

PAPELES DE COYUNTURA Y TENDENCIA

Documentos de Trabajo



Ignacio y Enrique Cueto Plaza

Documentos de Trabajo:

Por Qué el Estado no Debe ni Puede Rescatar a Latam

Por Francisco Herreros ()*

La crisis del coronavirus en la aviación, que tiene a flota en tierra por tiempo indeterminado, es la causa inmediata del desplome del grupo Latam Airlines, pero antes, el rumbo de la compañía venía en caída libre, y sin ella, hubiera capotado igual.

Hoy necesita, como el buzo el aire, el rescate estatal. A pesar de que no es una empresa nacional, o tal vez por lo mismo, sus posibilidades de lograrlo con el gobierno de Piñera son propicias, a juzgar por las fintas del ministro de Hacienda, Ignacio Briones, en busca de oportunidad para encajarlo. De hecho, hay una

compleja operación política en marcha para imponer este nuevo saqueo al patrimonio nacional y al interés de todos los chilenos, por cuenta de las trescientas y tantas familias, dueñas de todo en Chile, incluidos los votos de varios parlamentarios; con el monto del ingreso familiar de emergencia como moneda de cambio.

Otra estratagema a imputar en la voluminosa cartera de Piñera; que en este entierro lleva no solo velas, sino focos incandescentes de alto consumo.

En el informe de resultados del primer trimestre de Latam, se lee:

"Hemos entrado en la pandemia como un grupo de aerolíneas saludable y rentable; no obstante, como las aerolíneas alrededor del mundo, hemos sido sometidos a circunstancias excepcionales que han llevado al colapso en la demanda y actualmente solo estamos operando aproximadamente el 5% de nuestros vuelos. Estamos convencidos de que el capítulo 11 es el mejor camino para minimizar las disrupciones en el negocio y proteger los intereses de nuestros accionistas".¹

Aquello de un grupo de aerolíneas saludable y rentable, y por tanto elegible para un rescate con recursos públicos, es claramente una impostura, que este informe se esmerará en demostrar.

Huida hacia delante

De entrada, las cifras entregadas por la compañía saludable y rentable al 2° Juzgado Civil de Santiago, en la solicitud de reconocimiento del procedimiento de reorganización en el extranjero, distan de ser impresionantes.

En líneas gruesas, en 2019 tuvo ingresos por US\$10.430 millones; un costo operacional de US\$9.689 millones y un costo financiero de US \$589 millones; esto es, una utilidad neta de US\$152 millones. Monto irrisorio, que ni siquiera alcanza a pagar los intereses de un pasivo reconocido por la compañía en el mismo documento, de US\$9.913 millones.

Y en ese resultado, nada tiene que ver la pandemia; la que en cambio explica los US\$1.896,5 millones de pérdida en el primer trimestre de 2020.

En consecuencia, la decisión de acogerse el Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de EEUU., anunciada en hecho esencial a la Comisión para el Mercado Financiero, CMS, el 26 de mayo, fue, ante todo, una arriesgada maniobra del grupo controlador, al filo del reglamento, para desprenderse por secretaría de parte importante de una abultada mochila financiera, a pretexto de la crisis del coronavirus.

El texto de la notificación reconoce que el grupo "ha considerado e intentado implementar una renegociación convencional uno a uno con sus acreedores y otras partes interesadas". Solo que, en plenas negociaciones, dejó a los acreedores con un palmo de narices, y se refugió en capilla, como se dice en el tradicional juego del pillado.

"En opinión del Directorio, los tiempos del proceso convencional bilateral, la posibilidad que durante el mismo los acreedores decidan ejercer acciones de cobro forzado, la imposibilidad de curar incumplimientos y la necesidad de implementar una reestructuración integral de Latam Airlines a la que se deban

sumar todos sus acreedores y otras partes interesadas, llevan a considerar como mejor alternativa una reestructuración reglada".²

"El Procedimiento Capítulo 11, que otorga una suspensión automática de ejecución por, a lo menos, 180 días, representa la mejor oportunidad de la Compañía para asegurar su estabilidad y cumplir sus obligaciones con sus contrapartes", agrega el texto. Luego, advierte:

"Latam Airlines tiene la intención de utilizar las herramientas sustantivas y procesales disponibles en el Procedimiento Capítulo 11 para maximizar la eficiencia de sus operaciones en curso y renegociar ciertas relaciones contractuales clave, ajustándolas a las condiciones actuales del mercado. Bajo el Procedimiento Capítulo 11 Latam Airlines tendrá la oportunidad de reestructurar su balance financiero y ajustar el tamaño de sus operaciones a la nueva realidad".

20-11254 Doc 1 Filed 05/25/20 Entered 05/26/20 00:10:44 Main Document Pg 1 of 29

Fill in this information to identify the case:

United States Bankruptcy Court for the:

Southern District of New York
(State)

Case number (if known): _____ Chapter 11

☐ Check if this is an amended filing

Official Form 201

Voluntary Petition for Non-Individuals Filing for Bankruptcy

04/20

If more space is needed, attach a separate sheet to this form. On the top of any additional pages, write the debtor's name and the case number (if known). For more information, a separate document, *Instructions for Bankruptcy Forms for Non-Individuals*, is available.

1. Debtor's name LATAM Airlines Group S.A.

2. All other names debtor used in the last 8 years Lan Airlines S.A.

Include any assumed names, trade names, and doing business as names

3. Debtor's federal Employer Identification Number (EIN) 5 9 2 6 0 5 8 8 5

4. Debtor's address

Principal place of business

Estado 10
Number Street
Piso 11
Santiago Republic of Chile
City State ZIP Code

County

Mailing address, if different from principal place of business

Number Street
P.O. Box
City State ZIP Code

Location of principal assets, if different from principal place of business

Number Street

Consecuencias para Chile

En la primera audiencia de la Corte del Distrito Sur de Nueva York, el tribunal aprobó las mociones de Latam, lo que garantiza la continuidad de sus operaciones durante el proceso de reorganización, de 180 días, y el control de la gestión de la compañía frente a obligaciones con empleados, clientes, proveedores y socios comerciales. El 2° Juzgado Civil de Santiago, a solicitud de Latam, reconoció en Chile el procedimiento concursal de reorganización en el extranjero, que se tramita en el Tribunal de Quiebras del distrito Sur de Nueva York.

Ambas decisiones judiciales dejan al pacto controlador entre Costa Verde (21,6% accionario), controlado por la familia Cueto, y Qatar Airways (10%), a cargo de Latam, y por tanto, en posición preponderante para entablar las negociaciones del procedimiento, tanto más cuanto que, simultáneo con la solicitud de bancarrota reglada, aportó financiamiento para la reestructuración societaria: US\$600 millones QA, y Costa Verde, US\$ 300 millones. Para conservar sus posiciones, Delta Airlines, con un 20% de la propiedad, tendría que aportar US\$600 millones, y las AFP, dueñas de un 15% accionario, otros US\$450 millones.³

Como cuentan con que eso no va a suceder, Enrique e Ignacio Cueto y Qatar calculan quedarse con un porcentaje importante de la compañía reestructurada, sin perjuicio que quedó amparada en la categoría de Debtor in Possession, DIP, por la cual conservan la administración, los activos y los bienes. Un deudor ultra-light, y súper-preferente: pone plata para el fondo de reestructuración, lo que lo coloca primero en la línea de precedencia. En suma, una avivada en la más clásica escuela empresarial de Piñera: el que pega primero, pega dos veces.

Sin embargo, tratándose de ligas mayores, es una apuesta riesgosa. En una de las variantes, menos que en una victoria a lo Pirro, el audaz golpe de los Cueto y sus socios árabes, puede terminar en bluff, en la medida en que abrió una caja de Pandora, cuyos misterios y consecuencias recién se empiezan a vislumbrar.

El tema en disputa es a quién se le endosará la deuda, que en rigor se empina sobre los US\$11 mil millones, distribuida entre proveedores, la banca, fondos de inversión del sistema financiero nacional e internacional y fondos de retiro de los/as trabajadores/as chilenos/as.

Evidentemente, los grandes jugadores no van a aceptar repartirse las pérdidas sin combatir. No bien Latam anunció someterse a la matriz protectora del Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de EEUU., el sector financiero devolvió la gentileza con la rebaja de la valoración de Latam en las agencias clasificadoras de riesgos, lo que a su vez generó una estampida en el precio accionario, que en dos días perdió el 44,5% de su capitalización bursátil.

Mas aún cuando ciertos socios ostentan un notorio prontuario de coimas, cohecho, colusión y uso de información privilegiada, por las que han debido pagar multas que superan los US\$250 millones, por más que no se condigan ni con la magnitud de la ganancia ilegítima, ni con la pérdida de valor ocasionada. En esas condiciones, difícilmente Latam obtendrá crédito del sistema financiero, lo que para Chile tiene dos consecuencias relevantes.

Primero, le entrega al gobierno de Piñera la papa caliente de decidir si acude o no al rescate a una compañía de capital transnacional, luego de haberle dicho al país que no había recursos para elevar el ingreso familiar de emergencia de \$65 mil; decrecientes, además; el cual, después de rocambolescas negociaciones entre el

gobierno y tres partidos de la Concertación, que llevaban implícito el rescate de Latam, quedó establecido en \$100 mil por carga, también decrecientes,

Enseguida, las AFP son el tercer accionista en importancia de Latam Airlines, con cerca de un 15% del capital bursátil, y una inversión de US\$741,48 millones, unos \$605.240 millones.⁴

Por tanto, el eventual colapso de Latam representaría nuevas pérdidas en el fondo de los afiliados -no en el patrimonio ni en las utilidades de las AFP- en momentos en que el gobierno, el parlamento y los tribunales les han negado la posibilidad de sacar parte de sus fondos para sobrevivir a la catástrofe, en nombre de una pensión miserable que muchos no lograrán cobrar. En el incierto escenario de la quiebra del grupo Latam, ni siquiera el rescate estatal garantiza que no suceda.

El auge y la crisis de la privatización de la entrañable Línea Aérea Nacional, fundada el 5 de marzo de 1929, en el gobierno de Carlos Ibáñez, por el Comodoro Arturo Merino Benítez, demuestra, en el mediano plazo, la inviabilidad del modelo neoliberal, o más propiamente, el festival de la acumulación desenfrenada.

Dónde van los tiros

A pesar de que la estrategia de los Cueto les garantiza, en el peor de los casos, quedar en el bando de los que menos pierde, o más bien por lo mismo, difícilmente salvará a la compañía de la debacle.

El contragolpe del sistema financiero fue la yugular: minutos después de presentada la solicitud de Capítulo 11, la Bolsa de Nueva York, NYSE, anunció el desenlistamiento de los ADR de Latam. El Índice S&P Dow Jones sacó a la aerolínea de sus índices, luego que clasificadora Standard & Poor's la rebajara a D, la categoría de mayor riesgo.

Como cambian las tornas: en septiembre de 2019, el Índice S&P Dow Jones, eligió por sexta ocasión consecutiva a Latam Airlines como una de las tres aerolíneas más sostenibles del mundo.⁵

En la plaza local, la Bolsa de Comercio de Santiago y la Bolsa Electrónica, la suspendieron del IPSA, el índice de las principales empresas por capitalización bursátil del país.

Esto ratifica que mientras Latam permanezca a cargo del actual pacto controlador, no tendrá acceso al crédito financiero. Por lo que se sabe, dispone de una caja de unos US\$1.500 millones, mientras que sus costos fijos mensuales se ubican en torno a los US\$400 millones, de los cuales poco más de la mitad corresponde a salarios. O sea, sus recursos propios le proporcionan un horizonte de unos 120 días, mientras que sus acreencias fueron chuteadas a 180 días.

Esto, sin contar las devoluciones y otros gastos derivados de la interrupción del servicio; y la demanda colectiva por \$367 mil millones, unos US\$ 463 millones de dólares, presentada por Conadecus, en beneficio de unos dos millones de pasajeros que tenían pasajes comprados y programados antes del Covid-19.

Reponer la operación requerirá caja. ¿De donde? Latam confía en el rescate con recursos públicos, sin perjuicio de que es más fácil decirlo. Y cuando suceda, generará un efecto estilo patada en el avispero. En ese contexto, se configuran dos escenarios, en los extremos del espectro, con la consiguiente gama de salidas intermedias.

El primero presupone el éxito de la estrategia de los Cueto, lo cual implica que el tribunal norteamericano arbitró el procedimiento en línea con sus intereses. Latam reduce su tamaño, pero queda sin deuda, y con el pacto QA-Costa Verde en el sólido control accionario. Obtiene los US\$ 1.000 millones que necesita para capital de operaciones; unos US\$600 millones del gobierno de Chile, y unos US\$400 de los gobiernos de Brasil, Colombia, Ecuador y Perú. En ese desenlace, pierden eventualmente Delta, pero de seguro los fondos de pensiones de los/as trabajadores/as chilenos/as, y en general, los tenedores de acciones y bonos de Latam, cualquiera sea su monto y naturaleza, que no concurran al aumento de capital.

En el segundo escenario, el proceso en el tribunal norteamericano se entrapa, el pacto controlador se retira -con una sustantiva porción de la liquidación en la faltriquera- de una empresa entrampada por las luchas entre acreedores, finalmente absorbida por nuevos dueños, por una fracción de su valor, mientras las pérdidas vuelven a repartirse entre los anteriormente nombrados.

Desde esa perspectiva, la crisis de la industria aeronáutica por la pandemia, representó una irrepetible oportunidad para una huida hacia adelante, que los Cueto y sus socios árabes no titubearon en aprovechar.

El problema real es el sobreendeudamiento de la empresa -y la cultura empresarial que lo prohió-, y no el coronavirus, como se expone en detalle.

Es el sello de Piñera y los hermanos Cueto, en la mejor tradición empresarial a lo Dantón: audacia, audacia y más audacia; solo que con dinero ajeno. Es el predominio de la especulación sobre la órbita de la producción y servicios.

