

ARCHIVO

M E M O R A N D U M

DE : MINISTRO DEL INTERIOR
A : SR. CARLOS BASCUÑAN EDWARDS
JEFE GABINETE PRESIDENCIAL
FECHA : MAYO 20 DE 1993

REPUBLICA DE CHILE PRESIDENCIA REGISTRO Y ARCHIVO					
NR.	93/11517				
A:	04 JUN 93				
P.A.A.	<input type="checkbox"/>	R.C.A.	<input type="checkbox"/>	F.W.M.	<input type="checkbox"/>
C.B.E.	<input type="checkbox"/>	M.L.P.	<input type="checkbox"/>	P.V.S.	<input type="checkbox"/>
M.T.O.	<input type="checkbox"/>	EDEC	<input type="checkbox"/>	J.R.A.	<input type="checkbox"/>
M.Z.C.	<input type="checkbox"/>	Nadia			

Adjunto remito a Ud. fotocopia de carta de esta fecha, que me hiciera llegar el Director Ejecutivo de Aerotech, señor René Pairoa Epple, referente al Proyecto de la Línea Aérea Regional Internacional Mercados del Sur S.A.

Saluda atentamente a Ud.,



ENRIQUE KRAUSS RUSQUE
Ministro del Interior

EKR/aph

Santiago, 20 de Mayo de 1993

Sr. Ministro del Interior
D. Enrique Krauss Rusque
Palacio de la Moneda
Presente

Estimado Sr. Ministro:

De acuerdo a lo manifestado a US ayer me es grato hacerle llegar el Memorando anunciado sobre el Proyecto de la Línea Aérea Regional Internacional Mercados del Sur S.A., para conocimiento de S.E. el Presidente de la República, quien viaja el Sábado 22 a Suecia y países del área.

Estamos confiados en que las expresiones de apoyo y simpatía por el Proyecto señalado, que Ud. se dignó en manifestar, tengan la apreciación y visión también de S.E. y que, por tanto, contribuyan a que los contactos de S.E. con el Gobierno de Suecia y con SAAB, de ser posible, faciliten la posibilidad de concretarlo a la mayor brevedad una vez completado el estudio de factibilidad económica, comercial y técnica en que estamos empeñados.

Agradeciendo la excelente disposición manifestada por US quedamos en espera de sus noticias como affmos Ss. Ss.

AEROTECH

René Pairoa Epple
Director Ejecutivo.

adj: 2 copias Memorando.

REPUBLICA DE CHILE

MEMORANDO.

Resumen del Perfil de Proyecto.

LINEA AEREA REGIONAL, S.A. - LARSA.

PREPARADO POR:

AEROTECH-CHILE

División de Proyectos

Santiago, 14 de Mayo de 1993.

AEROTECH-CHILE

Memorando.

Línea Aérea Regional, S.A. (LARSA).
Santiago de Chile 14 de Mayo de 1993.

RESUMEN EJECUTIVO.

Aparte del obvio interés comercial de este Proyecto, su motivación e intención son puentes de plata alineados con los imperativos del desarrollo e integración regional de Chile, Argentina, Perú y Bolivia.

Se exponen las ideas básicas preliminares relacionadas con el Proyecto para financiar, organizar y poner en marcha la Línea Aérea Regional, S.A. Se plantean los principales aspectos relacionados y vinculados con los antecedentes, el problema, la prioridad, la finalidad, los métodos empleados para llevarlo a cabo (con indicaciones específicas en cuanto a la estrategia, plan técnico, factibilidad técnica, factibilidad económica, factibilidad financiera/comercial y factibilidad social, marco institucional y medios técnicos) y presupuesto.

Con fundamento en la aprobación oficial de los Gobiernos involucrados y en los acuerdos entre los socios del Proyecto, su asistencia técnica y administrativa y su financiamiento se requiere organizar la Sociedad Anónima Línea Aérea Regional, la que contará inicialmente con dos aviones biturbohélices con capacidad de operación en aeropuertos y aeródromos de altura, velocidad de crucero de 360 nudos, 5,500 a 6,000 kilogramos de carga de pago real, con confort tipo jet en cabina, con tres tripulaciones completas para transitar por rutas regionales que comprenden el norte de Chile y Argentina, el sur-centro del Perú y Bolivia. Se trata de atender de manera eficaz y eficiente la demanda en términos de pasajeros y carga a fin de apoyar el desarrollo regional correspondiente, así como su integración social, económica y comercial, apoyando la iniciativa del MERCOSUR, incentivando el turismo de la región utilizando a Arica como la Ventana de América del Sur y la presencia de Asia y Australia.

El presupuesto del Proyecto asciende al monto de E.U.A.\$ 36,000,000.- para la opción compra. Para la opción lease-compra el monto es de E.U.A.\$ 12,160,000.-

El Proyecto considera una etapa preliminar de asistencia técnica de ocho meses y una etapa de implementación de diez años.

AEROTECH-CHILE.

MEMORANDO.

LINEA AEREA REGIONAL, S.A. (LARSA).

Santiago de Chile, 14 de Mayo de 1993.

En este memorando se exponen las ideas básicas preliminares relacionadas con el Proyecto para constituir la Línea Aérea Regional, S.A. Así, se plantean los principales aspectos relacionados con lo siguiente: antecedentes; problema; prioridad; finalidad; métodos (plan técnico, medios técnicos, marco institucional); presupuesto; análisis de viabilidad y factibilidad (técnica, económica, financiero/comercial); cooperación/asistencia técnica.

I. ANTECEDENTES.

En esta sección se proporcionan los principales antecedentes relacionados con el Proyecto para organizar, operar y comercializar la nueva Sociedad Anónima cuyo nombre es Línea Aérea Regional, S.A. (LARSA). Los antecedentes abarcan temas de desarrollo e integración regional, comercio internacional, políticas regionales, situación de zonas francas, etc. Son los siguientes:

01. Desde hace algunos años se han puesto en marcha, con diversas aceleraciones, entusiasmo y resultados, varias iniciativas de desarrollo regional en el ámbito geopolítico sudamericano en procura de una integración económico comercial y social. Específicamente son de la mayor relevancia los esfuerzos cumplidos bajo la bandera de MERCOSUR, ALADI, etc... También constituye una realidad algunos esfuerzos de integración informática, energética, comercial, etc.

02. De particular importancia en lo que atañe a los intereses chilenos vinculados con sus regiones del norte lo constituye la existencia, desde hace más de veinte años, del Grupo Empresarial Industrial del Oriente Sudamericano -GEICOS- con sede en la ciudad de Antofagasta.

AEROTECH-CHILE.

03. Se estima que el 95% del flujo del comercio internacional actual entre Chile, Perú, Bolivia y Argentina se lleva a efecto mediante el uso de vías terrestres (caminos, ferrocarriles), cuya adecuación y disponibilidad no siempre se pueden garantizar (problemas estacionales; problemas de mantenimiento y operación).

04. Se estima que el 5% del flujo del comercio internacional actual entre los mismos cuatro países ya señalados se cumple mediante la utilización de vías aéreas con participación de las aerolíneas siguientes: LAN Chile; LADECO; Lloyd Aéreo Boliviano; Línea Aérea del Estado -LADE- Argentina; National; Faucett; etc...

05. El Gobierno de Chile ha impulsado el desarrollo de las regiones del norte del país con una agresiva política de desarrollo, en la Zona Franca del Puerto de Iquique, mediante franquicias tributarias, infraestructura portuaria y aeronáutica, con adecuado apoyo de servicios básicos de saneamiento, infraestructura vial y otros.

06. Complementa lo anterior, la existencia de políticas y mandatos aeronáuticos explícitos de desarrollo regional y nacional, lo cual se refleja en el Plan de Desarrollo de la Dirección General de Aeronáutica Civil (1993-1997), lo cual se materializa en el mejoramiento y funcionamiento de la infraestructura aeronáutica en todo lo referido a aeropuertos.

07. Cepal y la Asociación Latinoamericana de Bienes de Capital (Alabic), bajo el auspicio del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, realizan esfuerzos conjuntos de integración y aprovechamiento de ventajas comparativas de los países del Hemisferio Sudamericano.

08. El Fondo Monetario Internacional, el Banco Internacional de Fomento y Desarrollo (Banco Mundial), y otros organismos y agencias, señalan a Chile como un país confiable para invertir. Lo anterior se debe a una política entusiasta y proactiva de aplicación de las leyes de libre comercio en el contexto de una economía social de mercado.

09. La División de Proyectos de AEROTECH Chile es el organismo que impulsa, promueve y comercializa la puesta en marcha y operación del Proyecto Línea Aérea Regional, S.A.

AEROTECH-CHILE

10. En Mayo de 1993, empresarios chilenos y bolivianos firman Acuerdo de Cooperación. éste se suscribió durante el XIV Congreso Hemisférico de Cámaras de Comercio e Industrias Latinas, Camacol.

