de leyes, tal como se dijo, que en el fondo garantizaban el monopolio de LAN en todo el servicio interno de transporte. Las leyes estaban estructuradas para que este servicio interno pudiese estar ahí, sin ninguna necesidad de correr, recibiendo los aportes del Fisco y se pudiera hacer cualquier cosa.

Políticamente era muy conveniente tener un puesto para distribuir, además, favores políticos, que eso fue realmente en LAN.

También, en todo esto, durante todos estos años se las arregló con plata del Estado para destruir el germen o apenas en el germen, toda posibilidad de iniciativa privada, porque así como LADECO tomó todos los puntos que abandonó LAN, en su tiempo, todo punto que trataba de conquistar al - quien con esfuerzo privado era destrozado por LAN, que acudía con plata subvencionada por el Estado. De manera que en ese sentido también LAN hizo un gran mal al país.

Sin embargo, era un servicio público bastante monopolístico y en un momento dado LAN, en el fondo, para tener más subsidios, más facilidades, más posibilidades para tomar más gente, justificar más aviones, se dedicó a ir al extranjero con el argumento --lo recuerdo muy bien-- de que ahí iba a ganar plata, porque eso era competitivo y con esto iba a abaratar los costos internos. Ese fue el argumento en su tiempo.

No obstante, ahí debe competir obviamente con los grandes que vuelan en esa zona. Entonces, ahora queremos que se arreglen las leyes otra vez para que LAN pueda operar ahí con comodidad.

Sin duda, arreglando leyes se puede siempre hacerlo.

Después, internamente, lo que a mí me preocupa enormemente, tal como usted dice, admira a LADECO, porque pudo surgir y salir adelante con gran esfuerzo, incluso de su propia gente, que se rebajó los sueldos cuando los de la LAN no lo quisieron hacer.

Entonces, repito, esta gente hizo un tremendo esfuerzo económico, desde los pilotos al personal, en fin, toda la gente. Y ahora dejamos a la LAN lista para correr. LADECO tiene diecinueve millones de dólares de deudas. LAN queda limpia y liviana y ahora vamos a sacarle otra vez el pedazo a LADECO, porque ésa ha sido la política de LAN toda la vida.

Luego, me preocupan bastante todos estos aspectos.

La competencia externa; claro, protegida por leyes especiales. La competencia interna, nuevamente con aporte fiscal en el sentido de que, no solamente se ha hecho cargo de los 68 millones, sino que de un montón de otros dólares más. No sé cuánto es la cuenta, pero por ahí alguien la tiene.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Son 600 millones.

El señor GENERAL MATTHEI.- No, no, olvidémonos de eso.

La cuenta de ahora, la última. Para liquidar el proceso de la LAN antigua hay que agregarle desde ya los 12 millones de dólares.

El señor BAUZA, PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE LAN-CHILE.- Están incluidos.

El señor GENERAL MATTHEI.- ¿Todo incluido?

El señor BAUZA, PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE LAN-CHILE.-  
Está todo incluido.

En realidad, la cifra final es de como 72 millones de dólares, porque hay que sumar los intereses sobre la deuda ...

El señor GENERAL MATTHEI.- O sea, nos hacemos cargo de más o menos 72 millones de dólares y ahora, ¡compita limpia internamente y protegida afuera con leyes especiales!

Ese es el problema en relación con el cual yo quisiera escuchar algún día, después, porque obviamente no puede ser ahora, de cuál será la política general de transportes de este Gobierno, ya que aquí estamos haciendo una reestructuración a una línea fundamental. Creo que es conveniente hacerla, pero hay una serie de cosas que me tienen preocupado.

¿En qué política encaja esto? No veo la política.

El señor BRIGADIER GENERAL HORMAZABAL, VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE CORFO.- Permiso, mi Almirante.

No sé si no hemos sido claros, mi General, pero de ninguna manera pretendemos que la modificación que se estudia en este momento, que no ha sido planteada al Poder Legislativo, de esta ley de los cielos abiertos, signifique una protección para una empresa estatal que la haga ineficiente y que todos los chilenos paguemos esta ineficiencia. Lo único que pretendemos con esta modificación, mi General, es igualdad de condiciones, reciprocidad para que la Dirección de Aeronáutica tenga la atribución de que, si algún día otro país está actuando en distintas condiciones con nosotros, podamos actuar en reciprocidad. Absolutamente nada más.