Sin embargo, en todo esquema Ponzi o burbuja especulativa, llega un momento en que por efectos de un shock externo; por falta de liquidez o exceso de la misma, o por una variedad de motivos, colapsa la lábil cadena de pagos, se derrumba la estantería y termina pagando Moya. Eso es, punto más, punto menos, lo que está sucediendo con Latam; como por lo demás no ha dejado de acontecer desde que Piñera y la familia Cueto tomaron el control de la Lan Chile, en 1994.

El ilícito aterrizaje de Piñera

La ex aerolínea estatal, privatizada en 1989, se encontraba en un estado calamitoso, casi tan quebrado como las relaciones entre los socios: Aerolíneas Escandinavas, SAS; CORFO; los sindicatos de trabajadores, a través de Aeropasur, e Icarosan, del abogado Guillermo Carey Tagle, notorio exponente de la ultraderecha, implicado en el asesinato del general René Schneider, y reservista del ejército. En 1992 los involucrados se demandaban unos a otros, en diversos tribunales, mientras la operación languidecía, y se depreciaba la flota.

Entonces tomó forma la idea de vender el paquete accionario que CORFO conservaba en la aerolínea, equivalente al 24% de la propiedad. A fines de 1993, de la nada, apareció Fast Air, una modesta empresa de transporte de cabotaje, de Juan Cueto Sierra, que compró la participación de SAS y de Carey en US\$ 28 millones. A través de Inversiones Costa Verde S.A., Cueto se quedó con el 42% del capital accionario, y su aliado en la operación, el financista Boris Hirmas, con un 20%. Como Director Ejecutivo de la compañía, asumió Enrique Cueto Plaza.



Una utilidad de 14.920% en seis años no se puede explicar por métodos puramente legales.

La venta del paquete de Corfo quedó en suspenso hasta que asumió el gobierno de Eduardo Frei, quién le puso alas, con condiciones preferenciales: pago diferido, un tercio al contado, 20% dentro de los dos días bursátiles hábiles y el saldo a tres años. Al anca de esas facilidades, y en medio de una hermética operación al menos ilícita, si es que no ilegal, aterrizó en la compañía Sebastián Piñera -ex socio de Juan Cueto Sierra en Infanco- en mayo de 1994, con la compra del 16% de la compañía, en US\$10 millones, a razón de \$80 por acción, operación financiada con crédito bancario, o por cualquiera de las ventosas de succión de capital con las que Piñera nunca termina de sorprender. Un dato poco conocido es que, a la sazón, Piñera y los Cueto eran socios en Bancard, un vehículo de inversión, mediante el cual blanquearon \$39 mil millones en utilidades.

El ingreso de Piñera a la compañía es notable en varios sentidos. En primer lugar, para esa fecha era senador por la Octava Circunscripción Santiago Oriente, y por tanto la adquisición de acciones ofrecidas por CORFO no solo era un conflicto de

intereses visible desde la polinesia oriental, sino un comportamiento pasible de delitos tales como negociación incompatible, tráfico de influencias, cohecho y uso de información privilegiada.

¿Por qué la Comisión de Etica del Senado; la entonces Superintendencia de Valores y Seguros, dirigida por el demócratacristiano Hugo Lavados; el gobierno y el sistema mediático le dieron la pasada a semejante atropello a la probidad administrativa? Otro de los misterios de la petrificada transición de la república neoliberal. Por todo lo más, breves notas de la prensa salmón sugirieron que dos sociedades «vinculadas» al senador Sebastián Piñera -Inversiones CMB y Santa Cecilia- habían suscrito la compra. En efecto, un hecho esencial ingresado por Lan en la SVS el 12 de mayo de 1994, informó de “sendos traspasos accionarios” al accionista minoritario CMB S.A. (6% de la propiedad) y a Inversiones Santa Cecilia Limitada (17,18%).

Una de dos. Al organismo supervisor no se le ocurrió indagar la identidad del propietario o controlador de ambas sociedades, o lo sabía, pero silbó para el techo; en ambos casos, con grave detrimento del derecho administrativo. Peor aún, en el reportaje del periódico electrónico Interferencia, La Férrea Sociedad entre Piñera y Cueto que los llevó a adueñarse de Lan tras su Privatización⁶, el periodista Carlos Tromben plantea que la adquisición de Lan fue la primera vez en que Piñera puso en práctica el esquema de las empresas zombi, al que le había abierto la puerta la reforma tributaria de 1990, en la que tuvo activa participación:

"Como parlamentario y líder de la bancada de Renovación Nacional, Piñera participó en la tramitación de leyes claves, especialmente la Reforma Tributaria de 1990, que abrió la puerta al gigantesco esquema elusivo de las empresas zombi. Este consistía en adquirir empresas insolventes, generalmente sociedades de inversión a través de las cuales grupos como Cruzat Larraín controlaban a otras sociedades. Al igual que Ladeco, pasaron casi toda la década de los 80 bajo administración de sus respectivas juntas de acreedores, en espera de saldar parte de su abultada deuda. Una vez saneados los compromisos básicos, las empresas seguían vigentes tan solo como una carpeta, un RUT activo y, lo más apetecible, millonarias pérdidas contables. Gracias a la Reforma Tributaria negociada entre Piñera y la Concertación, estas podían ser utilizadas como crédito fiscal: permitían rebajar la base imponible y absorber las utilidades de otros negocios, lo que representaba un inmenso beneficio. Piñera y los Cueto salieron a la caza de estas empresas zombi y crearon un complejo tinglado para hacer otros negocios, entre ellos el más grande de todos: el control de Lan Chile".

Luego, en el reportaje La estrategia de Salida de Piñera de Latam: Clavar las AFP al destino de los Cueto,⁷ agregó otros antecedentes:

"Como señalan los periodistas Juan Andrés Guzmán y Jorge Rojas en su libro Los Empresarios Zombi (Catalonia, 2017), Piñera comenzó a ensayar el uso de estas empresas de cartón, sin activos ni pasivos reales, por lo menos desde 1992. Se compraban a un 2% del valor de sus pérdidas contables y solo con una de ellas, Compañía de Industrias y Desarrollo, rebautizada Bancard Limitada, fue utilizada por Piñera y sus abogados para hacer desaparecer de la contabilidad \$39 mil millones en utilidades. La reforma tributaria negociada por el propio Piñera en 1990 permitía utilizar indefinidamente dichas pérdidas para absorber artificialmente las ganancias de un negocio lucrativo como el que comenzó a ser Lan a partir de 1995. Junto con estas estrategias para eludir al Fisco, los nuevos dueños de Lan se aplicaron con celo a reactivar la aerolínea".

Partida de caballo inglés

El nuevo pacto controlador, le imprimió a la compañía un ritmo arrollador. En 1994 suscribió un acuerdo de cooperación con Air New Zealand, que permitía conexiones desde Papeete para viajar desde Australia a Chile y viceversa. Ese mismo año, se realizan importantes aumentos de frecuencias y aperturas de nuevos destinos internos.

El 30 de julio de 1995 se iniciaron los vuelos frecuentes a La Serena y Valdivia, con salidas diarias. Ese mismo año se incorporó a la flota un avión Boeing 767-300ER. En 1997 compró Ladeco y Fast Air, quedando con posición monopólica en el territorio nacional. Así, reestructura la compañía en dos filiales: Lan Chile Cargo, encargada del transporte de carga, y Lan Chile Express, encargada del transporte de pasajeros dentro de Chile.

En noviembre de ese año realizó un remate de acciones simultáneo en la bolsa de Santiago y Nueva York. Recaudó US\$ 135,1 millones y fue la primera aerolínea latinoamericana en tocar la campana de apertura en el New York Stock Exchange; la catedral, La Meca, el monte Everest del capital financiero.

Hacia fines de ese año, la flota comprendía 10 Boeing 767-300ER, 14 Boeing 737-200A, 1 Boeing 737-200C y 5 unidades DC-8.

En 1999, ya con Piñera en la presidencia del directorio, la compañía inició la expansión internacional, con la absorción de Aero Perú, que convirtió en la filial Lan Perú. En 2002, creó Lan Ecuador, y Lan Argentina, en 2006.

En 2000, Lan Chile se integró a la alianza de aerolíneas Oneworld, lo cual amplió su alcance a más 570 destinos en 135 ciudades en el mundo. Para 2005, Lan Airlines controlaba el 73 % del mercado de vuelos internos en Chile, el 66 % en Perú, el 28 % en Argentina y el 25 % en Colombia. En el mercado internacional, detentaba una participación del 49 % en Chile, 62,86 % en Perú, 42,1 % en Ecuador y 28 % en Argentina.

A la cuadra de 2006, su flota se componía de 69 aeronaves: cinco Airbus 319, catorce Airbus 320, cuatro Airbus 340, veintitrés Boeing 737 de pasajeros, un Boeing 737 para carga, dieciséis Boeing 767 de pasajeros y seis Boeing 767 de carga. A la filial Lan Argentina le incorporó cuatro Airbus 320 y dos Boeing 767.

En 2011, obtuvo ingresos operacionales por US\$5.718,2 millones, de los cuales US\$4.008,9 correspondieron al transporte de 22.591.200 pasajeros, y US\$1.576,5 millones, a 875 mil toneladas de carga. Ese año, la empresa registró US\$320,6 millones de utilidad neta.

Eran los tiempos de la plata dulce. Para la familia Cueto la aviación no es solo su principal giro comercial, sino también un placer y una actividad social que comparte con un exclusivo club de empresarios del primer círculo de la elite.

En los viajes de negocios, los hermanos Enrique e Ignacio Cueto, sus familias, socios e invitados, se desplazan en un Citation Sovereign, jet corporativo de 3.200 millas náuticas de autonomía, unos 5.900 kms, y 825 kms/hr de velocidad crucero, de Cessna. Para los viajes locales a Cachagua, La Parva o Pucón, tripulan un Eurocopter EC 130, helicóptero ligero, con capacidad para siete personas.⁸

Hasta que vino el lobo.

Las fuerzas del lado oscuro

Como el dios Jano, esta historia de éxito muestra dos caras. La primera representa una empresa dinámica, moderna, capaz de evolucionar con soltura en la industria aeronáutica de primer nivel, que desde una modesta aerolínea pública de segundo o tercer orden, escaló hasta el lugar catorce del mundo, la cual, pasado el traspie de la pandemia, y con el apoyo del Estado, dada su condición empresa estratégica, recuperará el ritmo de crecimiento.

La segunda es oscura y silenciosa. Cultiva un deliberado bajo perfil. El mercado de la aviación es un negocio de escala, con costos elevados, determinados por precios incontrolables, principalmente combustible, lo cual obliga a maximizar la eficiencia en la curva de costo marginal. Ese punto dista no más de un paso de la tendencia a la centralización y concentración, donde se crece o se sale del mercado, de forma tal que la competencia va siendo lenta pero inexorablemente absorbida por la dinámica de la monopolización.

Imbuidos de esa convicción, Piñera y los Cueto salieron a comprar aerolíneas latinoamericanas. Por cierto, con capital ajeno. El artículo de Interferencia, añade:

"Para crecer de verdad y aprovechar estas oportunidades, lo fundamental era levantar más capital. Para ello tenían el círculo perfecto: un senador financista experto en vender culebras, un amigo experto en colocar acciones de empresas chilenas en Nueva York, Jorge Errázuriz, de la corredora Celfín, y un incauto mercado doméstico de inversionistas institucionales, las AFP".

El crecimiento de Lan, en tiempos del control de Piñera y los Cueto, fue financiado con crédito bancario y capital bursátil. Entre este último, una creciente inversión de las AFP, influida por el lobby personal de Piñera.

Según el boletín estadístico N°134 de la Superintendencia de AFP, la primera administradora en invertir en acciones de Lan Chile en junio de 1996, fue Provida, con \$9 millones. A comienzos de 2000 la cartera previsional en acciones Lan ascendía a US\$5 millones, el 1% de la propiedad. En 2008 llegaba al 4,5%. En 2009, las AFP aumentaron su inversión en la aerolínea desde US\$128 millones a US\$356 millones; es decir, triplicaron la inversión, para escalar a un 6% de la propiedad.

Pero lo increíble ocurrió el 25 de marzo de 2010, cuando Sebastián Piñera concluyó el proceso de venta de su participación en Lan Airlines, dos semanas después de asumir la gerencia de la república.

Lo hizo con su sello característico: vendió, principalmente al grupo Bethia y a la corredora Celfin Capital, socia del presidente en numerosas operaciones, no las acciones de la aerolínea, sino la sociedad que las poseía, Axxion S.A., un vehículo de inversión; en virtud del cual se acogió al artículo 18 ter de la Ley de la Renta, que exime de impuesto a las transacciones de acciones con alta presencia bursátil. Para acreditar dicha presencia, Celfin y otras corredoras coludidas, se dedicaron vender y recomprar acciones de Axxion los meses previos a la operación.

De esa guisa, el Presidente de la República vendió su participación del 26,4% de la aerolínea en US\$1.492 millones, sin pagar un dólar de impuesto a las ganancias del capital, parte importante de los cuales colocó en paraísos fiscales.

Otra vez, ante la indolencia e impavidez de instancias contraloras o supervisoras, tales como como Impuestos Internos, la entonces Superintendencia de Valores y Seguros y la Contraloría General de la República.

Pero todavía faltaba un ladrillo en la pared: la participación de Piñera fue cubierta por un aumento de la inversión de las AFP, que por entonces llegó a los US\$1.547 millones; un 15% del capital accionario, hoy muy castigado por la depreciación del título de Latam.

Cultura empresarial delictual



Si la entrada y salida de Piñera de la compañía estuvo jalonada de oscuras operaciones, al menos ilícitas; un nutrido historial de multas y sanciones demuestra que se trata de una cultura empresarial y un estilo de administración. Por mucho que Piñera alegue que le dio valor a la compañía, la utilidad de 14.920% en seis años no se puede explicar por métodos puramente legales.