11. Se firma Convenio de Lima, en el que los Gobiernos de Chile y Perú resuelven satisfactoriamente sus diferencias pendientes desde 1929, abriéndose una nueva y prometedora etapa en las relaciones bilaterales.

12. El interés de Licitación para Zonas Aduaneras es manifiesto y, en Mayo de 1993, se encuentran diferidas para el segundo semestre del mismo año. En Arica se prevee establecer depósitos aduaneros privados; en Iquique sucede algo similar.

13. La Sociedad Anónima de la Zona Franca de Iquique (ZOFRI S.A.) en Arica, inició la construcción del Parque Industrial de Chacalluta para facilitar la integración comercial de Chile con el Perú y Bolivia. El parque industrial indicado cubre un área superior al millón y medio de metros cuadrados y se encuentra en operación preliminar desde fines de 1992; en una segunda fase se agregarán 340.000 metros cuadrados.

14. Existen importantes resoluciones y recomendaciones de los cuerpos directivos de la Organización de Aviación Civil Internacional que establecen de manera explícita el mandato de promover y fomentar el establecimiento de rutas aéreas regionales - y por ende, de líneas aéreas comerciales - que coadyuven la integración y el desarrollo regional.

15. Los medios de comunicación nacional han anunciado durante la semana (10 al 14 de Mayo de 1993) importantes señalamientos formulados por Jerarcas del Gobierno relativos a rutas aéreas regionales y muy en especial a la posibilidad de utilizar la singular situación geopolítica de Arica como ventana del Lejano Oriente en América del Sur. No deja de llamar la atención la aparición también en comunicados de prensa en la hermana República del Perú de opiniones oficiales similares.

AEROTECH-CHILE

II. PROBLEMA. (Necesidades, insuficiencias, etc.)

En esta sección se plantean los principales problemas identificados - así como las necesidades, deficiencias, insuficiencias, etc. - relacionadas con el transporte aéreo de pasajeros y carga en el ámbito geográfico regional compuesto por el Norte de Chile, Norte de Argentina, Sur del Perú y Bolivia (primera etapa).

16. Se advierte que el desarrollo regional indicado se encuentra seriamente obstaculizado debido a la aguda ausencia de rutas aéreas comerciales eficientes y eficaces. Lo anterior también incide en el logro de una adecuada integración regional comercial (y eventualmente política).

17. En Mayo de 1993, no existe en funcionamiento una aerolínea comercial que ofrezca las frecuencias de transportación necesaria y abarque la cobertura señalada en la iniciativa del MERCOSUR y los países de la ALADI.

18. Estimaciones serias señalan un grave déficit en la capacidad actual de transportación aérea de carga y pasajeros.

19. Se advierte una saludable competencia comercial entre las compañías aéreas que actualmente operan (LAN Chile, LADECO, LLOYD Boliviano y LADE) en tramos de la ruta regional de interés del Proyecto LARSA.

20. La comercialización de productos provenientes de lugares cubierto por la región de interés del Proyecto LARSA es altamente problemática por el déficit de transportación antedicho.

21. Faltan Tratados, Acuerdos y Convenios que sustenten las políticas de desarrollo regional en el ámbito del Proyecto LARSA.

22. La carencia de una capacidad de transportación aérea eficaz, eficiente y de impacto regional obstaculiza seriamente el desarrollo regional y su eventual integración; continúa predominando la inequidad en el desarrollo regional.

23. El aprovechamiento equitativo de las ventajas del desarrollo regional en el ámbito del Proyecto no se logra debido, parcialmente, a la no existencia de rutas aéreas autorizadas por cada uno de los países involucrados en la forma requerida por el Proyecto.

AEROTECH-CHILE

III. PRIORIDAD. (Justificación del Proyecto)

En esta sección se plantea la justificación política del Proyecto. Una premisa básica del Proyecto es aquella que señala en forma elocuente que el desarrollo regional y la integración regional se logran principalmente mediante espasmos de concertación comercial.

24. El Gobierno de Chile ha dado los pasos necesarios para cautelar los intereses nacionales en el año 1993 con los hermanos países vecinos del norte en el sentido de establecer nexos conciliatorios que coadyuven, promuevan y faciliten el flujo internacional de bienes y servicios.

25. El Gobierno de Chile ha señalado recientemente, de manera oficial, el interés que le asiste al país en tener un rol importante en el escenario internacional de América del Sur para aprovechar la aparición de China como nueva superpotencia mundial; Japón ya opera en el Cono Sur. La estrategia de Chile está focalizada en el desarrollo de Arica mediante la organización de la Exposición Mundial Permanente de Asia y Australia para América del Sur ("Ventana de Oriente").

26. La puesta en marcha e implementación del Proyecto LARSA suscribe y rubrica el interés de Chile en el sentido de apoyar e impulsar la Iniciativa del MERCOSUR. A través de la acción del Proyecto LARSA se estarían acercando los pueblos y abriendo las fronteras, cumpliendo así el sueño de Bolívar.

27. El Proyecto LARSA claramente apoyará e impulsará el desarrollo industrial de los países cubiertos por el Proyecto, lo cual se infiere en el eventual interés del Gobierno de Suecia en financiar este Proyecto. En Mayo de 1993, AEROTECH CHILE-División de Proyectos- establece nexos preliminares con la Embajada de Suecia en Chile para explorar las posibilidades reales de financiar la Asistencia Técnica y Administrativa de técnicos chilenos y suecos para la preparación del Proyecto definitivo. La citada ATA asciende al monto de US\$400,000.00- (cuatrocientos mil dólares de los Estados Unidos de América), con un periodo de duración de ocho meses.

AEROTECH-CHILE

IV. FINALIDAD. (Qué se hace)

En esta sección se formulan los propósitos, objetivos y productos del Proyecto LARSA. Son los siguientes:

Propósitos.

28. Con fundamento en la aprobación oficial de los Gobiernos involucrados y en los acuerdos entre los socios del Proyecto, su asistencia técnica y administrativa, y su financiamiento, se requiere organizar la Sociedad Anónima Línea Aérea Regional, la que contará inicialmente con dos aviones biturbohélice con capacidad de 54 pasajeros/5,500-6,000 kilogramos de carga de pago/capacidad de operación en los aeropuertos y aeródromos de altura de la región, confort tipo jet en cabina, velocidad de crucero de 360 nudos, con tres tripulaciones completas para transitar por rutas regionales que comprenden el norte de Chile y Argentina, el sur-centro del Perú y Bolivia. Se trata de atender de manera eficaz y eficiente la demanda en términos de pasajeros y carga a fin de apoyar el desarrollo regional correspondiente, así como su integración social, económica y comercial, apoyando la iniciativa del MERCOSUR, incentivando el turismo de la región utilizando a Arica como la Ventana de América del Sur y la presencia de Asia y Australia.

Objetivos.

1º Establecer los mecanismos de compromiso entre los socios iniciadores del Proyecto.

2º Definir, aprobar y financiar la Asistencia Técnica y Administrativa requerida para preparar el Proyecto.

3º Conceptualizar la viabilidad del Proyecto y la Factibilidad Técnica, Administrativa, Económica, Financiera y Social del Proyecto LARSA.

4º Organizar la estructura orgánica y funcional de la Empresa LAMSA, la cual se basará en LARSA-CHILE con sus filiales LARSA-PERU, LARSA-BOLIVIA y LARSA-ARGENTINA.

5º Determinar las rutas regionales de LARSA y obtener la aprobación oficial de los Gobiernos respectivos.

AEROTECH-CHILE

69 Con fundamento en el Plan Técnico del Proyecto, adquirir dos aviones con características técnicas de estructura, funcionamiento y mantenimiento (54 pasajeros/5,500-6,000 kilogramos de carga de pago/con capacidad de operación en aeropuertos y aeródromos de altura de la región, confort tipo jet en cabina, velocidad de crucero de 360 nudos) acordes con la modalidad, exigencias, requisitos, tolerancias y normas del Proyecto.

79 Capacitar en el país, y en el extranjero, a la dotación de pilotos del Proyecto. Además, se adiestrará al cuerpo de personal mecánico y técnico y al auxiliar de tripulación.

89 Atender y satisfacer las demandas actual, latente y emergente de pasajeros y de carga. Comercializar los servicios de LARSA a fin de obtener las necesarias y justas utilidades.

99 Apoyar el desarrollo e integración regional del área geográfica prevista en el Proyecto, así como la Iniciativa del MERCOSUR, mediante el efecto catalizador proactivo de los servicios de LARSA en el proceso de comercialización de bienes, productos y servicios regionales.