El señor GENERAL MATTHEI.- ¿LAN va a Europa?

El señor BRIGADIER GENERAL HORMAZABAL, VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE LA CORFO.- No, no vamos.

El señor GENERAL MATTHEI.- Bueno, entonces, ¿dónde está la reciprocidad con las líneas europeas en este trayecto? ¿Dónde está el problema de reciprocidad?

Mencionábamos recién el problema de las líneas europeas en el tráfico Buenos Aires ... ¿Dónde está la reciprocidad si nosotros no vamos a Europa?

El señor BRIGADIER GENERAL HORMAZABAL, VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE LA CORFO.- Yo le digo, mi General, en términos generales, pero en todo caso, ...

El señor GENERAL MATTHEI.- Es que después hablamos de un caso puntual, como ejemplo, y ese caso puntual lo estoy mirando ahora.

¿Dónde está la reciprocidad ahí?

El señor BRIGADIER GENERAL HORMAZABAL, VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE LA CORFO.- Ese proyecto vendría posteriormente y habría la oportunidad para que el Legislativo lo rechazara, si tiene alguna objeción.

El señor GENERAL MATTHEI.- Sí, pero todo esto tiene que venir encuadrado de alguna forma, en una política de transporte aéreo.

¿Cuál será la política? Ahora, la política es, le quitamos todo el peso a la LAN y soltamos ... (no se entiende), hagan y destruyan a toda persona que aquí adentro usaba su propio esfuerzo. Ahora, con la plata de todos los chilenos, vayan y háganla pedazos.

¿Es ésa? Yo no sé cuál es la política y por eso la pregunto.

¿Dentro de qué política queda inserta esta ley? Aquí se está viendo el problema puntual de la LAN, no más, pero el problema no es solamente eso.

El señor TTE. GENERAL BENAVIDES.- Una pregunta, Almirante.

¿Y LADECO no ha recibido ayuda de alguna organización estatal, como ser el Banco del Estado o de otra entidad?

El señor GENERAL MATTHEI.- Eso no es ayuda.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ha recibido préstamos a los intereses comerciales y usuales.

El señor GENERAL MATTHEI.- Eso no es ayuda.

El señor TTE. GENERAL BENAVIDES.- Y que está pagando.

El señor GENERAL MATTHEI.- Y tiene que pagarlos.

El señor SUBSECRETARIO DE HACIENDA.- Mi General, LADECO la única "ayuda", entre comillas, que recibiría sería a través de los bancos intervenidos ...

El señor GENERAL MATTHEI.- Pero tiene que pagarla.

El señor SUBSECRETARIO DE HACIENDA.- ...por el hecho de ser empresas de Cruzat-Larraín y porque su gran acreedor es el Banco Santiago y que en un momento habrá una capitalización y ahí podría haber una ayuda, pero ayuda que posteriormente tendrá que pagar.

El señor TTE. GENERAL BENAVIDES.- O sea, no existe ayuda.

El señor GENERAL MATTHEI.- No hay ayuda.

El señor PRESIDENTE EJECUTIVO DE LAN-CHILE.- Señor Almirante, si usted me permite, creo que en esta ocasión es importante precisar algunos puntos respecto de la ley de cielos abiertos.

En este planteamiento que estamos haciendo acerca de la modificación estructural de Línea Aérea Nacional, nosotros creemos en el principio de la ley de cielos abiertos, que está inspirada por uno de economía de libre mercado.

Ahora, las condiciones básicas que deben regir para que se pueda aplicar ese concepto de economía de libre mercado, lamentablemente, en la práctica, en el transporte aéreo, es decir, en este sector específico, no se han dado.

La libertad de tarifas no existe. ¿Por qué? Porque, aun cuando Chile tiene libertad tarifaria, por desgracia en nuestro país, para que vuelen, por ejemplo, los pasajeros chilenos de Santiago a Buenos Aires, la tarifa entre esas dos ciudades es fijada por el Gobierno argentino. Lo mismo sucede en los viajes de Santiago a Brasil, a Perú, etcétera, respecto de la adjudicación de frecuencias.

En el caso de LAN-Chile, que operaba la ruta a Europa, en 1980, por una decisión unilateral del Gobierno argentino, se cortaron los permisos de tráfico a Línea Aérea Nacional y eso significó que la empresa dejó de vender diez millones de dólares, con un impacto serio en su resultado final en la ruta a Europa.