Solo para empezar, el 24 de junio de 2006, Piñera compró tres millones de acciones de Lan cuando era director y principal accionista de la compañía. En esa condición, conocía los estados financieros 48 horas antes de que se publicaran. Raya para la suma, Piñera ganó \$780 millones en la pasada, sin moverse del escritorio. Pero no sólo eso. Financió la operación, que tuvo un costo de os \$9.840 millones, con un crédito de la corredora Banchile, que saldó el mismo día a través de una operación simultánea con acciones de Antarchile, una venta con plazo de

liquidación, pagadera en el día, de un millón 496 mil acciones de la compañía, recaudando \$9.350 millones, con el compromiso de volver a comprarlas a futuro.

Una transacción de ese monto necesariamente tiene que ser aprobada por los comités de riesgo de Banchile, y, luego, por comité de riesgo del Banco de Chile, dueño de la corredora. En el libro Piñera y los leones de Sanhattan, el periodista Sergio Jara publicó que el "palo" por la venta de estas acciones de LAN fue una orden del fondo HBK, con base en Texas, por seis millones de acciones. Piñera compró la mitad. El saldo se distribuyó entre los hermanos Cueto, Antar Chile, y otros inversores.⁹

En la operación, participaron dos de los mayores grupos económicos del país: Banchile, de la familia Luksic, facilitó el efectivo, y Antar Chile, de la familia Angelini, prestó la cobertura. Y después dicen que no la vieron venir.

Esa vez la SVS, dirigida por Guillermo Larraín, le impuso una multa de \$363 millones, en julio de 2007. Como una apelación necesariamente mantendría abierto el caso al menos hasta 2008, año de primarias presidenciales, Piñera la pagó sin chistar. En la misma operación, Juan Cueto fue sancionado con \$30 millones. Apeló, pero la Corte confirmó la multa en 2009.

En noviembre de 2010, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea multó por un total de €799 millones, a once líneas aéreas, entre ellas Lan, bajo el cargo de participar en un cartel de fijación de precios, por un período de seis años. Las mayores sanciones recayeron sobre Air France-KLM, con €310 millones y British Airways con €104 millones. A Latam, que se acogió a la figura de la delación compensada, le fijó una multa de €82,2 millones. La todavía aerolínea chilena, apeló. Mejor no lo hubiera hecho, a juzgar por las consecuencias ulteriores.¹⁰

En enero de 2011, el Ministerio Público abrió una investigación a la aerolínea, por la denuncia de que entre el 2006 y el 2007 Lan Airlines pagó un soborno de US\$1,15 millones al entonces ministro de Transporte argentino, Ricardo Jaime, para que autorizara a la compañía aérea operar rutas en su territorio.¹¹

El caso reflató en agosto de 2016 en Argentina, cuando el fiscal, Ramiro González, acogió la querella de una ciudadana venezolana residente en Argentina, a la que la compañía le había perdido el equipaje, y levantó cargos contra Piñera y al ex ministro de Planificación argentino, Julio de Vido. El caso quedó en conocimiento del juez Rodolfo Canicoba Corral, que mantiene abierta una parsimoniosa instrucción.

En febrero de ese mismo año, la Comisión Nacional de Valores de Estados Unidos -Securities and Exchange Commission- sancionó a Lan por violar una ley llamada Foreign Corrupt Practices Act (ley contra prácticas corruptas en países extranjeros), entre 2006 y 2007, con una multa de US\$75.000 dólares. Según la resolución de la SEC, Ignacio Cueto, presidente del directorio en esa época, transgredió la citada normativa al autorizar el pago de US\$1,15 millones a un consultor externo al que presuntamente se le había encargado estudiar diferentes rutas aéreas.¹²

El 8 de junio del mismo año, LAN puso fin al caso de colusión en que se vieron involucradas sus filiales de carga en Estados Unidos, con un costo total de US\$175 millones; tras una investigación por colusión de treinta aerolíneas

internacionales para fijar el precio del combustible, entre las que estaban British Airways, Air France-KLM y Qantas.¹³

En marzo de 2017, la Comisión Europea ratificó la multa de € 8.2 millones a la ya fusionada Latam, que todavía no cancela. Esto significa que entró como un pasivo de US\$9.2 millones, en el proceso de reestructuración. Por tanto, si el Estado de Chile decide acudir en rescate Latam, sea mediante recursos frescos o garantías de cualquier tipo, en la práctica estará pagando una multa contraída por Lan en 2010, por conducta colusoria. Impresentable.

En el caso Lava Jato, Henrique Constantino, propietario de la aerolínea brasileña Gol, confesó que había pagado sobornos por más de 7 millones de reales, unos US\$1,3 millones, a un grupo político ligado al expresidente Michael Temer, a cambio de financiamiento de la Caja Económica Federal, el banco estatal de Brasil, por 300 millones de reales, unos US\$56 millones. Agregó que otras aerolíneas participaban de el esquema de coimas a políticos, entre ellas Latam, Avianca y Azul.

Más alto, mas lejos...más ambicioso



La principal operación de los hermanos Enrique e Ignacio Cueto Plaza después de la salida de Piñera, fue la fusión con la aerolínea brasileña Tam, un tortuoso proceso que tomó seis años, iniciado en agosto de 2010.

El acuerdo inicial consistió en una oferta de intercambio de acciones, a razón de canje 0,9 x1, con el fin de incentivar la participación de los accionistas de Tam, hasta enterar el 30% del capital. Esta lanzó una oferta pública para comprar sus

acciones en circulación, y cambiarlas por acciones de Latam, en las bolsas de Santiago, São Paulo y Nueva York.

En enero de 2011, el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia suspendió la fusión de Lan y Tam, a consecuencia de una demanda presentada por la organización de consumidores, Conadecus.

Con el inexplicable respaldo de la Fiscalía Nacional Económica, la compañía negoció un acuerdo con el TDLC, que finalmente aprobó la fusión a cambio de garantizar la participación de otras aerolíneas en los tramos entre Santiago, Sao Paulo, Río de Janeiro y Asunción; mantener los acuerdos comerciales con las alianzas de ambas compañías, y otras débiles medidas anti-monopolio, más aparentes que vinculantes.

En junio de 2012 se concretó la oferta de intercambio de acciones entre ambas compañías. La operación estaba supeditada a la condición de que dos tercios de las acciones de Tam probaran prescindir de su condición de empresa pública, lo cual se acordó con un 99,9% de las acciones participantes.

En ese clima de euforia, las AFP pasaron a detentar el 23,3% del nuevo titán de los cielos, el campeón de Latinoamérica, el jugador número 14 del ranking mundial.¹⁴

Empero, el proceso de fusión resultó mucho más ríspido que los acuerdos en las mesas de negociaciones. De entrada, la complejidad de la operación impuso un paréntesis, una pausa, una suerte de round de estudio. Las cosas no funcionaban como se esperaba, las sinergias esperadas no llegaban; antes bien, había tensión en una cultura organizacional que no terminaba de cuajar. De hecho, cada aerolínea continuaba operando con su marca, contabilidad y centro de operaciones.

Recién el 6 agosto de 2015, el grupo anunció la unificación gradual de todas sus marcas comerciales bajo el nombre de Latam, mientras que las empresas de transporte de carga se conjuntaron en Latam Cargo. El proceso de reconfiguración del holding concluyó en marzo de 2016, con la unificación de todas las filiales, programas de viajero frecuente, marcas de agencias de viajes, y marketing corporativo.

El 1 de mayo de 2016 despegó desde Río de Janeiro el primer avión con la marca Latam, un Boeing 767 con destino a Ginebra, donde recogió la antorcha olímpica. El 5 de mayo despegaron los tres primeros vuelos comerciales con la nueva marca: Sao Paulo-Santiago; Santiago-Lima y Sao Paulo -Brasilia.

En el intertanto, Latam registró pérdidas por tres años consecutivos, de 2013 a 2015.

"Los últimos tres años han sido muy desafiantes. Pese a esto, y gracias al trabajo que hemos venido realizando durante este periodo, pudimos ver una mejora significativa de nuestra rentabilidad, alcanzando en 2016 un margen operacional del 6%, y una utilidad neta de US\$69,2 millones, la primera utilidad neta positiva de los últimos cinco años", escribió Enrique Cueto, en la memoria anual 2016.¹⁵

Bicicleta financiera

Los tropiezos iniciales exigían caja. El grupo controlador recurrió a dos vías para lograrlo. En el corto plazo, contrajo un crédito de US\$37,6 millones, de

inversiones Odisea, sociedad de inversión de la familia Piñera, con participación igualitaria de los cuatro hermanos Piñera Morel, según consta en la memoria de Costa Verde Aeronáutica:

"Con fecha 20 de mayo de 2016, Costa Verde Aeronáutica S.A. conviene contrato de financiamiento con Inversiones Odisea, la cual otorgó un monto de M\$26.000.000 (US\$ 37,6 millones a la paridad del día) a tasa variable, con amortizaciones anuales a contar de mayo de 2017 y fecha de término en mayo de 2021".¹⁶

La segunda fue la capitalización bursátil. El 13 de junio de ese año, Qatar Airways compró el 10% del capital accionario, en US\$ 613 millones.

El entonces Director Ejecutivo de la compañía, Enrique Cueto, lo interpretó como un espaldarazo al difícil camino emprendido luego que la mala situación de la economía brasileña complicara los resultados de la fusionada Latam.

"Este aporte de capital sólo aliviará la caja, y aquí lo importante es mejorar los resultados. Esto ayuda, pero no es suficiente", agregó lacónico.

Los hijos del presidente

Aparte de demostrar que la sociedad de las familias Piñera y Cueto sigue operando, el crédito de Odisea adquirió incandescente actualidad.

Por de pronto, dejaba a Piñera en una encrucijada insostenible.

Si rescataba a Latam, podía, a todas luces, ser acusado de conflicto de interés, debido al saldo de la deuda a Odisea. Si no lo hacía, Odisea pasaría al bando de los perdedores, en la misma barca que los fondos de los afilados por las AFP.

A Piñera y los Cueto se los podrá comprar por bribones, falsarios y ventajistas, pero no por mentecatos. El detalle estaba previsto.

En la memoria 2019 de Costa Verde Aeronáutica y filiales, página 58, aparece que saldó anticipadamente la deuda con Odisea, sin mencionar el monto, ni las condiciones de pago.¹⁷ La jugada sugiere que la estrategia del rescate la tienen minuciosamente estudiada.

4) Durante el primer trimestre de 2020, la Sociedad ha realizado pagos voluntarios anticipados de deuda, mostrando la siguiente evolución:

CVA	dic-18			sept-19			dic-19			mar-20		
	MUF	MM\$	Total MM\$	MUF	MM\$	Total MM\$	MUF	MM\$	Total MM\$	MUF	MM\$	Total MM\$
B. BCI	-	6.825	6.825	-	18.825	18.825	-	18.825	18.825	-	18.825	18.825
B. Security	-	8.268	8.268	-	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Chile	-	32.246	32.246	-	25.336	25.336	-	25.336	25.336	-	-	-
I. Odisea	-	14.300	14.300	-	10.400	10.400	-	10.400	10.400	-	-	-
Scotiabank	-	9.600	9.600	-	9.600	9.600	-	-	-	-	-	-
Banco Estado	-	5.586	5.586	-	5.586	5.586	-	-	-	-	-	-
B. Itaú	603	-	16.616	603	-	16.907	603	-	17.064	-	-	-
B. Consorcio	-	38.600	38.600	-	48.600	48.600	-	48.600	48.600	-	24.600	24.600
Sindicado I	2.500	-	68.914	2.500	-	70.121	2.500	-	70.775	1.646	-	47.049
Sindicado II	1.810	-	49.894	1.810	-	50.768	1.810	-	51.241	1.810	-	51.728
Total capital	4.913	115.425	250.849	4.913	118.347	256.143	4.913	103.161	242.241	3.456	43.425	142.202

Negros nubarrones

Latam no conseguía despegar, de modo que no se pudo bajar de la bicicleta financiera del endeudamiento y la capitalización bursátil. De esa guisa, el 26 de diciembre de 2019, anunció la venta del 20% de las acciones a Delta Airlines, en US\$1.900 millones, a través de una oferta preferente de acciones. Costa Verde vendió 36,7 millones de acciones y diluyó su participación del 26,6 al 21,6%.

En septiembre de ese año, el grupo anunció el reemplazo, a partir del 1 de abril de 2020, de Enrique Cueto Plaza en la dirección ejecutiva, cargo que desempeñó durante veinticinco años, por Roberto Alvo Milosawlewitsch, hasta entonces vicepresidente comercial del grupo; o sea, uno de los propietarios reemplazado por un ejecutivo.

El 17 de marzo pasado, días antes de asumir, Alvo abrió el juego:

“Todas las líneas aéreas del mundo van a necesitar apoyo de sus gobiernos para salir adelante”.¹⁸

Ardió Troya. Airado, el ministro de Economía, Lucas Palacios, fulminó:

“Me enteré de que Latam está pidiendo ayuda económica del Estado. Yo me pregunto ¿cuántas pymes tienen acceso a ir un canal de televisión a pedir esta ayuda? Yo quiero súper claro en esto: nosotros estamos priorizando a las personas y me parece bastante apresurado, me parece voluntarista pedir algo de esa naturaleza de una sola empresa”.

Más allá del traspié, y su inoportunidad, quedó claro el sentido del enroque en la dirección ejecutiva de Latam: el grupo instaló un cuadro especializado en finanzas, de alto perfil negociador, con la misión estratégica de gestionar el rescate financiero con los gobiernos de Chile, Brasil, Colombia, Ecuador y Perú; y conducir la posición de la compañía durante el procedimiento de reestructuración en el tribunal de quiebras del distrito sur de Nueva York.