109 Coadyuvar al desarrollo del turismo regional en el ámbito de los países previstos en el Proyecto.

119 Mediante los servicios de LARSA, coadyuvar a promover el desarrollo de Arica apoyando la iniciativa de la Exposición Mundial Permanente de Asia y Australia para América del Sur ("Ventana de Oriente").

129 Coadyuvar la activación de mercados regionales mediante acciones del Departamento de Relaciones Públicas y Comerciales de LARSA en cada uno de los países sedes. También se apoyarán acciones e iniciativas tendientes a la integración empresarial regional.

139 A través de la Fundación LARSA apoyar, mediante becas de estudio y subvenciones, impulsar el mejoramiento de la educación en temas anejos al desarrollo e integración regional, así como la conducción de investigaciones orientadas en el mismo sentido.

149 De acuerdo a lo señalado en el Proyecto, con los ajustes aconsejados por la Agencia Financiera, lograr dentro de los plazos previstos, los aportes de capital del Swedfund y de la Contraparte Sueca, así como los aportes de recursos de la Contraparte Local-Chile.

AEROTECH-CHILE

Productos.

Objetivo 1º Establecer los mecanismos de compromiso entre los socios iniciadores del Proyecto.

- Producto 1.1 Acuerdo entre Contraparte Local (Chile) y el Swedfund.
- Producto 1.2 Acuerdo entre Contraparte Sueca y el Swedfund.
- Producto 1.3 Acuerdo entre Contraparte Sueca y Contraparte Local (Chile).

Objetivo 2º Definir, aprobar y financiar la Asistencia Técnica y Administrativa, ATA, requerida para preparar el Proyecto.

- Producto 2.1 El aporte de fondos para conducir la ATA.

Objetivo 3º Conceptualizar la viabilidad del Proyecto y la Factibilidad Técnica, Administrativa, Económica, Financiera y Social del Proyecto LARSA.

- Producto 3.1 La viabilidad Política.
- Producto 3.2 El análisis de factibilidad técnica.
- Producto 3.3 El análisis de factibilidad administrativa.
- Producto 3.4 El análisis de factibilidad económica.
- Producto 3.5 El análisis de factibilidad financiera/comercial.
- Producto 3.6 El análisis de factibilidad social.
- Producto 3.7 El Proyecto LARSA.

Objetivo 4º Organizar la estructura orgánica y funcional de la Empresa LAMSA, la cual se basará en LARSA-CHILE con sus filiales LARSA-PERU, LARSA-BOLIVIA y LARSA-ARGENTINA.

- Producto 4.1 Empresa LARSA-CHILE organizada.
- Producto 4.2 Empresa LARSA-PERU organizada.
- Producto 4.3 Empresa LARSA-BOLIVIA organizada.
- Producto 4.4 Empresa LARSA-ARGENTINA organizada.

AEROTECH-CHILE

Objetivo 5º Determinar las rutas regionales de LARSA y obtener la aprobación oficial de los Gobiernos respectivos.

- Producto 5.1 Rutas Regionales Chile autorizadas.
- Producto 5.2 Rutas Regionales Perú autorizadas.
- Producto 5.3 Rutas Regionales Bolivia autorizadas.
- Producto 5.4 Rutas Regionales Argentina autorizadas.

Objetivo 6º Con fundamento en el Plan Técnico del Proyecto, adquirir dos aviones con características técnicas de estructura, funcionamiento y mantenimiento (54 pasajeros/5,500-6,000 kilogramos de carga/capacidad de operación en aeropuertos y aeródromos de altura de la región, confort tipo jet en cabina/velocidad de crucero de 360 nudos) acordes con la modalidad, exigencias, requisitos, tolerancias y normas del Proyecto.

- Producto 6.1 Aeronave LARSA I adquirida.
- Producto 6.2 Aeronave LARSA II adquirida.
- Producto 6.1.1 Aeronave LARSA I en leasing.
- Producto 6.2.1 Aeronave LARSA II en leasing.
- Producto 6.3 Stock standard de repuestos y herramientas.
- Producto 6.4 Dos técnicos en mantenimiento electromecánico adiestrados en fábrica.
- Producto 6.5 Dos técnicos en mantenimiento electrónico adiestrados en fábrica.
- Producto 6.6 Cuatro operarios adiestrados en fábrica.
- Producto 6.7 Aeronave LARSA I en Chile.
- Producto 6.8 Aeronave LARSA II en Chile.
- Producto 6.9 Manual de Operaciones Rutas Regionales.
- Producto 6.10 Manual de Mantenimiento.
- Producto 6.11 Aeronave LARSA I autorizada para operar en Chile.
- Producto 6.12 Aeronave LARSA I autorizada para operar en el Perú.
- Producto 6.13 Aeronave LARSA I autorizada para operar en Bolivia.
- Producto 6.14 Aeronave LARSA I autorizada para operar en Argentina.
- Producto 6.15 Aeronave LARSA II autorizada para operar en Chile.
- Producto 6.16 Aeronave LARSA II autorizada para operar en el Perú.
- Producto 6.17 Aeronave LARSA II autorizada para operar en Bolivia.
- Producto 6.18 Aeronave LARSA II autorizada para operar en Argentina.

AEROTECH-CHILE

Objetivo 72 Capacitar en el país y en el extranjero a la dotación de pilotos del Proyecto. Además, se adiestrará al cuerpo de personal mecánico y técnico y auxiliar de tripulación.

Producto 7.1 Pilotos de las aeronaves LARSA I y LARSA II capacitados según normas vigentes.

Producto 7.2 Personal mecánico y técnico y auxiliar de tripulación adiestrado en el manejo administrativo en tierra y en vuelo.

Objetivo 82 Atender y satisfacer las demandas actual, latente y emergente de pasajeros y de carga. Comercializar los servicios de LARSA a fin de obtener las necesarias y justas utilidades.

Producto 8.1 Demanda/Mercado cuantificado de pasajeros Chile.

Producto 8.2 Demanda/Mercado cuantificado de pasajeros Perú.

Producto 8.3 Demanda/Mercado cuantificado de pasajeros Bolivia.

Producto 8.4 Demanda/Mercado cuantificado de pasajeros Argentina.

Producto 8.5 Demanda/Mercado cuantificado de carga Chile.

Producto 8.6 Demanda/Mercado cuantificado de carga Perú.

Producto 8.7 Demanda/Mercado cuantificado de carga Bolivia.

Producto 8.8 Demanda/Mercado cuantificado de carga Argentina.

Objetivo 92 Apoyar el desarrollo e integración regional del área geográfica prevista en el Proyecto, así como la Iniciativa del MERCOSUR, mediante el efecto catalizador proactivo de los servicios de LARSA en el proceso de comercialización de bienes, productos y servicios regionales.

Producto 9.1 Departamento de Comercialización LARSA-CHILE organizado.

Producto 9.2 Departamento de Comercialización LARSA-PERU organizado.

Producto 9.3 Departamento de Comercialización LARSA-BOLIVIA organizado.

Producto 9.4 Departamento de Comercialización LARSA-ARGENTINA organizado.

Producto 9.5 Boletín de estadísticas comerciales regionales diseñado y en operación.

AEROTECH-CHILE

Objetivo 100 Coadyuvar al desarrollo del turismo regional en el ámbito de los países previstos en el Proyecto.

Producto 10.1 Informe mensual de estadísticas de transportación de pasajeros y flujo de carga en los países de la región del Proyecto.

Objetivo 110 Mediante los servicios de LARSA, coadyuvar y promover el desarrollo de Arica apoyando la iniciativa de la Exposición Mundial Permanente de Asia y Australia para América del Sur ("Ventana de Oriente").

Producto 11.1 Boletín mensual promocional relacionado con la Exposición "Ventana de Oriente".

Objetivo 120 Coadyuvar la activación de mercados regionales mediante acciones del Departamento de Relaciones Públicas y Comerciales de LARSA en cada uno de los países sedes. También se apoyarán acciones e iniciativas tendientes a la integración empresarial regional.

Producto 12.1 Acuerdo amistoso LARSA con Cámara de Comercio Chile.

Producto 12.2 Acuerdo amistoso LARSA con Cámara de Comercio Perú.

Producto 12.3 Acuerdo amistoso LARSA con Cámara de Comercio Bolivia.

Producto 12.4 Acuerdo amistoso LARSA con Cámara de Comercio Argentina.

Objetivo 130 A través de la Fundación LARSA apoyar, mediante becas de estudio y subvenciones, impulsar el mejoramiento de la educación en temas anejos al desarrollo e integración regional, así como la conducción de investigaciones orientadas en el mismo sentido.

Producto 13.1 Fundación LARSA organizada.

Producto 13.2 Protocolo de Becas de estudio.

Producto 13.3 Protocolo de Subvenciones.

Producto 13.4 Protocolo de Investigaciones.

Producto 13.5 Presupuesto anual de Becas.

Producto 13.6 Presupuesto anual de Subvenciones.