O sea, lo que se está planteando ...

El señor GENERAL MATTHEI.- Perdón, deseo formular una pregunta.

Sobre el particular, aun con cualquier ley de estas que nos permita operar sobre eso, ¿usted cree que, en la práctica, podría restringir aquí, en Santiago, tal libertad a la línea aérea argentina? ¿Opina que realmente se puede hacer, o habrá otros factores que también influyen en eso? ¿Considera lo mismo que Argentina nos quite el paso por Buenos Aires, a que nosotros lo paremos en Chile? ¿A su juicio, realmente, Argentina sufriría muchas consecuencias por eso? ¿Quién cree usted que pierde más?

Si nosotros adoptamos la misma medida contra Argentina, en su opinión, ¿será lo mismo?

El señor PRESIDENTE EJECUTIVO DE LAN-CHILE.- Efectivamente, señor General, aquí --creo que usted lo tiene muy claro-- estamos hablando de que, cuando en Argentina nosotros sacábamos 15 millones de dólares, Argentina en nuestro país sacaba 2 millones de dólares.

El señor GENERAL MATTHEI.- Claro, y ahí está el problema.

El señor PRESIDENTE EJECUTIVO DE LAN-CHILE.- Cuando los peruanos sacaban en Chile 2 mil dólares, nosotros teníamos 10 millones.

Existe una limitación estructural por el hecho de ser un país terminal y de tráfico muy pequeño, pero sí hay que reconocer, señor General, lo siguiente.

Estamos enfocando esto como una solución que, indudablemente, como siempre cuando se hace o se modifica una política, tiene que ser mirando el largo plazo. Y en ese largo plazo nosotros pensamos en el interés nacional, porque aquí no tomamos en cuenta exclusivamente el interés de LAN-Chile. Cuando planteamos al señor Ministro de Transportes estas modificaciones que enriquecen la política de cielos abiertos, lo hicimos con vistas al interés de la comunidad, y ellas se presentaron con estudios bastante serios que hemos puesto a disposición de los señores Ministros.

Me gustaría relatarles un ejemplo de lo que sucedió cuando Argentina nos suprimió los permisos de tráfico en quinta libertad, es decir, el derecho a sacar pasajeros desde ese país hacia Europa, Brasil, Perú, Estados Unidos.

Los argentinos dijeron lo siguiente: "Señores, a contar de la fecha equis, ustedes no pueden sacar más pasajeros de Argentina que no sean sólo a Chile". Al preguntarles por qué tomaban esa medida unilateral contra LAN-Chile, nos respondieron: "La adoptamos, señores, porque ustedes tienen una política de cielos abiertos incompatible con la que tiene Argentina".

"Pero, un momento, si en esto los Gobiernos son soberanos para adoptar sus políticas internas y externas como lo estimen conveniente, y en este sentido el Gobierno chileno ha procedido soberanamente."

Ellos nos contestaron: "Aquí hay un problema: resulta que cuando los pasajeros argentinos salen desde Buenos Aires a Madrid en un vuelo de cualquiera aerolínea, el pasaje de ida y vuelta les cuesta 2 mil dólares. Pero cuando frente a eso tienen una alternativa de viajar por 300 dólares de Buenos Aires a Santiago y 700 dólares de Santiago a Madrid --estoy aproximando las cifras para graficar la situación--, y con eso pueden ir a la mitad de precio desde Buenos Aires hacia Madrid, lo que están haciendo ustedes es que nos están exportando esta maravilla que, indudablemente, es muy buena, pero eso nos está quitando pasajeros y nos hace incurrir en un costo. ¿Por qué? Porque esos pasajeros argentinos ya no se van por las líneas aéreas argentinas, sino que vienen a Santiago y de aquí toman aerolíneas extranjeras hacia Madrid".

"Por eso, mientras esta situación prevalezca, nosotros no haremos una modificación de los cielos abiertos."

El señor GENERAL MATTHEI.- La diferencia radica en que el chileno viajaba entonces por 700 dólares de aquí a Madrid, y si hubiera estado con la maravilla de la ley de cielos cerrados, digamos, con esto que quieren los argentinos, debería haber pagado 2 mil dólares más el viaje a Buenos Aires. ¿Correcto? Y, tal como usted señaló, lo podía hacer por 700 dólares. Y esto beneficiaba a todos quienes viajaban.