No obstante, cabalga una jirafa en llamas, galopando sobre un campo minado. En la junta ordinaria del 30 de abril pasado, el accionista minoritario, Jorge Said Yarur, pidió la palabra para exponer:

"En la junta de accionistas del año 2016, empecé a reclamar por los malos manejos de la compañía y errores cometidos por la administración, los cuales nos hemos visto forzados a pagar nosotros los accionistas. En el año 2010, se anunció la fusión con Tam y en el año 2012 se concretó. Sin embargo, en 2010, Lan tenía una ganancia de US\$300 millones y una deuda de US\$3 mil millones. Hoy, después de ocho años, Latam Airlines Group tiene una ganancia de US\$190 millones y una deuda de US\$11 mil millones. La lógica pura y simple me dice que fue un pésimo negocio. Bajamos la ganancia en US\$110 millones y aumentamos la deuda en US\$8 mil millones. Asimismo, la sinergia de US\$700 millones que prometió el controlador nunca se concretó".¹⁹

En ese contexto, menos de un mes después, Latam Airlines se acogió al Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos, sin perjuicio de que en dicha junta, el directorio omitió informar esa decisión, y que la compañía estaba técnicamente quebrada. No es menor la ausencia en ella de algún veedor de la Comisión para el Mercado Financiero, órgano supervisor que, en teoría, vela por la legalidad del mercado y el derecho de los accionistas.

El tribunal de Manhattan

Latam Airlines se acogió al Tribunal de Quiebras de Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York, porque tiene jurisdicción sobre Manhattan, sede de las principales corporaciones e instituciones financieras transnacionales, de suerte que es el tribunal más especializado del mundo en materia de quiebra, delito económico y derecho comercial. Ha conocido grandes escándalos financieros, como las quiebras de Enron y WorldCom, y ha arbitrado las reestructuraciones por Capítulo 11 de General Motors, Chrysler, Delta Airlines y recientemente, Aeroméxico, Avianca y Virgin Atlantic, entre muchas otras.

La hoja de ruta del procedimiento del tribunal norteamericano comprende, básicamente, desentrañar la madeja del endeudamiento, calificar precedencias y reestructurar la compañía, sea a través de renegociación de deuda, capitalización accionaria, traspaso de propiedad, o liquidación de activos, o todas; en un procedimiento que por los montos y actores involucrados, puede tanto ser relativamente expedito en el caso de un acuerdo, como extraordinariamente complejo y enrevesado, en el escenario de fuego cruzado.

En el primer caso, predominaría el verbo rector negociación; liquidación, en el segundo. La propuesta de reestructuración de Latam comprende tres categorías de series accionarias:

El tramo A, destinado a accionistas e inversionistas sin opción de capitalización, pero con preferencia de pago sobre el tramo C.

El tramo B está reservado a los aportes de los gobiernos de los países en que Latam tiene presencia. Hay conversaciones avanzadas en Brasil, en torno a un crédito sindicado liderado por Banco Nacional de Desarrollo, BNDES. Se han hecho gestiones ante los gobiernos de Colombia, Ecuador y Perú. Pese a sus notorios esfuerzos, en Chile, Roberto Alvo no puede decir que haya cosechado algún avance concreto.

El Tramo C corresponde a los US\$ 900 millones que comprometieron los accionistas Qatar Airways (US\$ 600 millones) y familias Cueto y Amaro (US\$ 300 millones). Se amplió en US\$ 250 millones para accionistas dispuestos a compartir el riesgo del grupo controlador.

Las resoluciones del tribunal son apelables en la Corte Federal de Apelaciones del Segundo Circuito de Nueva York. .

La mochila financiera

La deuda asumida por Latam Airlines, en la solicitud de reconocimiento del procedimiento en el extranjero, asciende a US\$9.913 millones, conforme al siguiente detalle:

- Bonos emitidos en Nueva York por un valor nominal de US\$ 1.500 millones, y bonos en Chile por el equivalente a US\$ 490 millones.
- Línea de crédito otorgada por un grupo de bancos internacionales por un total de US\$ 600 millones, ya girada.
- Operaciones de leasing financiero para la adquisición de aviones y motores por US\$ 4.423 millones.

- Deudas por arriendo de 110 de los 340 aviones del grupo, por US\$ 2.900 millones.

Según Latam, en la presentación al tribunal norteamericano, sus mayores acreedores bancarios son Wilmington Trust Company, US\$777,5 millones; Citibank, US\$603 millones; Credit Agricole Corporate & Investment Bank, US\$274,3 millones; Wells Fargo Bank Northwest, US\$276,8 millones; Natixis, US\$242,9 millones; Santander España, US\$139 millones y American Express, vUS\$52,2 millones.

En la deuda bancaria, hay que incluir US\$14,7 millones, por concepto de compromisos con la alianza OneWorld.

Las acreencias de la compañía por emisión de diversos bonos llegan a US\$1.990,4 millones, de los cuales US\$800 millones corresponden a títulos con vencimiento en 2026, y US\$700 millones a 2024.

Dentro de la deuda emitida en Chile, la serie E llega a US\$179 millones; la A y B suman US\$89,5 millones cada una, y las series C y D alcanzan US\$66,2 millones cada cual.

La deuda de Latam Airlines con bancos chilenos, asciende a US\$155,8 millones, conforme al siguiente detalle: Scotiabank, US\$74 millones; BTG Pactual Chile, US\$59 millones; BancoEstado, US\$40 millones; Itaú CorpBanca, US\$29,8 millones y HCB Bank Chile, US\$12 millones.

Entre las deudas bancarias, deben contabilizarse las originadas por programas de fidelización de clientes. Así, las obligaciones con Santander Chile, por el plan millas de pasajeros frecuentes, alcanzan los US\$549 millones, y con el Banco de Crédito del Perú, a US\$167 millones.²⁰

Entre eventuales obligaciones originadas en Chile, cabe sumar la demanda civil de Conadecus, que exige la devolución de pasajes y servicios no prestados y daño moral colectivo, por un monto de \$367 mil millones²¹, y una demanda de garantías entablada por el Consejo de Defensa del Estado en el Segundo Juzgado Civil de Santiago, por deudas de Latam con el Estado de Chile, ascendentes a US\$17 millones.²²

Al cierre de marzo, según sus estados de resultados, Costa Verde adeudaba a la banca \$142.202 millones, unos US\$177,5 millones; entre ellos, dos créditos sindicados por \$47.049 y \$51.728 millones; \$24.600 millones a Banco Consorcio y \$18.825 millones, al banco BCI.

La cancha inclinada

El documento del CDE ilustra con precisión las dificultades que van a enfrentar los accionistas minoritarios y las AFP, a la hora de calificar preferencias:

"La protección financiera es conferida por la ley como contraprestación a la obligación de la empresa deudora de ofrecer, dentro de un plazo una propuesta que ponga remedio a su insolvencia, que deberá ser conocida y eventualmente aprobada por los acreedores, obligación que no existe en la solicitud de Latam. Menos aún, constan los antecedentes mínimos para que los acreedores de Latam puedan evaluar esta reorganización, que es precisamente lo que se solicita se exija a Latam y sus filiales en este escrito".

Argumenta que la solicitud de Latam, acogida por el tribunal, se limita a otorgar la protección financiera en favor de la empresa, prohibiendo las ejecuciones individuales de sus acreedores, sin imponerle a Latam y sus filiales, obligaciones, plazos ni requisito alguno en relación a su insolvencia:

"En el actual estado del proceso no existe posibilidad alguna de saber a ciencia cierta quiénes son los acreedores, cuáles son sus acreencias, sus montos, sus preferencias, entre otros antecedentes mínimamente indispensables para cualquier acreedor".

"En el actual estado de las cosas, se afecta gravemente el principio de proporcionalidad, puesto que en Chile, la empresa nacional Latam queda protegida contra cualquier juicio pero con la absoluta y plena administración de sus bienes sin supervigilancia de ningún tipo".

"El tribunal tampoco ha tomado las medidas de llamamiento de los acreedores a la verificación de sus créditos, siendo contrario a derecho que la orden de SS. implique que los acreedores nacionales de Latam y sus filiales estén constreñidos a aceptar lo que se decida en Nueva York respecto del pago de sus créditos, o se vean forzados a litigar internacionalmente para intervenir en las condiciones que se decidan y su negociación. Además, no es razonable que Latam quede amparada por la Protección Financiera Concursal, y por su parte no se encuentre intervenida por ningún Veedor, que resguarde y vele por los intereses de los acreedores y por la conservación de los activos, como sucederla con cualquier proceso de renegociación iniciado en Chile".

Solicita de Latam y sus filiales, "nada mas que la Información mínima que debe estar disponible para todo acreedor en un proceso concursal de cualquier naturaleza, a objeto de evaluar las acciones a seguir en resguardo de sus derechos en cualquier reorganización judicial, y que debió ser aportado por Latam como sustento Inicial de su solicitud".

Por tanto, requiere al tribunal que exhorte a Latam entregar los antecedentes que ha acompañado al Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York; los antecedentes que prueben que Estados Unidos es el lugar donde tiene sus intereses; una relación de los bienes con sus avalúos comerciales, lugares y gravámenes; los bienes de terceros constituidos como garantías en favor de la aerolínea; un certificado de un auditor independiente, registrado en la CMF, que contenga el estado de las deudas de la empresa y toda propuesta de condonación presentada a la autoridad norteamericana, entre otros.

Litigio global

El documento del CDE abre una perspectiva insospechada. Eventualmente, el propio CDE, la CMF, Conadecus, las AFP e incluso un grupo de accionistas minoritarios, podría apelar la resolución del Segundo Juzgado Civil de Santiago, que acogió la solicitud de Latam, y reconoció el procedimiento en el extranjero.

En esa hipótesis, si la Corte de Apelaciones acoge el recurso, y expide orden de no innovar mientras no se resuelva el domicilio legal de Latam -evidentemente Chile- ¿que impacto tendría esa resolución en los 180 días de plazo concedidos por el Tribunal de Quiebras del distrito sur de Nueva York? ¿cuál de las dos esferas jurisdiccionales prevalecería? ¿qué impacto político generaría semejante contienda de competencia?.

El mismo tipo de apelación podrían entablar accionistas perjudicados en el tribunal norteamericano. Tanto más cuanto que los antecedentes contenidos en el numeral 38 de la presentación de Latam al tribunal norteamericano, de que en Estados Unidos están sus principales intereses, son harto discutibles:

"(i) Allí las deudoras organizan y desarrollan parte muy relevante de su negocio, (ii) la matriz del Grupo transa parte de sus acciones, (iii) las deudoras obtienen la mayor parte del financiamiento que permite sus operaciones, mediante acuerdos financieros sujetos a la ley y tribunales de los Estados Unidos; (iv) se encuentran los principales acreedores de las deudoras, (v) se administra en parte fundamental su sistema de gestión de efectivo, (vi) se encuentra parte importante de los proveedores de las deudoras y (vii) es el lugar en que se gestiona actualmente la reorganización de las deudoras".²³

Todo eso está muy bien, pero el punto es que el domicilio legal está en Chile.

Por ahora son hipótesis, pero muestran la tendencia al embancamiento que puede aflorar en un juicio de esta naturaleza, que abarca una dimensión multinacional inédita para Chile.

De otra parte, ilustran las complejidades del nuevo tipo de litigios globales, donde las jurisdicciones nacionales quedan supeditadas a instancias supranacionales, creadas para arbitrar a favor del gran capital, en nombre del crecimiento, la eficiencia, el desarrollo y las fuentes de trabajo, entre otros pretextos ideológicos de parecido jaez.

Acuerdos en las alturas



Akbar Al Baker, Director Ejecutivo de Qatar Airlines



Ed Bastian, Director Ejecutivo de Delta Airlines

Una vez establecidas las acreencias, corresponde al tribunal calificar precedencias y preferencias. Entonces distribuye óbolos y castigos: arbitra a favor de ganadores y le baja el pulgar a perdedores.

Es, de otra parte, inevitable: alguien tiene que encajar la pérdida. En esa carrera, corre con ventaja el actual pacto controlador. Es el único de los accionistas, hasta ahora, dispuesto a colocar US\$900 millones para la reestructuración. De no seguirlos los otros accionistas mayoritarios en el aumento de capital, queda en el primer lugar de precedencia, al tiempo que diluye alícuotamente la participación de aquellos. Obliga a sus principales competidores a mostrar el juego, sin tener que

mostrar el suyo, puesto que conserva la gestión, la administración y el poder de negociación. El riesgo es no levantar el capital esperado.

Delta Airlines compró el 20% de la participación accionaria de Latam en US\$1.900 millones. Para mantenerla en el nuevo escenario, tendría que aportar US\$ 600 millones. Por su envergadura, la negociación entre Latam y Delta condicionará el resto del procedimiento. Su director ejecutivo, Ed Bastian, proclamó su confianza en Latam, como es apenas natural:

"Seguimos firmemente comprometidos a nuestra alianza con Latam y creemos que saldrá con éxito como una aerolínea más fuerte y socia de Delta en el largo plazo".²⁴

No dijo que Delta no colocará dinero en Latam, como no lo hizo en Virgin Atlantic, donde también tiene intereses, debido a la decisión corporativa de reservar los cartuchos para la casa.

Sin embargo, Delta tiene algo que Latam necesita con prioridad estratégica: la llave de acceso al mercado norteamericano; o sea, la coordinación de precios, frecuencias y sinergias en el tráfico aéreo de Sudamérica, Estados Unidos y Canadá, acuerdo que se implementaría apenas logradas las aprobaciones regulatorias de Estados Unidos, Brasil y Perú.