Producto 13.7 Presupuesto anual de Investigaciones.

AEROTECH-CHILE

Objetivo 14.0 De acuerdo a lo señalado en el Proyecto, con los ajustes aconsejados por la Agencia Financiera, lograr dentro de los plazos previstos, los aportes de capital del Swedfund y de la Contraparte Sueca, así como los aportes de recursos de la Contraparte Local-Chile.

Producto 14.1 Capital aportado por Swedfund.

Producto 14.2 Capital aportado por Contraparte Sueca.

Producto 14.3 Recursos LARSA aportados por AEROTECH-CHILE.

AEROTECH-CHILE

V. METODOS. (Cómo se hace el Proyecto)

En esta sección se indica la estrategia prevista para la implementación del Proyecto a través de su plan técnico, su marco institucional y los medios técnicos requeridos.

Plan Técnico.

29. El plan técnico del Proyecto quedará resumido en el cronograma correspondiente, una vez que éste se prepare. En el cronograma se indicarán las actividades conducentes al logro de los productos indicados en la sección IV de este memorando.

29.1 Factibilidad Técnica: El Proyecto en estudio presenta una adecuada factibilidad técnica en virtud del conjunto de situaciones disímiles que concurren a proporcionar sólidas bases entre los socios, la asistencia técnica, la viabilidad política, etc. Además, comienzan a manifestarse por conductos oficiales expresiones de carácter geopolítico que permitiría disponer de aerorutas autorizadas, a lo menos, por cuatro gobiernos. Asimismo, los análisis estimativos preliminares del mercado de pasajeros y carga hacen suponer con fundamento la existencia de una demanda real actual insatisfecha; las extrapolaciones en este ámbito son extraordinariamente atractivas a pesar de la competencia incipiente próxima a entrar en operación. La disponibilidad en mercado de aeronaves aptas para cumplir los objetivos pertinentes del Proyecto están dentro de márgenes razonables de precios para opciones de compra y leasing.

29.2 Factibilidad Económica: El Proyecto presenta una factibilidad económica prometedora, la que está dirigida a descubrir, identificar y cuantificar los mercados y polos de explotación a ser satisfechos y cubiertos por LARSA. De particular importancia y oportunidad para el Proyecto lo constituye el imperativo del desarrollo regional y muy en especial de la integración regional. El apoyo brindado por los servicios de LARSA al comercio regional será factor multiplicador de oportunidades integradoras.

A continuación se proporcionan los análisis de compra y lease-compra de las aeronaves:

AEROTECH-CHILE

Opción Compra.

La opción de compra de las aeronaves presenta los costos siguientes:

. Aeronave LARSA I	US\$ 13,000,000-
. Aeronave LARSA II	13,000,000-
. Herr./Equip./Of./Veh./Derechos	4,000,000-
. Capital de Trabajo y seguros	5,000,000-
. Gastos de Puesta en Marcha	600,000-
. Asistencia Técnica	400,000-

TOTAL	US\$ 36,000,000-

Opción Leasing-Compra.

La opción de lease-purchase de las aeronaves presenta los costos siguientes:

	Aeronave LARSA I (lease/anual)	US\$ 1,080,000-
	Aeronave LARSA II(lease/anual)	1,080,000-
==>	. Herr./Equip./Of./Veh./Derechos	US\$ 4,000,000-
	. Capital de Trabajo y Seguros	7,160,000-
	. Gastos de Puesta en Marcha	600,000-
	. Asistencia Técnica	400,000-

	TOTAL	US\$ 12,160,000-

29.3 Factibilidad Financiera/Comercial: El Proyecto presenta una factibilidad financiero comercial que se perfila satisfactoria. éste análisis requiere de mayor exploración y detalle y debe cubrir un período no inferior a diez años.

29.4 Factibilidad Social: La situación geopolítica que prevalece en la región cubierta por el Proyecto permite suponer a priori que estarían dadas condiciones históricas únicas para preveer una factibilidad social positiva.

AEROTECH-CHILE

Marco Institucional.

30. Las instituciones, organismos, empresas y agencias vinculadas con el Proyecto son las siguientes:

- Dirección General de Aeronáutica Civil, Chile.
- Dirección General de Transporte Aéreo, Perú.
- Dirección General de Aeronáutica Civil, Bolivia.
- Dirección General de Aeronáutica Civil, Argentina.
- Cámara de Comercio de Chile.
- Cámara de Comercio del Perú.
- Cámara de Comercio de Bolivia.
- Cámara de Comercio de Argentina.
- Embajada de Suecia.
- Swedfund.
- Pro-Chile.
- Organización de Aviación Civil Internacional, OACI.
- MERCOSUR.
- International Association for Travel Agency, IATA.
- Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI.
- Grupo Empresarial Industrial del Oriente Sudamericano, GEICOS.
- Banco del Estado de Chile.
- Empresa Sueca/Contraparte Sueca.
- Embajada de China.
- Embajada de Australia.
- Aduanas
- Otras autoridades aeronáuticas.
- INTERPOL.
- AEROTECH-Chile.

Medios Técnicos.

31. Los medios técnicos corresponden a la totalidad de los recursos e insumos necesarios para materializar el Proyecto. Son los siguientes:

Asistencia Técnica - Etapa Preliminar.

- Director del Proyecto.
- Asesores principales, siete.
- Expertos/Especialistas, diez.

AEROTECH-CHILE

- Administrativo, uno.
- Secretarías/Procesamiento de Palabras, dos.
- Mensajero, uno.
- Dos computadores personales (procesador 386,4 mega Ram, impresoras laser).
- Oficina cuatro ambientes totalmente equipada.
- Misiones a terreno, toda la región, 17 personas, viajes terrestres y aéreos.
- Contratos por combustible anual con Credit Card.
- Etc.

Proyecto LARSA - Etapa Preparatoria.

- Directorio - Presidente y Junta Directiva.
- Gerente General.
- Gerentes Regionales, tres.
- Gerentes Regionales funcionales, tres.
- Administrativos, doce.
- Secretarías, ocho.
- Oficinas comerciales totalmente equipadas, cuatro.
- Aeronaves LARSA I y LARSA II, dos.
- Tripulaciones completas, tres.
- Servicio Técnico de Mantenimiento de aeronaves.
- Personal Tierra/Aeropuertos, 16.
- Herramientas y equipos de aeronaves.
- Herramientas y equipos de aeropuertos.
- Combustible.
- Aceite.
- Personal de Fábrica.
- Derechos de Aeropuerto.
- Seguros LARSA tierra.
- Seguro Aeronave LARSA I.
- Seguro Aeronave LARSA II.
- Relaciones Públicas/Publicidad/Propaganda.
- Gastos imprevistos.

AEROTECH-CHILE

VI. PRESUPUESTO.

32. Primera Opción Compra.

El presupuesto total del Proyecto LARSA asciende a EUA\$ 36,000,000- (treinta y seis millones de dólares de los Estados Unidos de América).

33. Segunda Opción Lease-Purchase.

El presupuesto total del Proyecto LARSA asciende a EUA\$ 12,160,000- (doce millones ciento sesenta mil dólares de los Estados Unidos de América).

REPUBLICA DE CHILE

MEMORANDO.

Resumen del Perfil de Proyecto.

LINEA AEREA REGIONAL, S.A. - LARSA.

PREPARADO POR:

AEROTECH-CHILE

División de Proyectos

Santiago, 14 de Mayo de 1993.

AEROTECH-CHILE

Memorando.
Línea Aérea Regional, S.A. (LARSA).
Santiago de Chile 14 de Mayo de 1993.

RESUMEN EJECUTIVO.

Aparte del obvio interés comercial de este Proyecto, su motivación e intención son puentes de plata alineados con los imperativos del desarrollo e integración regional de Chile, Argentina, Perú y Bolivia.

Se exponen las ideas básicas preliminares relacionadas con el Proyecto para financiar, organizar y poner en marcha la Línea Aérea Regional, S.A. Se plantean los principales aspectos relacionados y vinculados con los antecedentes, el problema, la prioridad, la finalidad, los métodos empleados para llevarlo a cabo (con indicaciones específicas en cuanto a la estrategia, plan técnico, factibilidad técnica, factibilidad económica, factibilidad financiera/comercial y factibilidad social, marco institucional y medios técnicos) y presupuesto.

Con fundamento en la aprobación oficial de los Gobiernos involucrados y en los acuerdos entre los socios del Proyecto, su asistencia técnica y administrativa y su financiamiento se requiere organizar la Sociedad Anónima Línea Aérea Regional, la que contará inicialmente con dos aviones biturbohélices con capacidad de operación en aeropuertos y aeródromos de altura, velocidad de crucero de 360 nudos, 5,500 a 6,000 kilogramos de carga de pago real, con confort tipo jet en cabina, con tres tripulaciones completas para transitar por rutas regionales que comprenden el norte de Chile y Argentina, el sur-centro del Perú y Bolivia. Se trata de atender de manera eficaz y eficiente la demanda en términos de pasajeros y carga a fin de apoyar el desarrollo regional correspondiente, así como su integración social, económica y comercial, apoyando la iniciativa del MERCOSUR, incentivando el turismo de la región utilizando a Arica como la Ventana de América del Sur y la presencia de Asia y Australia.