El señor PRESIDENTE EJECUTIVO DE LAN-CHILE.- General, creo que ése es un punto beneficioso para los chilenos, pero estoy indicando el argumento de los argentinos para cerrarnos a nosotros, como compañía, esta posibilidad que nos costó, como empresa, diez millones de dólares.

El señor GENERAL MATTHEI.- Claro, como empresa, eso les cuesta a ustedes, pero el chileno en general obtiene un beneficio y, en general, los que viajan a nuestro país, gracias a que existe esta ley de cielos abiertos. De manera que, a mi modo de ver, desde el punto de vista del turista y de una serie de otras cosas, sería mucho más difícil venir a Chile que, de todas maneras, queda lejos y es caro.

Efectivamente, al existir, puede perjudicar a LAN como empresa, pero de acuerdo con su mismo ejemplo beneficia al chileno en forma considerable.

El señor PRESIDENTE EJECUTIVO DE LAN-CHILE.- Mi General, lo que nosotros estamos postulando es mantener esa franquicia o ese beneficio que tienen los chilenos. Lo único que sí pedimos es que cuando no son liberales con nosotros, bueno, ser pragmáticos.

Indudablemente, a los argentinos no les vamos a poder restringir, pero sí a algunas compañías. Por ejemplo, algunas empresas europeas cubren el costo de los vuelos entre Buenos Aires y Santiago colocando diez pasajeros desde nuestra capital hacia Madrid. Y ésa es una situación que a ellos los hace entrar en este mercado a mitad de precio.

El señor GENERAL MATTHEI.- Considero que ésa es otra discusión, porque todo esto irá en el proyecto de ley que se presentará. Pero estimo que esta iniciativa debe venir acompañada de una exposición general de política aeronáutica nacional en la cual se expresen todas las inquietudes que acabo de plantear.

Por consiguiente, ésta no es una ley que pueda tratarse como algo aislado de todo un sistema de política aeronáutica, porque, reitero, esto afecta profundamente, en primer lugar, a todas las otras empresas chilenas privadas. El arreglar en esta forma sólo a LAN es, en sí, un problema muy serio para la aeronáutica nacional.

Ahora, no soy Ministro de Aeronáutica. En mi opinión, todos estos problemas debe verlos el Ministerio de Transportes. Casualmente, ahora hay un Ministro que es aviador, pero en el futuro puede serlo un civil.

Repito: éste es un problema inserto necesariamente, tanto en lo nacional, como hemos visto, como en lo internacional, como lo estamos comprobando, en la política de aeronáutica, que aquí no la diviso en absoluto. Se está arreglando puntualmente un problema, sin medir las consecuencias para un montón de otra gente.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Deseo saber únicamente, ante las cifras que se manejan y el significado que tendría pa



ra las empresas privadas que también trabajan en el mismo rubro, qué medidas se tomarían para mitigar el efecto que tendría sobre éstas y no obligarlas a quebrar.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA.- ¿Usted se refiere a las demás empresas?

El señor ALMIRANTE MERINO.- Sí.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA.- Bien, esta iniciativa está referida simplemente a Línea Aérea Nacional. Eso no quiere decir que no haya que considerar, como en cualquier proyecto, todos los otros aspectos que necesariamente ahí convergen, inclusive el de una política general de aeronáutica o de transportes.

Evidentemente, deberá consultarse al Ministro respectivo y habrá que compaginar esto como una política general. Pero, repito, el objeto del proyecto es concretamente el mencionado. Tal vez de ahí puede estudiarse qué sucede, como repercusión de esto, con las empresas privadas. Pero la finalidad de esta primera reunión es, ciertamente, decidir si se legisla o no se legisla sobre la materia y, entonces, creo que habría que referirse concretamente a esto.

En realidad, si decimos que porque tiene inconvenientes o porque trae tales repercusiones injustas sobre determinadas empresas privadas, entonces no se hará ley y, en consecuencia, desaparecerá LAN bajo el peso de su deuda, tampoco parece razonable. Lo razonable sería que, si la ley produce algunos efectos, tratáramos de ver cuáles son éstos para corregirlos.