Por tanto, el escenario es favorable a un acuerdo en las alturas. Qatar Airlines está dispuesta a apagar el incendio, a cambio, naturalmente, de la correspondiente tajada. De súbito, el pasado 2 de junio, las acciones de Latam experimentaron un repunte en bolsa, a propósito de declaraciones del Director Ejecutivo de Qatar Airways, Akbar Al Baker, acerca de igualar el 20% de Delta. Agregó que la aerolínea opera con recursos propios, pero de continuar el difícil panorama, buscará una inyección de capital del gobierno de Qatar, propietario de la compañía.²⁵

En líneas gruesas, esto significa que Delta reduce su participación al 10%, a cambio de US\$1.000 millones, pero permanece entre los accionistas mayoritarios, al tiempo que QA aumenta al 20%. La firma de ese acuerdo tendría importantes implicaciones para Chile, toda vez que dos de los tres mayores accionistas serían aerolíneas extranjeras, entre las principales del mundo, las cuales, eventualmente podrían desplazar a Costa Verde, del pacto controlador.

Entonces, ¿a pretexto de qué y en virtud de cuál propósito se podría justificar un rescate de Latam con recursos públicos, a través de cualquier agencia del Estado de Chile?

Por ahora, una conjetura, pero ese es el tipo de negociaciones que prevalecerá en el procedimiento de reestructuración de Latam en el tribunal de quiebras de Nueva York.

Otros protagonistas del reparto, que defenderán sus intereses lo mejor que puedan, son la familia Amaro, con 1,98% de la propiedad a través de TEP Chile, pero con el 21,88% de Costa Verde; JP Morgan con un 3,89%; Itaú por cuenta de extranjeros, 2,76%; Santander 2,57%; Banco de Chile, 2,22%; Inversiones Andes Spa 2,17% y Banchile, 1,62%.

En cambio, los accionistas minoritarios no tienen espacio de maniobra ni la más remota posibilidad.

Por de pronto, el costo de un bufete de abogados especializados en el distrito de Manhattan para intervenir en el procedimiento es prohibitivo. Y si lo hacen, deberán lidiar con lobos de Wall Street, capaces de atajos insospechados; o por el contrario, de empantanar un proceso por años, según convenga al interés de sus clientes. Pero, ante todo, no tienen cómo concurrir en un aumento de capital. La mano invisible del mercado los condena a la repartija de las migajas, en el baile de los que pierden. Entre ellos, los fondos de retiro de los/as trabajadores/as chilenos/as.

Las pérdidas de los fondos de pensiones

Las repercusiones de eventuales pérdidas masivas de los fondos de pensiones deberían ser severas, en el ambiente crispado y sombrío de la pandemia. Peor aún si el gobierno ha participado en alguna maniobra de rescate.

Según datos de la Superintendencia de Pensiones, al mes de abril los fondos de pensiones colocados por las AFP detentaban el 15,29% de la participación accionaria de Latam.

Sin embargo, en el procedimiento de reestructuración deben concurrir de modo individual, lo cual reduce su poder de negociación casi a cero. Más aún cuando, según la Comisión para el Mercado Financiero, las acciones de Latam en poder de las AFP se sitúan entre menos de 1% y 5% de la propiedad, si se contabiliza la inversión desagregada por fondo.²⁶

Las AFP ostentan una curiosa doble militancia, que les genera pérdidas con rebote: de una parte, detentan alrededor del 15% accionario, y por tanto, pueden experimentar una dilución; pero además son acreedoras de la empresa, por su tenencia de bonos que pasarán a cartera vencida.



¿Es razonable arriesgar con esa frivolidad el fondo de retiro de los trabajadores chilenos, sin que, al final del día a las AFP no les salga ni por curados?

Conviene tomar estas cifras a título de referencia, porque las AFP no han entregado información oficial; al punto que cuatro diputado/as de la DC oficiaron a la Superintendencia de Pensiones para obtenerla, con miras al proyecto de ley de rescate a empresas estratégicas, que se dispone a enviar al gobierno.

Como fuere, esa fuga hacia adelante se estrelló contra otra inexorable ley del mercado: los tenedores de acciones y bonos de Latam salieron a vender, en un mercado donde nadie quiere comprar.

En el primer trimestre, las pérdidas bursátiles de los fondos de pensiones invertidos en Latam alcanzaron -\$489.182 millones, y en mayo se incrementaron en -\$180.000 millones, mientras registraban US\$76,89 millones en deuda por títulos vencidos.

En bonos de Latam emitidos en Chile, las AFP tienen certificados de las serie B, por US\$6,57 millones; D por US\$5,47 millones y E, por US\$64,85 millones.²⁷

Con los títulos que les quedan, deberán aguardar la dilución resultante del procedimiento en el tribunal norteamericano.

Empero, la resiliencia de las AFP para arriesgar los fondos de pensiones en la tómbola de Latam, parece ineludible. El diario La Tercera, que de eso sabe, publicó que están estudiando invertir en el mecanismo Deudor en Posesión, que las acredita como deudor preferente.²⁸

La locura no para. En términos proporcionales, para conservar sus posiciones, tendrían que desembolsar otros US\$450 millones de los afiliados a las AFP.

Consultado por el retiro del 10% de los fondos para sobrellevar la pandemia, el gerente general de la Asociación de AFP, Fernando Larraín, aseguró con pasmoso descaro:

"Cualquier retiro de fondos que haya hoy día va a significar menores pensiones en el futuro. Eso hay que tenerlo bien claro frente a cualquier definición que se haga. Hay que tratar de no pasar un tema ideológico por un tema particular como la pandemia".²⁹

En manos de semejantes sobre ideologizados energúmenos están los ahorros previsionales de los trabajadores chilenos. Un autorretrato del modelo; una evidencia de que el sistema no admite menos que su reemplazo.

El baile de los que pierden

Otros que bailarían con la fea, son los fondos de inversión y los fondos mutuos de la plaza financiera criolla. Al cierre de abril, los fondos mutuos, tenían invertidos \$13.400 millones, unos US\$16,7 millones en Latam.

Entre enero y el cierre de abril de 2020, los fondos mutuos invertidos en Latam registraron pérdidas bursátiles por \$30.508 millones; las que en mayo se incrementaron en \$7.700 millones, en total unos US\$47 millones.

Los fondos de inversión compraron títulos de Latam por \$1.439 millones en enero y febrero de forma que acumulaban títulos y bonos por \$37.529 millones, unos US\$ 46,8 millones, repartidos en 63 vehículos.

A marzo, según datos de la CMF, las compañías de seguros de vida tenían bonos de Latam por \$233.333 millones, unos US\$291 millones.

En líneas gruesas, en el nivel local, esta es la concurrencia al baile de los que pierden; tanto las agencias como los "vehículos", pero principalmente, los accionistas, sean avezados especuladores o personas que se tentaron con el juego de colocar parte de sus ahorros en el casino del mercado financiero. .

No hay tiempo que no se acabe

El éxito de la compleja estrategia de Latam depende de la confluencia de múltiples variables en uno de los ejes de la ecuación, y del tiempo, en el otro. A mayor tiempo, menos control de ellas. Hay contundentes señales de que el tiempo se agota, de forma que, en cualquier momento la trama puede entrar en modo rescate; por descontado, con gran escándalo.

Entre ellas, la tormenta desatada en Argentina por el cierre de la filial argentina, el 18 de junio, lo cual significa dejar de volar doce destinos domésticos, y despido de 1.700 trabajadores, mientras los destinos internacionales a Estados Unidos, Brasil, Chile y Perú continuarán siendo operados por otras filiales del grupo, una vez levantadas las restricciones.

Sin embargo, a diferencia de Chile, donde el sistema mediático trata el caso Latam con guante de seda, y los otrora poderosos sindicatos han sido virtuales desaparecidos en acción, en Argentina el aguerrido estamento sindical desenterró el hacha de guerra, más aún cuando un decreto del gobierno prohíbe despidos de más de cincuenta trabajadores, mientras dure la pandemia.

Precisamente, a la intransigencia de los trabajadores, y pérdidas por US\$260 millones, atribuyó la compañía el cierre Latam Argentina, el tramo más corto para para evadir deudas y obligaciones laborales. El secretario general de la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas, APLA, Pablo Biró, pidió al Gobierno que no le permita a la empresa 'llevarse los aviones':

«El comunicado de Latam es errático. Dice que cesa las operaciones por tiempo indeterminado pero no que se va de la Argentina. Dejan tirados a 1.700 trabajadores pero quieren seguir sacando pasajeros al exterior», señaló. «Por eso, estoy redactando una nota al gobierno para que no se le permita llevarse los aviones por la protección laboral que eso presupone». añadió, luego de reclamar una política nacional aeronáutica. En relación a las rutas otorgadas a otras filiales del grupo Latam, la APLA, exige su inmediata cancelación.

El periodista Mario Wainfeld, de Página 12, escribió:

"Huir pagando migajas no será tan sencillo. Según la normativa actual los despidos están prohibidos. Posiblemente, de facto (no por pura legalidad) los trabajadores estarán impedidos de conseguir reincorporaciones de una aerolínea que cerró sus puertas. Tienen derecho a reclamar doble indemnización lo que, considerando los buenos sueldos del sector, puede llegar a cifras importantes. Ese resarcimiento puede funcionar como piso si los trabajadores resuelven reclamar ante los tribunales daño moral u otros perjuicios consecuencia del despido ilícito y

abrupto. Latam moverá cielo y tierra para no cumplir con la ley y sus obligaciones. Cuenta con apoyo del establishment local y de los medios dominantes, por razones ideológicas y porque solía gastar fortunas en publicidad".³⁰ Ese crispado ambiente de confrontación es el que menos le conviene a la compañía, con el reloj corriendo, en el tribunal de Manhattan.

El pasado 18 de junio, Latam Colombia suspendió los contratos de sus más de 1.400 trabajadores. Su Director Ejecutivo informó que la empresa va a cumplir con el pago de nómina de junio y la prima de mitad de año.

Ese mismo día, en Santiago, en junta de accionistas, Roberto Alvo, reconoció que "la recuperación es menor a lo que veíamos inicialmente, con un nivel de operación menor al 10%"; "si antes pensábamos que estaríamos en un 50% o 70% a fin de año, ahora creemos que será un número inferior"; "hemos tenido que dejar ir a 5.000 personas, 1.800 de manera voluntaria y el resto mediante procesos de despidos".

Ante consultas de accionistas minoritarios, por la dilución de sus títulos, respondió:

"Tenemos que hacernos cargo de la situación. El mundo entero entiende lo que hay que hacer y hay medidas duras que tomar. Todos los accionistas nos hemos visto tremendamente afectados, hay que hacernos cargo de los acreedores, de los antiguos accionistas y ver qué condiciones tenemos en Estados Unidos".

¿Entenderá el mundo entero que «lo que hay que hacer» consiste en que el grupo controlador le traspase las pérdidas a los acreedores y accionistas minoritarios?

Les sugirió acogerse a la figura de financista preferente: "contratamos a LarrianVial y pueden contactarlos directamente para estos efectos".

Sal sobre la herida. Para entrar al club del financista preferente hay que aportar dinero al fondo de reestructuración, y así conservar una posición precedente a la hora del pago de acreencias. O sea, los males de la especulación se remedian con más especulación.

Para remate, Qatar Airways, el socio musculoso de la alianza empezó a mostrar síntomas de flaqueza, tanto por el shock de la demanda, como por la crisis financiera interna. Suspendió la recepción de unos doscientos aviones entre pedidos y cartas de intención. Algunos los difirió hasta 2030. La aerolínea de Doha, reducirá su flota en un 25% durante el tiempo que llevará recuperarse de la pandemia de coronavirus, que Al Baker calculó entre dos y tres años, antes de volver a los niveles de 2019.³¹

El 25 de junio, Latam suspendió dieciséis rutas internacionales y siete nacionales, y despidió otros 400 trabajadores, de las filiales Ecuador, Estados Unidos, México y Uruguay. En opinión de Alvo, eso está sucediendo porque el Estado no ha apoyado a la aerolínea, como "otros gobiernos que salieron a respaldar a sus compañías de manera bastante dramática, con US\$ 120 mil millones estatales en el mundo".³²

El 3 de julio, despidió otros 70 trabajadores en Chile.

Rescatando a los soldados Cueto



El caballo de batalla del ministro de Hacienda, Ignacio Briones, comandante de la operación de rescate de los soldados Cueto, estriba en la posición estratégica de Latam para la conectividad del país; sin perjuicio, naturalmente, de los consabidos diez mil empleos directos y «más de 200.000 indirectos». Sorprendente.

Invocar la naturaleza estratégica de una empresa como argumento para justificar la intervención financiera del Estado representa, por decir lo menos, una voltereta copernicana en el discurso neoliberal. Latam podrá ser estratégica para los hermanos Cueto y sus principales socios, Delta Airlines y Qatar Airlines; pero en modo alguno para el país y los chilenos.

El sobreendeudamiento de Latam proyecta la radiografía de una empresa hipertrofiada en el contexto financiero, pero de precaria estructura, como demuestra el hecho que la tercera parte de la flota corresponde a aviones arrendados; que el 66,5% de la deuda se explica por arriendos y operaciones de leasing financiero; y que arriesgó el patrimonio de los inversionistas en el casino del mercado financiero, mediante deuda financiada con nueva deuda. A la hora del shock, no tuvo cómo ni con qué responder.

Desde la perspectiva de la eficiencia económica y la asignación de recursos, cabe la pregunta: ¿por qué alguien -y menos el Estado de Chile, que tiene muchos usos alternativos- querría invertir en esa apuesta perdedora, además en proceso de reestructuración que, en el mejor de los casos, va a dejar un tendal de intereses heridos y un escándalo de proporciones?

Enseguida, no puede ser estratégico para Chile un conglomerado económico cuyos principales accionistas están entre las principales aerolíneas del mundo. Se sabe que Delta y Qatar negocian un paquete del 10% accionario, por un monto de

US\$ 1.000 millones. El día de mañana, nada impediría que acuerden pacto controlador, y conduzcan la compañía conforme a sus intereses, y no al de los chilenos, clientes o usuarios. No hay ninguna razón para que el Estado de Chile facilite esa falla de mercado.