El presupuesto del Proyecto asciende al monto de E.U.A.\$ 36,000,000.- para la opción compra. Para la opción lease-compra el monto es de E.U.A.\$ 12,160,000.-

El Proyecto considera una etapa preliminar de asistencia técnica de ocho meses y una etapa de implementación de diez años.

AEROTECH-CHILE.

MEMORANDO.

LINEA AEREA REGIONAL, S.A. (LARSA).

Santiago de Chile, 14 de Mayo de 1993.

En este memorando se exponen las ideas básicas preliminares relacionadas con el Proyecto para constituir la Línea Aérea Regional, S.A. Así, se plantean los principales aspectos relacionados con lo siguiente: antecedentes; problema; prioridad; finalidad; métodos (plan técnico, medios técnicos, marco institucional); presupuesto; análisis de viabilidad y factibilidad (técnica, económica, financiero/comercial); cooperación/asistencia técnica.

I. ANTECEDENTES.

En esta sección se proporcionan los principales antecedentes relacionados con el Proyecto para organizar, operar y comercializar la nueva Sociedad Anónima cuyo nombre es Línea Aérea Regional, S.A. (LARSA). Los antecedentes abarcan temas de desarrollo e integración regional, comercio internacional, políticas regionales, situación de zonas francas, etc. Son los siguientes:

01. Desde hace algunos años se han puesto en marcha, con diversas aceleraciones, entusiasmo y resultados, varias iniciativas de desarrollo regional en el ámbito geopolítico sudamericano en procura de una integración económico comercial y social. Específicamente son de la mayor relevancia los esfuerzos cumplidos bajo la bandera de MERCOSUR, ALADI, etc... También constituye una realidad algunos esfuerzos de integración informática, energética, comercial, etc.

02. De particular importancia en lo que atañe a los intereses chilenos vinculados con sus regiones del norte lo constituye la existencia, desde hace más de veinte años, del Grupo Empresarial Industrial del Oriente Sudamericano -GEICOS- con sede en la ciudad de Antofagasta.

AEROTECH-CHILE.

03. Se estima que el 95% del flujo del comercio internacional actual entre Chile, Perú, Bolivia y Argentina se lleva a efecto mediante el uso de vías terrestres (caminos, ferrocarriles), cuya adecuación y disponibilidad no siempre se pueden garantizar (problemas estacionales; problemas de mantenimiento y operación).
04. Se estima que el 5% del flujo del comercio internacional actual entre los mismos cuatro países ya señalados se cumple mediante la utilización de vías aéreas con participación de las aerolíneas siguientes: LAN Chile; LADECO; Lloyd Aéreo Boliviano; Línea Aérea del Estado -LADE- Argentina; National; Faucett; etc...
05. El Gobierno de Chile ha impulsado el desarrollo de las regiones del norte del país con una agresiva política de desarrollo, en la Zona Franca del Puerto de Iquique, mediante franquicias tributarias, infraestructura portuaria y aeronáutica, con adecuado apoyo de servicios básicos de saneamiento, infraestructura vial y otros.
06. Complementa lo anterior, la existencia de políticas y mandatos aeronáuticos explícitos de desarrollo regional y nacional, lo cual se refleja en el Plan de Desarrollo de la Dirección General de Aeronáutica Civil (1993-1997), lo cual se materializa en el mejoramiento y funcionamiento de la infraestructura aeronáutica en todo lo referido a aeropuertos.
07. Cepal y la Asociación Latinoamericana de Bienes de Capital (Alabic), bajo el auspicio del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, realizan esfuerzos conjuntos de integración y aprovechamiento de ventajas comparativas de los países del Hemisferio Sudamericano.
08. El Fondo Monetario Internacional, el Banco Internacional de Fomento y Desarrollo (Banco Mundial), y otros organismos y agencias, señalan a Chile como un país confiable para invertir. Lo anterior se debe a una política entusiasta y proactiva de aplicación de las leyes de libre comercio en el contexto de una economía social de mercado.
09. La División de Proyectos de AEROTECH Chile es el organismo que impulsa, promueve y comercializa la puesta en marcha y operación del Proyecto Línea Aérea Regional, S.A.

AEROTECH-CHILE

10. En Mayo de 1993, empresarios chilenos y bolivianos firman Acuerdo de Cooperación. éste se suscribió durante el XIV Congreso Hemisférico de Cámaras de Comercio e Industrias Latinas, Camacol.

11. Se firma Convenio de Lima, en el que los Gobiernos de Chile y Perú resuelven satisfactoriamente sus diferencias pendientes desde 1929, abriéndose una nueva y prometedora etapa en las relaciones bilaterales.

12. El interés de Licitación para Zonas Aduaneras es manifiesto y, en Mayo de 1993, se encuentran diferidas para el segundo semestre del mismo año. En Arica se prevee establecer depósitos aduaneros privados; en Iquique sucede algo similar.

13. La Sociedad Anónima de la Zona Franca de Iquique (ZOFRI S.A.) en Arica, inició la construcción del Parque Industrial de Chacalluta para facilitar la integración comercial de Chile con el Perú y Bolivia. El parque industrial indicado cubre un área superior al millón y medio de metros cuadrados y se encuentra en operación preliminar desde fines de 1992; en una segunda fase se agregarán 340.000 metros cuadrados.

14. Existen importantes resoluciones y recomendaciones de los cuerpos directivos de la Organización de Aviación Civil Internacional que establecen de manera explícita el mandato de promover y fomentar el establecimiento de rutas aéreas regionales - y por ende, de líneas aéreas comerciales - que coadyuven la integración y el desarrollo regional.

15. Los medios de comunicación nacional han anunciado durante la semana (10 al 14 de Mayo de 1993) importantes señalamientos formulados por Jerarcas del Gobierno relativos a rutas aéreas regionales y muy en especial a la posibilidad de utilizar la singular situación geopolítica de Arica como ventana del Lejano Oriente en América del Sur. No deja de llamar la atención la aparición también en comunicados de prensa en la hermana República del Perú de opiniones oficiales similares.

AEROTECH-CHILE

II. PROBLEMA. (Necesidades, insuficiencias, etc.)

En esta sección se plantean los principales problemas identificados - así como las necesidades, deficiencias, insuficiencias, etc. - relacionadas con el transporte aéreo de pasajeros y carga en el ámbito geográfico regional compuesto por el Norte de Chile, Norte de Argentina, Sur del Perú y Bolivia (primera etapa).

16. Se advierte que el desarrollo regional indicado se encuentra seriamente obstaculizado debido a la aguda ausencia de rutas aéreas comerciales eficientes y eficaces. Lo anterior también incide en el logro de una adecuada integración regional comercial (y eventualmente política).

17. En Mayo de 1993, no existe en funcionamiento una aerolínea comercial que ofrezca las frecuencias de transportación necesaria y abarque la cobertura señalada en la iniciativa del MERCOSUR y los países de la ALADI.

18. Estimaciones serias señalan un grave déficit en la capacidad actual de transportación aérea de carga y pasajeros.

19. Se advierte una saludable competencia comercial entre las compañías aéreas que actualmente operan (LAN Chile, LADECO, LLOYD Boliviano y LADE) en tramos de la ruta regional de interés del Proyecto LARSA.

20. La comercialización de productos provenientes de lugares cubierto por la región de interés del Proyecto LARSA es altamente problemática por el déficit de transportación antedicho.

21. Faltan Tratados, Acuerdos y Convenios que sustenten las políticas de desarrollo regional en el ámbito del Proyecto LARSA.

22. La carencia de una capacidad de transportación aérea eficaz, eficiente y de impacto regional obstaculiza seriamente el desarrollo regional y su eventual integración; continúa predominando la inequidad en el desarrollo regional.

23. El aprovechamiento equitativo de las ventajas del desarrollo regional en el ámbito del Proyecto no se logra debido, parcialmente, a la no existencia de rutas aéreas autorizadas por cada uno de los países involucrados en la forma requerida por el Proyecto.

AEROTECH-CHILE

III. PRIORIDAD. (Justificación del Proyecto)

En esta sección se plantea la justificación política del Proyecto. Una premisa básica del Proyecto es aquella que señala en forma elocuente que el desarrollo regional y la integración regional se logran principalmente mediante espasmos de concertación comercial.