Aquí está, concretamente, el caso de LADECO. Es algo estudiable, una cosa absolutamente posible de analizar, especialmente en este caso en que LADECO prácticamente pasará al control del Estado a través de la reorganización del Grupo Cruzat.

El señor ALMIRANTE MERINO.- ..... el Banco Santiago.

El mismo problema se plantea con el tráfico marítimo, pues si nosotros le diéramos 60 millones de dólares a la Empresa Marítima del Estado, bueno, quebrarían la Sudamericana-

na, Martínez Pereira, Interoceánica y todas las demás.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCIÓN.- Afortunadamente, no es necesario en el caso planteado por usted. Pero, en cuanto a la situación concreta de LAN, con la deuda de 72 millones de dólares evidentemente no puede subsistir. Por supuesto, no resistirá esa deuda. Ese es el caso concreto.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Eso está claro.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA.- Y el Presidente de la República nos ha dicho: "Lleven este asunto sobre la base de que, por diversas razones de tipo geopolítico, nacional, incluso de prestigio, no deseo que bajo mi Gobierno quiebre la Línea Aérea Nacional o se extinga bajo el peso de su deuda. Eso es lo que yo no quiero. Deseo salvar esto".

Tenemos que salvarla tomando en cuenta varias premisas fundamentales. Una, que de aquí para adelante sea realmente eficiente. Como es natural, no podemos dar garantías, pero existen algunos antecedentes en el sentido de que lo que maneja CORFO lo ha administrado de manera eficaz. Ha tenido bajo su control algunas empresas que, a su vez, tienen competidoras privadas: no ha habido problemas y han podido desenvolverse en forma eficiente.

El hecho de que la Contraloría sólo intervenga en una forma distinta de como lo hacía anteriormente no me parece razón suficiente. Lo concreto es que la Contraloría intervino de aquí hacia atrás y no pudo impedir que llegáramos a una deuda tan fabulosa como 72 millones de dólares.

Así que, verdaderamente, si peso por un lado la intervención de la Contraloría y, por el otro, la gestión de la CORFO con respecto a sus empresas, creo que voto por la segunda solución.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Eso es indudable, pero lo que también es cierto es que, si para mantener LAN va a quebrar todo el resto de las empresas aéreas de Chile, hay que pensarlo tres o cuatro veces, porque el efecto será mucho más grave del que nos imaginamos.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA.- Creo que eso puede considerarse en la ley, Almirante.

El señor VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE CORFO.- Mi Almirante, hay algunas empresas CORFO que compiten con empresas privadas y, de acuerdo a los principios económicos del Gobierno, en cada uno de esos casos se ha buscado la fórmula para de ninguna manera perjudicar a las privadas.

En este caso particular, por la situación en que se encuentra LADECO, ya ha habido algunas coordinaciones las que, reitero, de ninguna manera han beneficiado parcialmente a la empresa estatal, a LAN, sino que, por el contrario, han sido coordinaciones absolutamente equitativas; de tal suerte que, producto de ellas, haya un mejor resultado económico para ambas.

Entiendo que por el hecho de nacer sana, Línea Aérea Nacional estaría en una muy buena condición inicial, comparada con otras, pero la verdad es que no veo el mayor riesgo en cuanto a que, debido a ello, esta empresa vaya a tratar de hacer quebrar a las otras. Por lo demás, la única que en realidad compite con LAN es LADECO. Las otras son muy chicas.

El señor GENERAL MATTHEI.- Pero es lo único que ha hecho en todos los años anteriores, es decir, la historia de LAN es ésa.

El señor VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE CORFO.- Mi General, le agradezco que usted haya dicho eso, porque le contestaría que la política de nuestro Gobierno siempre ha tendido a favorecer a LADECO en desmedro de LAN, como sucedió cuando se la obligó a retirarse de algunas rutas eficientes para que las tomara LADECO.

No sé qué otros perjuicios habrá habido, pero es efectivo que en muchas oportunidades, por instrucciones del Gobierno, se ha retirado LAN y ha cedido a LADECO rutas eficientes.

El señor SUBSECRETARIO DE HACIENDA.- Mi Almirante, a mi juicio, el caso de LAN-Chile, desde el punto de vista

SECRETO

de permitir que esta empresa se mantenga funcionando como tal, no está tan lejos de todo el esquema de salvataje del resto de las empresas chilenas.