El impacto anticompetitivo de la alianza Latam-Delta iguala al que rechazó la Corte Suprema en mayo 2019, respecto de la alianza estratégica Latam y American Airlines para el mismo mercado. Delta participa como socio en un Joint Business Agreement, JBA, en el Atlántico norte con Air France-KLM, con el que además controla Virgin Atlantic. Si prospera la alianza estratégica con Latam y Qatar Airways, el tráfico entre América del Sur y Europa quedaría dominado por esta red de acuerdos y propiedades accionarias entrelazadas.

Qatar Airways, el otro aportante de deuda preferente, es el mayor accionista de International Consolidated Airlines Group, IAG, con un 25% de su capital, que a su turno controla British Airways, Iberia y Virgin Atlantic, entre otras aerolíneas; con las que Latam mantiene acuerdos de código compartido en los tráficos aéreos de América del Sur y Europa. El acuerdo de JBA entre IAG y Latam también fue rechazado por la Corte Suprema.

Estas mega compañías se están repartiendo los mercados aéreos de América del Sur, Estados Unidos, Canadá y el norte de Europa, impulsados por los tres mayores accionistas de Latam. Si el Estado de Chile compromete apoyo financiero a Latam, estaría contribuyendo a la consolidación de una estructura oligopólica, violatoria de la competencia y el libre mercado que predicán casi a diario Piñera, el ministro de Hacienda y neoliberales de todos los pelajes.

Latam es un conglomerado configurado sobre la base de estructuras de control piramidal e indirecto, tipo Ponzi, como lo demuestra el hecho de que registra domicilio legal en Chile; sus principales intereses, según declaró en tribunales, están en Estados Unidos, y el procedimiento por Capítulo 11 lo inició la filial de Islas Cayman, un paraíso fiscal. Sería un contrasentido que el Estado invierta en este tipo de esquemas deliberadamente difusos, equívocos y opacos, cuya principal finalidad consiste en la elusión tributaria; sin perjuicio de que el actual mandatario es un consumado maestro en esas dudosas artes.

Latam se acogió a un procedimiento en tribunal y jurisdicción extranjera, que le otorga ventajas sobre accionistas minoritarios, clientes, deudores y proveedores. Si el Estado acude al rescate de Latam, se hará cómplice de esa exacción.

El tribunal obrará según la más clásica jurisprudencia de mercado. Nada justificaría la intervención del Estado en un esquema de mercado en normal funcionamiento, como no sea el sometimiento voluntario a la ley no escrita del capitalismo, de que las ganancias son privadas y las pérdidas, por definición, serán públicas. Incluso, la intervención del Estado en el rescate de Latam, podría impugnarse en tribunales, por favorecer a algunos deudores, en perjuicio de otros.

Es innecesaria, además. En el vertiginoso surfeo de la crisis, un hiperventilado Roberto Alvo dijo más de lo que le conviene:

"Quiero con claridad sacar la palabra bancarrota del vocabulario", empezó. Luego, expuso las expectativas de Latam en el procedimiento por capítulo 11:

"Una de las ventajas del capítulo 11 es que se pide un financiamiento vía Debtor in Possession (DIP) y la gracia es que comienza a ser prioritario respecto a todas las

deudas antiguas que mantenía la aerolínea y eso permite que su financiamiento sea más fácil de conseguir. El juez está instruido por ley a proteger a Latam y con esto aseguramos la integridad operacional del grupo. Esto nos permite de una forma más barata y eficiente refinanciar la compañía a un nuevo estándar".

Omitió aclarar que el "nuevo estándar" consiste en ratificarlos como controladores, y endosarle las pérdidas a acreedores no calificados, o que no entran al fondo de reestructuración, a los accionistas minoritarios y a los fondos de los/as trabajadores/as chilenos/as, gracias a la diligencia de sus respectivas AFP.

Agregó que Latam va a ofrecer a todos los accionistas de la compañía participar en la operación, a cambio, lógicamente de poner dinero, cuestión que Alvo diferenció de un aumento de capital, por más que el saldo final sea el mismo:

"Esto no es un aumento de capital, es un crédito. Al final debes pagar para poder salir. El cómo lo pagas: se hace mediante caja, financiar con otra deuda o se puede convertir en capital. Eso no se sabe ahora, se discute al final del proceso".

33

Ese es el ámbito apropiado donde Latam debe buscar salvación, si la tiene; lo cual, en último término, determinará el mercado.

Ha trascendido el interés de distintos agentes financieros por participar en la reorganización, acaso por la proyección oligopólica reseñada. Entre ellos, un crédito sindicado de bancos en Brasil, por US\$600 millones; Blackrock Inc; Macquarie de Australia; Banco HSBC; la inversora chilena Moneda Asset Management, con un préstamo de US\$ 1.000 a US\$ 1.500 millones, y el grupo Bethia, que está evaluando vender sus acciones para participar en el fondo de reestructuración.

Nada tiene que hacer el Estado en esa puja entre privados, que no sólo no renuncian a la cultura empresarial del endeudamiento en el casino del mercado financiero, sino que su plan de salida de la crisis consiste en más de lo mismo.

El falso argumento de las fuentes de trabajo

En la comisión Comisión de Hacienda del Senado, el 30 de mayo, el ministro Briones expuso:

"Las actividades de Latam tienen impacto directo, indirecto o inducido por más de US\$6.000 millones en el PIB de Chile y US\$1.750 millones en ingresos laborales".

Aparentemente, se le olvidó aclararles a los honorables que la fuente de esas cifras es un estudio de la agencia Oxford Economics, encargado por Latam. Así se cocinan los acuerdos en el senado.

Ante cada micrófono y cámara que encuentra, Briones repite como un mantra que Latam genera diez mil empleos directos, y doscientos mil indirectos, según datos del mismo estudio.

En lo atinente a los diez mil empleos en Chile, se puede despreocupar de cinco mil 500. Briones, que algo sabrá de economía, no puede ignorar que la empleabilidad del resto dependerá, estrictamente, del trabajo necesario para poner en marcha la operación de la compañía -siempre que eso suceda- y no de la responsabilidad social empresarial, ni del eventual rescate del Estado de Chile; a pesar de lo cual, la próxima vez que se tope con un micrófono, no olvidará repetirlo.

En su incansable lobby para embarcar al Estado, Alvo sinceró la perspectiva laboral de Latam:

"De los 38 mil trabajadores con que cuenta la empresa, sólo se requieren cinco mil".³⁴

No creará en serio el ministro que un rescate de US\$600 millones, o de US\$1.000 millones, llegado el caso, va a revertir la tendencia. De hecho, después de esa declaración, Latam se desprendió, sea por plan de retiro o despido, de cinco mil 500 trabajadores en Chile, mil 700 en Argentina, mil 400 en Colombia y 400 en agencias de Ecuador, Estados Unidos, México y Uruguay.

En suma, el argumento de que el Estado debe apoyar a Latam por las fuentes de trabajo que ofrece, se cae por su propio peso.

Oprobioso despilfarro

Desde la perspectiva del gasto social, el rescate financiero de Latam con recursos públicos sería ante todo una barbaridad; pero además, un nuevo saqueo a la faltriquera fiscal para rescatar grupos económicos; un despilfarro sin sentido y un agravio a los chilenos librados a su suerte en una pandemia de bíblicas proporciones.

Los US\$600 millones, que según Alvo, espera Latam, equivalen a un ingreso familiar de emergencia de \$450.165, en la línea de la pobreza, para un millón de hogares. Después de tensas negociaciones -tanto que al final del día firmaron el acuerdo "nacional" solo tres partidos de la concertación- el gobierno logró limitar el IFE a \$100 mil pesos por persona, por tres meses, a una familia de cuatro integrantes, que esté en el 40% más vulnerable de la población. Los US\$600 millones que eventualmente desembolsará el Estado en Latam, financiarían el IFE del millón de familias que quedó fuera.

La letra chica del acuerdo, característica de todo lo que Piñera toca, consiste en el compromiso de aprobar el Fogape/COVID Plus, el subsidio estatal a las grandes compañías con ventas de más de \$28 mil millones al año, es decir, unas cuatrocientas. Todos quienes participaron en la negociación siempre entendieron que ese proyecto era la fachada legal del rescate a Latam Airlines. Así lo afirma el diputado Giorgio Jackson, de Revolución Democrática, que al final del día, se abstuvo de firmar el acuerdo:

"El Gobierno insistió innumerables veces en que todo iba amarrado, es decir, todas las medidas venían involucradas en el paquete y, por lo tanto, condicionadas a que se aprobaran otras en materia tributaria o de reactivación. Precisamente el tema de aumentar el Fogape Plus, y las garantías para las grandes empresas, fue uno de los puntos de desencuentro que le manifesté al menos, personalmente, al ministro Briones varias veces, sumado a otros temas de la reactivación, que era bastante complicado comprometer como un paquete".

Y lo ratifica el diputado Alejandro Santana, de Renovación Nacional, integrante de la Comisión de Hacienda, quién da por hecho que los partidos firmantes del acuerdo (DC,PPD,PS) lo votarán completo, cuando llegue la ocasión:

"Esperamos que este acuerdo sea vinculante para los parlamentarios de oposición, para los partidos que se sumaron a la firma de este acuerdo. Creo que esa es la clave del éxito. Hay que tener responsabilidad republicana".³⁵

Descarada impudicia. Desde el punto de vista de la república neoliberal, el cíclico retorno a la política de los consensos y la «gobernanza». En la perspectiva de clases, un blindaje a los dueños del dinero, la propiedad y el poder. Respecto a la democracia, un fraude; y en el contexto del actual conflicto político y social, una enervante provocación de la elite político-empresarial, que en plena pandemia, no trepida en succionar las energías y recursos del país.

Preparando el zarpazo



Es evidente que el gobierno está buscando el momento propicio para lanzar el rescate. Si no lo ha hecho, obedece a las complejidades de la operación; como sugiere la contorsión del ministro de Economía, Lucas Palacios, respecto a su apreciación inicial:

"No hay que descartar nada hacia el futuro, por eso nuestra política ha sido de flexibilidad, porque hay que ir viendo cómo se desarrollan los hechos. Latam tiene algunas opciones, pero tenemos toda la disposición de colaborar con todas las empresas del país; ¿sabe por qué?, porque esto es un sistema integrado, una empresa grande arrastra un montón de empresas chica y un montón de empleos"

³⁶.

Con objetivos así de anchos e imprecisos, difícil errar el tiro.

En su exposición ante la Comisión de Hacienda, Briones adelantó algunos criterios; en rigor, enunciados generales:

- "Apoyar la continuidad de empresas viables cuya subsistencia esté en riesgo, cuando ello sea de interés estratégico".
- "El programa de apoyo de emergencia debe establecer criterios de elegibilidad para asegurar que los recursos o la garantía del Estado serán destinados a empresas productivas cuya continuidad es de interés estratégico".

- “Con un proyecto de negocios viable en términos económicos y financieros que permita retirar el apoyo estatal en un horizonte razonable y con una remuneración adecuada a los riesgos incurridos”.³⁷

Relevancia industria aeronáutica nacional								
	Doméstico				Internacional			
	Pasajeros		Carga		Pasajeros		Carga	
	miles	%	toneladas	%	miles	%	toneladas	%
Latam Airlines	8.779	59%	28.194	82%	6.245	56%	182.662	50%
Sky Airlines	3.830	26%	6.343	18%	794	7%	649	0%
Jetsmart	2.228	15%			320	3%		
Otras	149	1%			3.743	34%	182.230	50%
Total	14.986	100%	34.537	100%	11.101	100%	365.541	100%

¿Sería LATAM elegible?								
<ul style="list-style-type: none"> En 2019, LATAM transportó 59% de los pasajeros nacionales y 56% de los pasajeros internacionales, y 82% de la carga aérea nacional y 50% de la internacional (fte: MTT, 2019) La empresa contrata más de 10.000 empleados directos, y a través de la cadena de suministro aguas arriba (ej. alimentación, hotelería, informática, contabilidad, aseo, aeropuertos, etc.) y aguas abajo (ej. turismo, hoteles restaurantes) aporta al sustento de 200.000 empleos indirectos. (fuente: Oxford Economics, 2020, informe encargado por LATAM) Las actividades de LATAM tienen impacto directo, indirecto o inducido por más de US\$6.000 MM en el PIB de Chile y US\$1.750 MM en ingresos laborales (fuente: Oxford Economics, 2020, informe encargado por LATAM). Actor clave en tpte. aéreo nacional con 51 rutas locales y 21 como proveedor único. LATAM requerirá adecuar sus operaciones, capacidad y costos para asegurar su viabilidad económica en la nueva realidad de la industria aérea mundial. LATAM requerirá una reestructuración de su balance financiero para asegurar su viabilidad financiera en el mediano plazo (Capítulo 11) y, en el intertanto, puede recibir financiamiento con preferencia respecto de acreedores y accionistas ("DIP"). 								

En cambio, no entregó información sobre qué empresas son ‘estratégicas’; esbozó confusos requisitos de elegibilidad, y puso como único ejemplo, el caso de Latam.

Según el último listado del Diario Oficial, el 29 de agosto de 2019, las empresas estratégicas en Chile son 72. Entre ellas no está Latam.

Cada vez que puede, el ministro invoca el retorno de la inversión:

"Cualquier tipo de ayuda que se le pueda entregar a Latam debe venir acompañada de un retorno importante, considerando el riesgo de utilizar fondos de todos los chilenos para ello. No es un regalo, es una inversión".

Sin embargo, en el esquema de mercado, la complejidad de la operación contiene la pulsión de endosarle la factura a Moya.

El financiamiento estatal tiene, en principio, dos posibles fórmulas: propiedad accionaria o bonos convertibles en acciones. El problema de ambas es la baja sostenida de la acción de Latam, como consecuencia de su decisión de acogerse al capítulo 11.