24. El Gobierno de Chile ha dado los pasos necesarios para cautelar los intereses nacionales en el año 1993 con los hermanos países vecinos del norte en el sentido de establecer nexos conciliatorios que coadyuven, promuevan y faciliten el flujo internacional de bienes y servicios.

25. El Gobierno de Chile ha señalado recientemente, de manera oficial, el interés que le asiste al país en tener un rol importante en el escenario internacional de América del Sur para aprovechar la aparición de China como nueva superpotencia mundial; Japón ya opera en el Cono Sur. La estrategia de Chile está focalizada en el desarrollo de Arica mediante la organización de la Exposición Mundial Permanente de Asia y Australia para América del Sur ("Ventana de Oriente").

26. La puesta en marcha e implementación del Proyecto LARSA suscribe y rubrica el interés de Chile en el sentido de apoyar e impulsar la Iniciativa del MERCOSUR. A través de la acción del Proyecto LARSA se estarían acercando los pueblos y abriendo las fronteras, cumpliendo así el sueño de Bolívar.

27. El Proyecto LARSA claramente apoyará e impulsará el desarrollo industrial de los países cubiertos por el Proyecto, lo cual se infiere en el eventual interés del Gobierno de Suecia en financiar este Proyecto. En Mayo de 1993, AEROTECH CHILE-División de Proyectos- establece nexos preliminares con la Embajada de Suecia en Chile para explorar las posibilidades reales de financiar la Asistencia Técnica y Administrativa de técnicos chilenos y suecos para la preparación del Proyecto definitivo. La citada ATA asciende al monto de US\$400,000.00- (cuatrocientos mil dólares de los Estados Unidos de América), con un período de duración de ocho meses.

AEROTECH-CHILE

IV. FINALIDAD. (Qué se hace)

En esta sección se formulan los propósitos, objetivos y productos del Proyecto LARSA. Son los siguientes:

Propósitos.

28. Con fundamento en la aprobación oficial de los Gobiernos involucrados y en los acuerdos entre los socios del Proyecto, su asistencia técnica y administrativa, y su financiamiento, se requiere organizar la Sociedad Anónima Línea Aérea Regional, la que contará inicialmente con dos aviones biturbohélice con capacidad de 54 pasajeros/5,500-6,000 kilogramos de carga de pago/capacidad de operación en los aeropuertos y aeródromos de altura de la región, confort tipo jet en cabina, velocidad de crucero de 360 nudos, con tres tripulaciones completas para transitar por rutas regionales que comprenden el norte de Chile y Argentina, el sur-centro del Perú y Bolivia. Se trata de atender de manera eficaz y eficiente la demanda en términos de pasajeros y carga a fin de apoyar el desarrollo regional correspondiente, así como su integración social, económica y comercial, apoyando la iniciativa del MERCOSUR, incentivando el turismo de la región utilizando a Arica como la Ventana de América del Sur y la presencia de Asia y Australia.

Objetivos.

1º Establecer los mecanismos de compromiso entre los socios iniciadores del Proyecto.

2º Definir, aprobar y financiar la Asistencia Técnica y Administrativa requerida para preparar el Proyecto.

3º Conceptualizar la viabilidad del Proyecto y la Factibilidad Técnica, Administrativa, Económica, Financiera y Social del Proyecto LARSA.

4º Organizar la estructura orgánica y funcional de la Empresa LAMSA, la cual se basará en LARSA-CHILE con sus filiales LARSA-PERU, LARSA-BOLIVIA y LARSA-ARGENTINA.

5º Determinar las rutas regionales de LARSA y obtener la aprobación oficial de los Gobiernos respectivos.

AEROTECH-CHILE

6º Con fundamento en el Plan Técnico del Proyecto, adquirir dos aviones con características técnicas de estructura, funcionamiento y mantenimiento (54 pasajeros/5,500-6,000 kilogramos de carga de pago/con capacidad de operación en aeropuertos y aeródromos de altura de la región, confort tipo jet en cabina, velocidad de crucero de 360 nudos) acordes con la modalidad, exigencias, requisitos, tolerancias y normas del Proyecto.

7º Capacitar en el país, y en el extranjero, a la dotación de pilotos del Proyecto. Además, se adiestrará al cuerpo de personal mecánico y técnico y al auxiliar de tripulación.

8º Atender y satisfacer las demandas actual, latente y emergente de pasajeros y de carga. Comercializar los servicios de LARSA a fin de obtener las necesarias y justas utilidades.

9º Apoyar el desarrollo e integración regional del área geográfica prevista en el Proyecto, así como la Iniciativa del MERCOSUR, mediante el efecto catalizador proactivo de los servicios de LARSA en el proceso de comercialización de bienes, productos y servicios regionales.

10º Coadyuvar al desarrollo del turismo regional en el ámbito de los países previstos en el Proyecto.

11º Mediante los servicios de LARSA, coadyuvar a promover el desarrollo de Arica apoyando la iniciativa de la Exposición Mundial Permanente de Asia y Australia para América del Sur ("Ventana de Oriente").

12º Coadyuvar la activación de mercados regionales mediante acciones del Departamento de Relaciones Públicas y Comerciales de LARSA en cada uno de los países sedes. También se apoyarán acciones e iniciativas tendientes a la integración empresarial regional.

13º A través de la Fundación LARSA apoyar, mediante becas de estudio y subvenciones, impulsar el mejoramiento de la educación en temas anejos al desarrollo e integración regional, así como la conducción de investigaciones orientadas en el mismo sentido.

14º De acuerdo a lo señalado en el Proyecto, con los ajustes aconsejados por la Agencia Financiera, lograr dentro de los plazos previstos, los aportes de capital del Swedfund y de la Contraparte Sueca, así como los aportes de recursos de la Contraparte Local-Chile.

AEROTECH-CHILE

Productos.

Objetivo 19 Establecer los mecanismos de compromiso entre los socios iniciadores del Proyecto.

- Producto 1.1 Acuerdo entre Contraparte Local (Chile) y el Swedfund.
- Producto 1.2 Acuerdo entre Contraparte Sueca y el Swedfund.
- Producto 1.3 Acuerdo entre Contraparte Sueca y Contraparte Local (Chile).

Objetivo 29 Definir, aprobar y financiar la Asistencia Técnica y Administrativa, ATA, requerida para preparar el Proyecto.

- Producto 2.1 El aporte de fondos para conducir la ATA.

Objetivo 39 Conceptualizar la viabilidad del Proyecto y la Factibilidad Técnica, Administrativa, Económica, Financiera y Social del Proyecto LARSA.

- Producto 3.1 La viabilidad Política.
- Producto 3.2 El análisis de factibilidad técnica.
- Producto 3.3 El análisis de factibilidad administrativa.
- Producto 3.4 El análisis de factibilidad económica.
- Producto 3.5 El análisis de factibilidad financiera/comercial.
- Producto 3.6 El análisis de factibilidad social.
- Producto 3.7 El Proyecto LARSA.

Objetivo 49 Organizar la estructura orgánica y funcional de la Empresa LAMSA, la cual se basará en LARSA-CHILE con sus filiales LARSA-PERU, LARSA-BOLIVIA y LARSA-ARGENTINA.

- Producto 4.1 Empresa LARSA-CHILE organizada.
- Producto 4.2 Empresa LARSA-PERU organizada.
- Producto 4.3 Empresa LARSA-BOLIVIA organizada.
- Producto 4.4 Empresa LARSA-ARGENTINA organizada.

AEROTECH-CHILE

Objetivo 52 Determinar las rutas regionales de LARSA y obtener la aprobación oficial de los Gobiernos respectivos.

- Producto 5.1 Rutas Regionales Chile autorizadas.
- Producto 5.2 Rutas Regionales Perú autorizadas.
- Producto 5.3 Rutas Regionales Bolivia autorizadas.
- Producto 5.4 Rutas Regionales Argentina autorizadas.

Objetivo 62 Con fundamento en el Plan Técnico del Proyecto, adquirir dos aviones con características técnicas de estructura, funcionamiento y mantenimiento (54 pasajeros/5,500-6,000 kilogramos de carga/capacidad de operación en aeropuertos y aeródromos de altura de la región, confort tipo jet en cabina/velocidad de crucero de 360 nudos) acordes con la modalidad, exigencias, requisitos, tolerancias y normas del Proyecto.