A mi modo de ver, si no hubiera habido una renegociación de deudas productivas y todo un apoyo del Estado hacia la banca, tendríamos quebradas a COPEC, a la C.C.U. y a un montón de otras empresas que podrían estar en la misma situación.

Considero que el gobernante y el legislador han tomado la decisión, precisamente, de no dejarlas quebrar, y por eso se han adoptado todas las medidas que se han transformado en leyes.

En mi opinión, el caso de LAN no escapa mucho más allá de lo que se ha planteado con anterioridad. Por supuesto, existen ciertas diferencias. En el caso de LAN, prácticamente la deuda completa la toma el Estado. Como señalaba mi General Matthei, la absorben todos los chilenos.

Pero también debemos recordar que Línea Aérea Nacional es una empresa creada por ley, es una empresa estatal. Quizás por un buen, mal o regular manejo tiene los problemas planteados por Patricio Sepúlveda, que nos presentan a una empresa de línea aérea, la única estatal en Chile, respecto de la cual es necesario buscar una solución.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.

El señor GENERAL MATTHEI.- No tengo más preguntas.

El señor TENIENTE GENERAL BENAVIDES.- Creo que en lo dicho por el Subsecretario de Hacienda está la base de todo en el sentido de que el Estado ha dado su apoyo a una enorme cantidad de organizaciones privadas, prácticamente a toda la banca. El Estado, Moya.

Entonces, lo que se pretende hacer con LAN no es si no un esfuerzo más.

Usted mismo tiene en este momento, Almirante, un proyecto en estudio que dispondrá la absorción de una cantidad de miles de millones de dólares ...

El señor ALMIRANTE MERINO.- A un plazo de 30 años.

SECRET

El señor TENIENTE GENERAL BENAVIDES.- ...por organizaciones financieras y bancos que están quebrados, y tendrá que ayudar el Fisco.

Por lo tanto, esta discusión sobre la Línea Aérea Nacional está en ese esquema. No tiene nada de extraordinario y, como manifestó el Ministro de Economía, estimo que habría que ver si tiene consecuencias que vayan a deteriorar a LADECO o a influir sobre ella. En ese caso, bueno, habrá que estudiar qué soluciones se dan. Más, nada.

El señor GENERAL MENDOZA.- La verdad es que estoy plenamente de acuerdo con este planteamiento, porque, tal como expresó el General señor Benavides, no sería primera vez que el Estado cargue con una serie de deudas, como le está pasando hace bastante tiempo. Eso, justamente con el afán de salvar del descalabro a determinadas empresas o servicios.

Y, finalmente, a mi juicio, es obligación del Estado hacerlo en un momento determinado, más aún si se trata de una empresa estatal. Y si acaso tiene consecuencias difíciles para otras líneas o empresas, bien, también será nuestro deber corregirlas, tal como lo ha planteado el señor Ministro de Economía; de manera que no creo que sea motivo de tanta preocupación.

El señor TENIENTE GENERAL BENAVIDES.- El nombre lo dio el Subsecretario de Hacienda: operación salvataje nacional. Eso es. En eso estamos trabajando. Uno más, éste es un caso más.

Usted tiene dos, Almirante. Ya sacó uno y le queda el otro. Despachó el de la banca intervenida y ahora le resta la banca quebrada.

El señor ALMIRANTE MERINO.- Ofrezco la palabra.

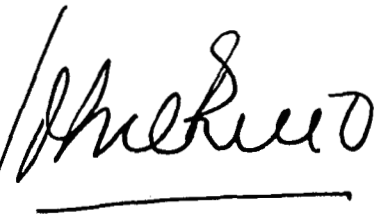
Muchas gracias por su atención, Ministros.

Al no haber más que tratar, termina la reunión.

---

--Termina la reunión a las 19.07 horas.

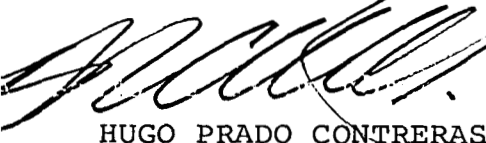
---



JOSE T. MERINO CASTRO

Almirante

Comandante en Jefe de la Armada  
Presidente de la I Comisión Legislativa



HUGO PRADO CONTRERAS

Brigadier

secretario de la Junta de Gobierno