En el primer caso, la colocación de, supóngase entre US\$600 u US\$1.000 millones, en recursos del Estado en Latam, sean frescos o garantías, implica un aumento de capital social y la correspondiente emisión de nuevas series accionarias. Para garantizar la inversión, el fisco puede impetrar la renuncia al derecho preferente de suscripción de acciones de otros accionistas, y representación en el directorio, proporcional a su participación accionaria.

Si negocia en serio, podría establecer una serie de acciones preferentes, con precedencia en el pago de dividendo y porcentaje de reparto, en relación a las series ordinarias de los actuales accionistas; entre otras garantías jurídicas y mercantiles, para que el rescate financiero logre su finalidad.

Aunque ello diluiría la participación de las AFP -si no concurren al aumento de capital- y los accionistas minoritarios, ese no es el punto. Latam Airlines Group S.A. es una empresa multinacional, cuyos principales accionistas son extranjeros –norteamericanos, brasileños, qataríes- amparados en las generosas garantías del estatuto de inversiones extranjeras D.L. N° 600, además de una plétora de inversionistas de fondos extranjeros, y una compleja reticulación en filiales, que oscurece la información corporativa, al tiempo que favorece el control con poco capital.

¿Qué ganancia, importancia, sentido o valor para el Estado de Chile, y los chilenos, puede representar la posición minoritaria de uno o dos sillones en semejante directorio, mandatado a maximizar beneficios y utilidades corporativas de intereses privados, con pretensiones megalómanas, además?.

Por virtud de la paradoja, el artículo 19 N° 21 de la actual Carta constitucional, dispone que la operación de financiamiento de Latam requiere una ley de quorum calificado, que autorice al Estado y sus organismos "desarrollar actividades empresariales o participar en ellas"; lo mismo que el artículo 63 número 8, según el cual son materias de ley, "las que autoricen la celebración de cualquier clase de operaciones que puedan comprometer en forma directa o indirecta el crédito o la responsabilidad financiera del Estado".³⁸

El acuerdo político podrá resolver ese problema, pero de ninguna manera la ausencia de justificación económica y social del rescate de Latam, como no sea una gauchada a los amigos. .

Subsidio encubierto

En el documento "Crisis Económica en Tiempos de Pandemia por Covid-19", los economistas Manuel Agosín, Rodrigo Fuentes y Raimundo Soto, plantean la operación de rescate de grandes empresas mediante la emisión de bonos al

mercado de valores nacional e internacional de las empresas elegidas, con garantía del Estado a cinco años plazo. Si la empresa no paga a los tenedores de bonos, lo hace el Estado con canje de propiedad accionaria.

Un típico sofisma pro empresarial, que en el caso de Latam no resiste análisis.

Primero, el valor de los títulos accionarios de Latam está a la baja por arbitraje del mercado. Por tanto, cualquier emisión pública en su favor es un subsidio encubierto. Luego, el Estado corre el riesgo financiero de que Latam no pague sus acreencias, y termine canjeando deuda por bonos o acciones de escaso valor. En tercer lugar, no hay garantía alguna de que la dirección y administración de Latam no repitan las prácticas que condujeron a la crisis, en un futuro próximo o mediano. Enseguida, cabe la legítima duda: si el Estado entrega financiamiento a Latam vía préstamo, canje de propiedad accionaria, bonos convertibles, o cualquier otra modalidad ¿ese dinero irá a financiar el proceso de reorganización o a pagar a acreedores extranjeros, considerando que la empresa ha resguardado sus intereses en EE.UU., postergando los intereses de los acreedores chilenos?

El lobby del rescate arguye de que se trata de una compañía con sólidas alianzas estratégicas continentales. Eso es evidente, pero al precio consolidar una estructura oligopólica asociada a mayores precios por volar. Es deber del Estado dismantlar estructuras oligopólicas, en resguardo de la libre competencia. Resultaría paradójico que un gobierno neoliberal atropelle esa obligación.

Con el objeto de defender la condición estratégica de Latam, en la presentación en el senado, el ministro Briones desplegó profusas cifras del informe de Oxford Economics:

"En 2019 transportó 1,9 millones de pasajeros mensuales; ofrece más de 50 rutas en Chile y más de 180 rutas internacionales; cada año, más de un millón de mineros vuela desde y hacia sus faenas en vuelos nacionales; cada mes transporta más de 2.000 toneladas de exportaciones chilenas y más de 1.000 toneladas de productos importados. En 2019, transportó el 59% de los pasajeros nacionales y 56% de los internacionales; el 82% de la carga aérea nacional y el 50% de la internacional. Las actividades de Latam tienen un impacto directo, indirecto o inducido por más de US\$ 6.000 millones en el PIB de Chile y US\$ 1.750 millones en ingresos laborales".³⁹

Una vez más aflora la dicotomía entre monopolio y competencia. El discurso del ministro, un neoliberal doctrinario, defiende un capitalismo oligopólico, al tiempo que soslaya el mercado interno, donde la existencia de otras dos compañías, Sky, con 26% del mercado y Jetsmart, con 18%, elimina el riesgo en la continuidad del servicio.

La ideología que profesa Briones supone que en el corto plazo, una plétora cualquiera de empresas suplirá la oferta de oferta abandonada por Latam, incluso en mejores condiciones de precio y calidad de servicio. El rescate de Latam va en sentido contrario.

El bluf de Latam

Al momento de oficializar el aumento de capital de US\$900 millones en el tribunal de Manhattan, Alvo elevó la puntería. Luego de refregar que las empresas del

grupo, 'no han accedido al apoyo estatal, a diferencia de lo que ha ocurrido en gran parte del resto del mundo', ensayó por otro lado:

"De materializarse el interés demostrado en el DIP, el apoyo estatal no sería requerido por las empresas que forman parte del proceso". .

Como avezado jugador de póker, mantuvo el rostro inalterable al momento del bluff, probablemente sin saber que otro jugador de la industria aeronáutica, José Ignacio Dougnac, director ejecutivo de Sky, sinceraría la mano:

"El problema es que el mercado de capitales no está queriendo tomar riesgo de aerolíneas. Y como el mercado no quiere asumir ese riesgo, será muy difícil poder levantar capital vía mercado de capitales sin garantía del Estado".

En su opinión, es importante tener en cuenta la contribución de cada aerolínea al país y poner restricciones:

"La ayuda estatal tiene que considerar criterios iguales para toda la industria, pero no ayudas iguales. No parece lógico ni razonable que el Estado y todos los chilenos le presten plata a una empresa que quiera utilizar esos recursos para suplir los déficits que tiene en otro país".

Al que le venga el sayo...

Proyecto Nacional de Desarrollo

Hasta acá, las razones enarboladas para impugnar y rechazar el rescate de Latam con recursos públicos, provienen de la lógica de mercado.

Sin embargo, más importantes son los motivos anclados en el interés mayoritario y en la urgente necesidad de recuperar el Proyecto Nacional de Desarrollo.

Desde esa perspectiva, cualquiera sea el monto y la vía del rescate a Latam, representaría una inversión improductiva, innecesaria, probablemente irrecuperable y con alto costo de oportunidad.

Y aunque esos recursos salven a Latam, eso no cambia el balance; al contrario: recursos de Chile consolidarían el proceso de internacionalización de la compañía, que la enajena progresivamente de su origen, y de los intereses del país.

La trayectoria de Latam, descrita acá con cierto detalle, muestra que se la podrá salvar cien veces, pero siempre faltará la próxima. Es un efecto inevitable de la (i)lógica de la acumulación desenfrenada. No hay ninguna razón válida para tropezar por tercera vez con la misma piedra.

Latam no es estratégica para Chile, por la sencilla razón de que el servicio de conectividad interna que ofrece puede ser sustituido con ventaja, tanto por un esquema de mercado más competitivo o sustentable, como por una empresa pública, estatal o descentralizada, que tenga por misión la prestación del servicio, antes que la rentabilidad.

Con los US\$600 millones que aspira Latam, bastaría y sobraría para crearla. Entre el personal despedido, hay suficiente mano de obra especializada. No sería necesaria inversión en infraestructura, porque está disponible y es pública. Tampoco una inversión importante en aeronaves, pues en el tramo inicial, la

empresa pública, podría operar el esquema de arriendos. No hay impedimentos técnicos, ni financieros. Es, primordialmente, cuestión de decisión política.

El caso Latam es un arquetipo que exterioriza la inconsistencia del discurso neoliberal. Según este, la competencia baja los precios, y por tanto aumenta el bienestar social. La privatización de Lan Chile demuestra, por el contrario, que el capitalismo liberado de bozal, tiende inevitablemente a la concentración, la centralización y el monopolio; y por tanto a la fijación de precios y la colusión. El prontuario de Latam es una confesión de partes.

Invertidos, los mismos argumentos de Briones para defender el rescate de Latam, sirven para validar una empresa pública con la misión estratégica de ofrecer conectividad para Chile, a precio accesible para la mayoría de la población.

No es difícil hacerlo, porque se trata de un mercado cautivo con flujos estables, que, con administración eficiente y adecuado control, permite un horizonte de planificación estratégica centrada en la provisión de un servicio básico y el bienestar social, en lugar de la ganancia de cualquier inversor.

Es, guardando distancias y proporciones, una dinámica histórica comparable a la que industrializó el país, en reacción a la crisis económica global del primer tercio del siglo veinte, producto de la cual surgió, precisamente, la Línea Aeropostal Santiago-Arica, en 1929, y en 1932, la Línea Aérea Nacional,

El discurso neoliberal miente miserablemente acerca de la pretendida ineficiencia de las empresas públicas creadas durante el denominado período desarrollista, o de sustitución de importaciones.

Empresas públicas, como Empresa Nacional de Electricidad, ENDESA, Compañía de Aceros del Pacífico; CAP; Empresa Nacional del Petróleo, ENAP, Empresa de Transportes Colectivos del Estado, ETC; Industria Azucarera Nacional, IANSA, Empresa Portuaria de Chile, EMPORCHI y Empresa de Obras Sanitarias, EMOS, entre otras, cimentaron el salto desde una economía rentista, dependiente de la renta del salitre, con un sector agrario casi medieval, a una mediana industrialización, orientada por un Proyecto Nacional de Desarrollo.

Se trataba de monopolios naturales gestionados por el Estado, a través de empresas públicas, encargadas de proveer servicios básicos con un criterio de redistribución social. La mayor parte de ellos, administrados con probidad y eficiencia, no sólo ofrecían trabajo, sino financiaban depreciación, reposición y reservas, y generaban excedentes que iban a fondos generales del Estado. Es, todavía, el caso de Codelco: con el 30% de la producción, entrega el 60% de la renta minera del país.

No bien enquistados en las estructuras de poder en la dictadura, los neoliberales emprendieron la crítica sistemática de ese modelo de desarrollo, no para aumentar su eficiencia, como pretextaron, sino para apoderarse de esas empresas a precio vil, mediante privatizaciones escandalosas y fraudulentas, con el objeto de capturar sus copiosos y garantizados excedentes.

Privatizaron monopolios naturales administrados por el Estado con inspiración social, para transformarlos en oligopolios privados orientados al lucro y la rentabilidad, en muchos casos, en poder de los que decidieron las privatizaciones.

Hoy, cuando ese modelo estalla en mil pedazos, es urgente reponer el Proyecto Nacional de Desarrollo. El caso Latam representa una prometedora experiencia de laboratorio, no bien acabe este gobierno empresarial.

Sobre el cierre de este trabajo, una de las hipótesis formuladas en su transcurso, cobró realidad. El accionista minoritario Jorge Said Yarur se hizo parte en la causa, para solicitar al juez interino del Segundo Juzgado en lo Civil de Santiago, Gustavo Cerón, se declare incompetente y la suspenda. Simultáneamente apeló de la resolución que reconoce el procedimiento en el extranjero. Lo mismo hizo el abogado Kenneth Lackington, por sí, como accionista minoritario, y en representación de otros. El Consejo de Defensa del Estado presentó un recurso de reposición contra la resolución que reconoce el procedimiento en el extranjero, solicitó medidas cautelares respecto de Latam Airlines Group S.A. y las filiales incluidas en él, y la designación de un veedor concursal.⁴⁰

A pesar de la telúrica potencialidad de la información, o tal vez por lo mismo, resulta notorio un silencio mediático, que cambiará titulares de primera plana, si la Corte de Apelaciones acoge a trámite dichos recursos; lo cual no tardará en saberse.

En ese caso, las variantes se reducen a dos. En la primera, la Corte, por los motivos que fuere, rechaza los recursos, y aquí no ha pasado nada.

Pero si los acoge, y revoca el reconocimiento al procedimiento en el extranjero, la cuidadosa estrategia de la dirección de Latam del capítulo 11 se derrumba estrepitosamente; la quiebra se tramita en la jurisdicción nacional y el rescate se torna apremiante; en un escenario en que, por la magnitud de la deuda, puede ser demasiado poco, y llegar demasiado tarde.

En ese evento, las alternativas se reducen a la quiebra de Latam, o un supremazo a la altura del que rescató a Sebastián Piñera del procesamiento por la estafa del Banco de Talca, el 20 de septiembre de 1982

El caso Latam representa una suerte de aleph, una cápsula de espacio-tiempo que en una pestañada, comprime y resume los últimos cuarenta años de la

Julio 2020.
Ancud, Chiloé.