- Producto 6.1 Aeronave LARSA I adquirida.
- Producto 6.2 Aeronave LARSA II adquirida.
- Producto 6.1.1 Aeronave LARSA I en leasing.
- Producto 6.2.1 Aeronave LARSA II en leasing.
- Producto 6.3 Stock standard de repuestos y herramientas.
- Producto 6.4 Dos técnicos en mantenimiento electromecánico adiestrados en fábrica.
- Producto 6.5 Dos técnicos en mantenimiento electrónico adiestrados en fábrica.
- Producto 6.6 Cuatro operarios adiestrados en fábrica.
- Producto 6.7 Aeronave LARSA I en Chile.
- Producto 6.8 Aeronave LARSA II en Chile.
- Producto 6.9 Manual de Operaciones Rutas Regionales.
- Producto 6.10 Manual de Mantenimiento.
- Producto 6.11 Aeronave LARSA I autorizada para operar en Chile.
- Producto 6.12 Aeronave LARSA I autorizada para operar en el Perú.
- Producto 6.13 Aeronave LARSA I autorizada para operar en Bolivia.
- Producto 6.14 Aeronave LARSA I autorizada para operar en Argentina.
- Producto 6.15 Aeronave LARSA II autorizada para operar en Chile.
- Producto 6.16 Aeronave LARSA II autorizada para operar en el Perú.
- Producto 6.17 Aeronave LARSA II autorizada para operar en Bolivia.
- Producto 6.18 Aeronave LARSA II autorizada para operar en Argentina.

AEROTECH-CHILE

Objetivo 79 Capacitar en el país y en el extranjero a la dotación de pilotos del Proyecto. Además, se adiestrará al cuerpo de personal mecánico y técnico y auxiliar de tripulación.

- Producto 7.1 Pilotos de las aeronaves LARSA I y LARSA II capacitados según normas vigentes.
- Producto 7.2 Personal mecánico y técnico y auxiliar de tripulación adiestrado en el manejo administrativo en tierra y en vuelo.

Objetivo 89 Atender y satisfacer las demandas actual, latente y emergente de pasajeros y de carga. Comercializar los servicios de LARSA a fin de obtener las necesarias y justas utilidades.

- Producto 8.1 Demanda/Mercado cuantificado de pasajeros Chile.
- Producto 8.2 Demanda/Mercado cuantificado de pasajeros Perú.
- Producto 8.3 Demanda/Mercado cuantificado de pasajeros Bolivia.
- Producto 8.4 Demanda/Mercado cuantificado de pasajeros Argentina.
- Producto 8.5 Demanda/Mercado cuantificado de carga Chile.
- Producto 8.6 Demanda/Mercado cuantificado de carga Perú.
- Producto 8.7 Demanda/Mercado cuantificado de carga Bolivia.
- Producto 8.8 Demanda/Mercado cuantificado de carga Argentina.

Objetivo 99 Apoyar el desarrollo e integración regional del área geográfica prevista en el Proyecto, así como la Iniciativa del MERCOSUR, mediante el efecto catalizador proactivo de los servicios de LARSA en el proceso de comercialización de bienes, productos y servicios regionales.

- Producto 9.1 Departamento de Comercialización LARSA-CHILE organizado.
- Producto 9.2 Departamento de Comercialización LARSA-PERU organizado.
- Producto 9.3 Departamento de Comercialización LARSA-BOLIVIA organizado.
- Producto 9.4 Departamento de Comercialización LARSA-ARGENTINA organizado.
- Producto 9.5 Boletín de estadísticas comerciales regionales diseñado y en operación.

AEROTECH-CHILE

Objetivo 109 Coadyuvar al desarrollo del turismo regional en el ámbito de los países previstos en el Proyecto.

Producto 10.1 Informe mensual de estadísticas de transportación de pasajeros y flujo de carga en los países de la región del Proyecto.

Objetivo 110 Mediante los servicios de LARSA, coadyuvar y promover el desarrollo de Arica apoyando la iniciativa de la Exposición Mundial Permanente de Asia y Australia para América del Sur ("Ventana de Oriente").

Producto 11.1 Boletín mensual promocional relacionado con la Exposición "Ventana de Oriente".

Objetivo 120 Coadyuvar la activación de mercados regionales mediante acciones del Departamento de Relaciones Públicas y Comerciales de LARSA en cada uno de los países sedes. También se apoyarán acciones e iniciativas tendientes a la integración empresarial regional.

Producto 12.1 Acuerdo amistoso LARSA con Cámara de Comercio Chile.

Producto 12.2 Acuerdo amistoso LARSA con Cámara de Comercio Perú.

Producto 12.3 Acuerdo amistoso LARSA con Cámara de Comercio Bolivia.

Producto 12.4 Acuerdo amistoso LARSA con Cámara de Comercio Argentina.

Objetivo 130 A través de la Fundación LARSA apoyar, mediante becas de estudio y subvenciones, impulsar el mejoramiento de la educación en temas anejos al desarrollo e integración regional, así como la conducción de investigaciones orientadas en el mismo sentido.

Producto 13.1 Fundación LARSA organizada.

Producto 13.2 Protocolo de Becas de estudio.

Producto 13.3 Protocolo de Subvenciones.

Producto 13.4 Protocolo de Investigaciones.

Producto 13.5 Presupuesto anual de Becas.

Producto 13.6 Presupuesto anual de Subvenciones.

Producto 13.7 Presupuesto anual de Investigaciones.

AEROTECH-CHILE

Objetivo 14.0 De acuerdo a lo señalado en el Proyecto, con los ajustes aconsejados por la Agencia Financiera, lograr dentro de los plazos previstos, los aportes de capital del Swedfund y de la Contraparte Sueca, así como los aportes de recursos de la Contraparte Local-Chile.

- Producto 14.1 Capital aportado por Swedfund.
- Producto 14.2 Capital aportado por Contraparte Sueca.
- Producto 14.3 Recursos LARSA aportados por AEROTECH-CHILE.

AEROTECH-CHILE

V. METODOS. (Cómo se hace el Proyecto)

En esta sección se indica la estrategia prevista para la implementación del Proyecto a través de su plan técnico, su marco institucional y los medios técnicos requeridos.

Plan Técnico.

29. El plan técnico del Proyecto quedará resumido en el cronograma correspondiente, una vez que éste se prepare. En el cronograma se indicarán las actividades conducentes al logro de los productos indicados en la sección IV de este memorando.

29.1 Factibilidad Técnica: El Proyecto en estudio presenta una adecuada factibilidad técnica en virtud del conjunto de situaciones disímiles que concurren a proporcionar sólidas bases entre los socios, la asistencia técnica, la viabilidad política, etc. Además, comienzan a manifestarse por conductos oficiales expresiones de carácter geopolítico que permitiría disponer de aerorutas autorizadas, a lo menos, por cuatro gobiernos. Asimismo, los análisis estimativos preliminares del mercado de pasajeros y carga hacen suponer con fundamento la existencia de una demanda real actual insatisfecha; las extrapolaciones en este ámbito son extraordinariamente atractivas a pesar de la competencia incipiente próxima a entrar en operación. La disponibilidad en mercado de aeronaves aptas para cumplir los objetivos pertinentes del Proyecto están dentro de márgenes razonables de precios para opciones de compra y leasing.

29.2 Factibilidad Económica: El Proyecto presenta una factibilidad económica prometedora, la que está dirigida a descubrir, identificar y cuantificar los mercados y polos de explotación a ser satisfechos y cubiertos por LARSA. De particular importancia y oportunidad para el Proyecto lo constituye el imperativo del desarrollo regional y muy en especial de la integración regional. El apoyo brindado por los servicios de LARSA al comercio regional será factor multiplicador de oportunidades integradoras.

A continuación se proporcionan los análisis de compra y lease-compra de las aeronaves:

AEROTECH-CHILE

Opción Compra.

La opción de compra de las aeronaves presenta los costos siguientes:

. Aeronave LARSA I	US\$ 13,000,000-
. Aeronave LARSA II	13,000,000-
. Herr./Equip./Df./Veh./Derechos	4,000,000-
. Capital de Trabajo y seguros	5,000,000-
. Gastos de Puesta en Marcha	600,000-
. Asistencia Técnica	400,000-

TOTAL	US\$ 36,000,000-

Opción Leasing-Compra.

La opción de lease-purchase de las aeronaves presenta los costos siguientes:

	Aeronave LARSA I (lease/anual)	US\$ 1,080,000-
	Aeronave LARSA II(lease/anual)	1,080,000-
==>	. Herr./Equip./Df./Veh./Derechos	US\$ 4,000,000-
	. Capital de Trabajo y Seguros	7,160,000-
	. Gastos de Puesta en Marcha	600,000-
	. Asistencia Técnica	400,000-

	TOTAL	US\$ 12,160,000-

29.3 Factibilidad Financiera/Comercial: El Proyecto presenta una factibilidad financiero comercial que se perfila satisfactoria. éste análisis requiere de mayor exploración y detalle y debe cubrir un período no inferior a diez años.

29.4 Factibilidad Social: La situación geopolítica que prevalece en la región cubierta por el Proyecto permite suponer a priori que estarían dadas condiciones históricas únicas para prever una factibilidad social positiva.

AEROTECH-CHILE

Marco Institucional.