Notas y referencias

¹ Resultados financieros consolidados para el trimestre finalizado el 31 de marzo de 2020; Grupo Latam; <http://www.latamairlinesgroup.net/static-files/3c60d668-c675-4fb4-b010-ee6c6c3b91d>

² Hecho esencial a la Comisión para el Mercado Financiero; mayo 27, 2020; http://www.svs.cl/sitio/aplic/serdoc/ver_sgd.php?s567=ef5951270bd8ac7950c90c99c99d3e3fVFdwQmVV MUVRVEZOUkVVelRsUIZNVTEzUFQwPQ==&secuencia=-1&t=1590985031

³ El rebaraje que vendrá en la propiedad de la nueva Latam Airlines; La Tercera; mayo 30; <https://www.latercera.com/pulso/noticia/el-rebaraje-que-vendra-en-la-propiedad-de-la-nueva-latam-airlines/PKFP6U6OHJGSDNSEBG2MSFYMOA/>

⁴ Crisis de Latam: deuda alcanzaría a 10 bancos internacionales y las AFP, dueñas de 17,3% de la acciones, se suman a la preocupación; El Mostrador; mayo 24, 2020; <https://www.elmostrador.cl/noticias/sin->

editar/2020/05/24/crisis-de-latam-deuda-alcanzaria-a-10-bancos-internacionales-y-afp-duenas-de-173-de-la-acciones-se-suman-a-la-preocupacion/

⁵ Una aerolínea latinoamericana entre las más sostenibles del mundo; Hosteltur; septiembre 17, 2019; https://www.hosteltur.com/lat/131318_una-aerolinea-latinoamericana-entre-las-mas-sostenibles-del-mundo.html

⁶ La férrea sociedad entre Piñera y Cueto que los llevó a adueñarse de Lan tras su privatización; Interferencia, junio 1, 2020; <https://interferencia.cl/articulos/la-ferrea-sociedad-entre-pinera-y-cueto-que-los-llevo-aduenarse-de-Lan-tras-su>

⁷ La estrategia de Salida de Piñera de Latam: Clavar las AFP al destino de los Cueto; Interferencia; junio 3, 2020; <https://interferencia.cl/articulos/la-estrategia-de-salida-de-pinera-de-latam-clavar-las-afp-al-destino-de-los-cueto>

⁸ La caída de los hermanos Cueto: deudas de Latam Airlines superan los US\$11 mil millones; El Mostrador; mayo 27, 2020; <https://www.elmostrador.cl/destacado/2020/05/27/la-caida-de-los-hermanos-cueto-deudas-de-latam-airlines-superan-los-us11-mil-millones/>

⁹ El "crédito" de Banco de Chile para la polémica compra de acciones de Piñera en el caso LAN; El Mostrador; septiembre 14, 2018; <https://www.elmostrador.cl/mercados/2018/09/14/el-credito-de-banco-de-chile-para-la-polemica-compra-de-acciones-de-pinera-en-el-caso-lan/>

¹⁰ CE confirma multa a Latam y otras 11 aerolíneas por participar en cartel de colusión; Emol; marzo 17, 2017; <https://www.emol.com/noticias/Economia/2017/03/17/849897/CE-confirma-multa-a-Latam-y-otras-10-aerolineas-por-participar-en-cartel-de-colusion.html>

¹¹ La corrupción argentina salpica a Sebastián Piñera; La Vanguardia; mayo 25, 2011; <https://www.lavanguardia.com/internacional/20110525/54160231526/la-corrupcion-argentina-salpica-a-sebastian-pinera.html>

¹² Lan fue sancionada en Estados Unidos y debió pagar una multa por supuestas coimas en la Argentina; La Nación; Argentina; febrero 5, 2006; <https://www.lanacion.com.ar/economia/Lan-fue-sancionada-en-estados-unidos-y-debio-pagar-una-multa-por-supuestas-coimas-en-la-argentina-nid1868574>

¹³ CE confirma multa a Latam y otras 11 aerolíneas por participar en cartel de colusión; Emol; marzo 17, 2017; <https://www.emol.com/noticias/Economia/2017/03/17/849897/CE-confirma-multa-a-Latam-y-otras-10-aerolineas-por-participar-en-cartel-de-colusion.html>

¹⁴ Según la memoria anual 2019, LATAM Airlines Group S.A. tiene las siguientes filiales consolidadas: Transporte Aéreo S.A. (LATAM Airlines Chile, Lan Cargo S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A., Latam Travel Chile II S.A., Lan Cargo Inversiones S.A.); LATAM Airlines Perú S.A. (LATAM Airlines Perú e Inversiones Aéreas S.A.); LATAM-Airlines Ecuador S.A. (LATAM Airlines Ecuador y Holdco Ecuador S.A.), LAN Argentina S.A. (LATAM Airlines Argentina, anteriormente Aero 2000 S.A. y Aerovías de Integración Regional, Aires S.A.); LATAM Airlines Colombia (LATAM Airlines Colombia, Holdco Colombia I SpA, Holdco Colombia II SpA, Transporte Aéreo S.A., Inversiones Lan S.A., Lan Pax Group S.A., Technical Training LATAM S.A., Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. y Aerovías de Integración Regional S.A.); LATAM Airlines Brasil (LATAM Airlines Brasil", LAN Cargo S.A. y sus dos filiales regionales: Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. ("LANCO") en Colombia y Aerolinhas Brasileiras S.A. En los Estados Unidos: Professional Airline CargoServices, LLC Florida, Cargo Handling Airport Services, LLC (Florida, Connecta Corporation, Florida, Prime Airport Services Inc. Florida, Maintenance Service Experts, LLC Florida, LAN CARGO Repair Station, LLC Florida: Professional Airline Maintenance Services LLC Florida y Professional Airline Services, Inc. Florida; en las Islas Caimán: LATAM Finance LTD y Peuco Finance LTD, en Holanda: MAS Investment Limited y Lan Cargo Overseas Limited, en Paraguay, Argentina y Brasil

¹⁵ Latam Airlines; memoria anual 2016; <http://www.latamairlinesgroup.net/static-files/052f5c2d-472a-425e-ac6c-bb0fa4a32c13> de 2016.

¹⁶ Qatar Airways se sumará a Latam con la compra del 10%; Estrategia & Negocios; junio 13; 2016; <https://www.estrategiaynegocios.net/inicio/979755-330/qatar-airways-se-sumar%C3%A1-a-latam-con-la-compra-del-10>

-
- ¹⁷ Memoria 2019; Costa Verde Aeronáutica S.A. y Filiales; pag. 58; http://www.svs.cl/sitio/aplic/serdoc/ver_sgd.php?s567=84f57f6177430fb18bd7c57095cce989VFdwQmVVMUVRVEJOUKVFMFRtcEJNazEzUFQwPQ==&secuencia=-1&t=1591769120
- ¹⁸ Próximo CEO de Latam pide ayuda al gobierno: "Es la crisis más grande que ha habido en la industria aérea mundial"; CNN Chile; marzo 17, 2020; https://www.cnnchile.com/coronavirus/latam-reprogramacion-vuelos-cobro_20200317/
- ¹⁹ La carta de Jorge Said en junta de accionistas de Latam Airlines Group; Diario Estrategia; abril 26, 2019; <http://www.diarioestrategia.cl/texto-diario/mostrar/1399008/carta-jorge-said-junta-accionistas-latam-airlines-group>
- ²⁰ Los principales acreedores que Latam Airlines informó al regulador de EEUU; La Tercera; mayo 26, 2020; <https://www.latercera.com/pulso-trader/noticia/los-principales-acreedores-que-latam-airlines-informo-al-regulador-de-eeuu/IFJ2SX4QANEAFBEWALWOZX377Y/>
- ²¹ Otro dolor de cabeza para LATAM: Usuarios exigen \$367 mil millones en primera demanda colectiva tras crisis del Covid-19; junio 1, 2020; <https://www.latercera.com/la-tercera-pm/noticia/otro-dolor-de-cabeza-para-latam-usuarios-exigen-367-mil-millones-en-primera-demanda-colectiva-tras-crisis-del-covid-19/LCVERACIVZFJVPBUWJTQZZWZS4/>
- ²² Reorganización de Latam: CDE busca recuperar US\$17 millones del Fisco y pide nombrar veedor; Radio Bío Bío; junio 13, 2020; <https://www.biobiochile.cl/especial/reportajes/2020/06/13/reorganizacion-latam-cde-busca-recuperar-us-17-millones-del-fisco-pide-nombrar-veedor.shtml>
- ²³ Escrito del Consejo de Defensa del Estado. en el Segundo Juzgado Civil de Santiago. Ver nota anterior.
- ²⁴ Delta: "Creemos que Latam saldrá con éxito como una aerolínea más fuerte a largo plazo"; El Mercurio; mayo 26, 2020; <https://www.elmercurio.com/Inversiones/Noticias/Analisis/2020/05/26/Delta-Creemos-que-Latam-saldra-con-exito-como-una-aerolinea-mas-fuerte-a-largo-plazo.aspx>
- ²⁵ Acción de Latam Airlines registró alza histórica tras respaldo de Qatar Airways; Valora Analitik; junio 2, 2020; <https://www.valoraanalitik.com/2020/06/02/acci-n-de-latam-airlines-registr-alza-hist-rica-tras-respaldo-de-qatar-airways/>
- ²⁶ Fondo A: US\$122,29 millones; Fondo B: US\$97,29 millones; Fondo C: US\$104,14 millones; Fondo D: US\$28,1 millones; Fondo E: US\$12,39 millones. Cupum, Habitat y Provida se encontraban en el tramo entre 1% y 5% de los títulos. Las demás tienen menos del 1%.
- ²⁷ Cuánto invierten AFP, fondos mutuos y de inversión en acciones de Latam; mayo 26, 2020; <https://www.elmercurio.com/Inversiones/Noticias/Analisis/2020/05/26/Cuanto-invierten-AFP-fondos-mutuos-y-de-inversion-en-acciones-de-Latam.aspx>
- ²⁸ La Latam post pandemia que se ofrece a inversionistas institucionales; La Tercera; junio 24, 2020; <https://www.latercera.com/pulso-trader/noticia/la-latam-post-pandemia-que-se-ofrece-a-inversionistas-institucionales/3AZ5J2II4ZAVNGFK7SX5BS2NQQ/>
- ²⁹ Asociación de AFP critica proyecto sobre retiro de fondos: "va a significar menores pensiones"; T13; junio 17, 2020; <https://www.t13.cl/noticia/nacional/asociacion-afp-critica-proyecto-retiro-fondos-va-significar-menores-pensiones-17-06-2020>
- ³⁰ Latam en busca de la impunidad empresarial; Página12; junio 19, 2020; <https://www.pagina12.com.ar/273265-latam-en-busca-de-la-impunidad-empresaria>
- ³¹ Qatar Airways suspende la recepción de nuevos aviones y peligra el pedido de Boeing 777X; Aviación Online; junio 17, 2020; <https://aviacionline.com/2020/06/qatar-airways-suspende-la-recepcion-de-nuevos-aviones-y-peligra-el-pedido-de-boeing-777x/v>
- ³² Preocupación de los minoritarios por su fuerte dilución accionaria marcó junta de Latam Airlines; Diario Financiero; junio 19, 2020; <https://www.df.cl/noticias/empresas/industria/preocupacion-de-los-minoritarios-por-su-fuerte-dilucion-accionaria-marco/2020-06-18/204312.html>
- ³³ Latam instará a las AFP y fondos de inversión a sumarse a la reorganización; Diario Financiero; mayo 27, 2020; <https://www.df.cl/noticias/empresas/industria/latam-airlines-instara-a-las-afp-y-fondos-de-inversion-a-sumarse-a-la/2020-05-26/210008.html>
- ³⁴ CEO de Latam Airlines advierte que necesidad de empleados se ha reducido drásticamente y reitera pedido de ayuda estatal; junio ,2020; <https://www.latercera.com/pulso/noticia/ceo-de-latam-airlines->

advierte-que-necesidad-de-empleados-se-ha-reducido-drasticamente-y-reitera-necesidad-de-ayuda-estatal/WUDBFGNK05ELFETO5OATPJKR5U/

³⁵ El largo brazo político de Latam en el Congreso; El Mostrador; junio 22, 2020;

<https://www.elmostrador.cl/destacado/2020/06/22/el-largo-brazo-politico-de-latam-en-el-congreso/>

³⁶ Rescate a Latam o a toda la industria aérea local: el dilema que enfrenta el Gobierno tras sus señales a favor de la compañía controlada por la familia Cueto; El Mostrador; mayo 26, 2020;

<https://www.elmostrador.cl/mercados/2020/05/26/rescate-a-latam-o-a-toda-la-industria-aerea-local-el-dilema-que-enfrenta-el-gobierno-tras-sus-senales-a-favor-de-la-compania-controlada-por-la-familia-cueto/>

³⁷ Briones presenta plan de rescate de 'grandes empresas estratégicas', pero sólo habla de Latam; Interferencia; mayo 30; 2020; <https://interferencia.cl/articulos/briones-presenta-plan-de-rescate-de-grandes-empresas-estrategicas-pero-solo-habla-de-latam>.

³⁸ Por qué Latam es una "empresa estratégica" para el Gobierno y cuáles son las firmas que por ley integran la lista; El Mercurio Online; mayo 28, 2020;

<https://www.emol.com/noticias/Economia/2020/05/28/987412/Empresas-estrategicas-Chile.html>

³⁹ Las Condiciones que Esbozó Hacienda para un Eventual Apoyo Estatal a Latam; El Mercurio; junio 7, 2020; <https://www.elmercurio.com/Inversiones/Noticias/Analisis/2020/06/07/Las-condiciones-que-esbozo-Hacienda-para-un-eventual-apoyo-estatal-a-Latam.aspx>,

⁴⁰ A Latam se le complicó la causa judicial en Chile que incide en su reorganización en USA a través del Chapter 11; El Mostrador; julio 3, 2020. Las filiales comprendidas en el recurso son Lan Cargo S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A., Latam Travel Chile II S.A., Lan Cargo Inversiones S.A., Transporte Aéreo S.A., Inversiones Lan S.A., Lan Pax Group S.A. y Technical Training LATAM S.A.; <https://www.elmostrador.cl/noticias/sin-editar/2020/07/03/a-latam-se-le-complico-la-causa-judicial-en-chile-que-incide-en-su-reorganizacion-en-usa-a-traves-del-chapter-11/>