30. Las instituciones, organismos, empresas y agencias vinculadas con el Proyecto son las siguientes:

- Dirección General de Aeronáutica Civil, Chile.
- Dirección General de Transporte Aéreo, Perú.
- Dirección General de Aeronáutica Civil, Bolivia.
- Dirección General de Aeronáutica Civil, Argentina.
- Cámara de Comercio de Chile.
- Cámara de Comercio del Perú.
- Cámara de Comercio de Bolivia.
- Cámara de Comercio de Argentina.
- Embajada de Suecia.
- Swedfund.
- Pro-Chile.
- Organización de Aviación Civil Internacional, OACI.
- MERCOSUR.
- International Association for Travel Agency, IATA.
- Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI.
- Grupo Empresarial Industrial del Oriente Sudamericano, GEICOS.
- Banco del Estado de Chile.
- Empresa Sueca/Contraparte Sueca.
- Embajada de China.
- Embajada de Australia.
- Aduanas
- Otras autoridades aeronáuticas.
- INTERPOL.
- AEROTECH-Chile.

Medios Técnicos.

31. Los medios técnicos corresponden a la totalidad de los recursos e insumos necesarios para materializar el Proyecto. Son los siguientes:

Asistencia Técnica - Etapa Preliminar.

- Director del Proyecto.
- Asesores principales, siete.
- Expertos/Especialistas, diez.

AEROTECH-CHILE

- Administrativo, uno.
- Secretarías/Procesamiento de Palabras, dos.
- Mensajero, uno.
- Dos computadores personales (procesador 386,4 mega Ram, impresoras laser).
- Oficina cuatro ambientes totalmente equipada.
- Misiones a terreno, toda la región, 17 personas, viajes terrestres y aéreos.
- Contratos por combustible anual con Credit Card.
- Etc.

Proyecto LARSA - Etapa Preparatoria.

- Directorio - Presidente y Junta Directiva.
- Gerente General.
- Gerentes Regionales, tres.
- Gerentes Regionales funcionales, tres.
- Administrativos, doce.
- Secretarías, ocho.
- Oficinas comerciales totalmente equipadas, cuatro.
- Aeronaves LARSA I y LARSA II, dos.
- Tripulaciones completas, tres.
- Servicio Técnico de Mantenimiento de aeronaves.
- Personal Tierra/Aeropuertos, 16.
- Herramientas y equipos de aeronaves.
- Herramientas y equipos de aeropuertos.
- Combustible.
- Aceite.
- Personal de Fábrica.
- Derechos de Aeropuerto.
- Seguros LARSA tierra.
- Seguro Aeronave LARSA I.
- Seguro Aeronave LARSA II.
- Relaciones Públicas/Publicidad/Propaganda.
- Gastos imprevistos.

AEROTECH-CHILE

VI. PRESUPUESTO.

32. Primera Opción Compra.

El presupuesto total del Proyecto LARSA asciende a EUA\$ 36,000,000- (treinta y seis millones de dólares de los Estados Unidos de América).

33. Segunda Opción Lease-Purchase.

El presupuesto total del Proyecto LARSA asciende a EUA\$ 12,160,000- (doce millones ciento sesenta mil dólares de los Estados Unidos de América).

REPUBLICA DE CHILE

MEMORANDO.

Resumen del Perfil de Proyecto.

LINEA AEREA REGIONAL, S.A. - LARSA.

PREPARADO POR:

AEROTECH-CHILE

División de Proyectos

Santiago, 14 de Mayo de 1993.

AEROTECH-CHILE

Memorando.

Línea Aérea Regional, S.A. (LARSA).
Santiago de Chile 14 de Mayo de 1993.

RESUMEN EJECUTIVO.

Aparte del obvio interés comercial de este Proyecto, su motivación e intención son puentes de plata alineados con los imperativos del desarrollo e integración regional de Chile, Argentina, Perú y Bolivia.

Se exponen las ideas básicas preliminares relacionadas con el Proyecto para financiar, organizar y poner en marcha la Línea Aérea Regional, S.A. Se plantean los principales aspectos relacionados y vinculados con los antecedentes, el problema, la prioridad, la finalidad, los métodos empleados para llevarlo a cabo (con indicaciones específicas en cuanto a la estrategia, plan técnico, factibilidad técnica, factibilidad económica, factibilidad financiera/comercial y factibilidad social, marco institucional y medios técnicos) y presupuesto.

Con fundamento en la aprobación oficial de los Gobiernos involucrados y en los acuerdos entre los socios del Proyecto, su asistencia técnica y administrativa y su financiamiento se requiere organizar la Sociedad Anónima Línea Aérea Regional, la que contará inicialmente con dos aviones biturbohélices con capacidad de operación en aeropuertos y aeródromos de altura, velocidad de crucero de 360 nudos, 5,500 a 6,000 kilogramos de carga de pago real, con confort tipo jet en cabina, con tres tripulaciones completas para transitar por rutas regionales que comprenden el norte de Chile y Argentina, el sur-centro del Perú y Bolivia. Se trata de atender de manera eficaz y eficiente la demanda en términos de pasajeros y carga a fin de apoyar el desarrollo regional correspondiente, así como su integración social, económica y comercial, apoyando la iniciativa del MERCOSUR, incentivando el turismo de la región utilizando a Arica como la Ventana de América del Sur y la presencia de Asia y Australia.

El presupuesto del Proyecto asciende al monto de E.U.A.\$ 36,000,000.- para la opción compra. Para la opción lease-compra el monto es de E.U.A.\$ 12,160,000.-

El Proyecto considera una etapa preliminar de asistencia técnica de ocho meses y una etapa de implementación de diez años.

AEROTECH-CHILE.

MEMORANDO.

LINEA AEREA REGIONAL, S.A. (LARSA).

Santiago de Chile, 14 de Mayo de 1993.

En este memorando se exponen las ideas básicas preliminares relacionadas con el Proyecto para constituir la Línea Aérea Regional, S.A. Así, se plantean los principales aspectos relacionados con lo siguiente: antecedentes; problema; prioridad; finalidad; métodos (plan técnico, medios técnicos, marco institucional); presupuesto; análisis de viabilidad y factibilidad (técnica, económica, financiero/comercial); cooperación/asistencia técnica.

I. ANTECEDENTES.

En esta sección se proporcionan los principales antecedentes relacionados con el Proyecto para organizar, operar y comercializar la nueva Sociedad Anónima cuyo nombre es Línea Aérea Regional, S.A. (LARSA). Los antecedentes abarcan temas de desarrollo e integración regional, comercio internacional, políticas regionales, situación de zonas francas, etc. Son los siguientes:

01. Desde hace algunos años se han puesto en marcha, con diversas aceleraciones, entusiasmo y resultados, varias iniciativas de desarrollo regional en el ámbito geopolítico sudamericano en procura de una integración económico comercial y social. Específicamente son de la mayor relevancia los esfuerzos cumplidos bajo la bandera de MERCOSUR, ALADI, etc... También constituye una realidad algunos esfuerzos de integración informática, energética, comercial, etc.

02. De particular importancia en lo que atañe a los intereses chilenos vinculados con sus regiones del norte lo constituye la existencia, desde hace más de veinte años, del Grupo Empresarial Industrial del Oriente Sudamericano -GEICOS- con sede en la ciudad de Antofagasta.

AEROTECH-CHILE.

03. Se estima que el 95% del flujo del comercio internacional actual entre Chile, Perú, Bolivia y Argentina se lleva a efecto mediante el uso de vías terrestres (caminos, ferrocarriles), cuya adecuación y disponibilidad no siempre se pueden garantizar (problemas estacionales; problemas de mantenimiento y operación).

04. Se estima que el 5% del flujo del comercio internacional actual entre los mismos cuatro países ya señalados se cumple mediante la utilización de vías aéreas con participación de las aerolíneas siguientes: LAN Chile; LADECO; Lloyd Aéreo Boliviano; Línea Aérea del Estado -LADE- Argentina; National; Faucett; etc...

05. El Gobierno de Chile ha impulsado el desarrollo de las regiones del norte del país con una agresiva política de desarrollo, en la Zona Franca del Puerto de Iquique, mediante franquicias tributarias, infraestructura portuaria y aeronáutica, con adecuado apoyo de servicios básicos de saneamiento, infraestructura vial y otros.

06. Complementa lo anterior, la existencia de políticas y mandatos aeronáuticos explícitos de desarrollo regional y nacional, lo cual se refleja en el Plan de Desarrollo de la Dirección General de Aeronáutica Civil (1993-1997), lo cual se materializa en el mejoramiento y funcionamiento de la infraestructura aeronáutica en todo lo referido a aeropuertos.

07. Cepal y la Asociación Latinoamericana de Bienes de Capital (Alabic), bajo el auspicio del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, realizan esfuerzos conjuntos de integración y aprovechamiento de ventajas comparativas de los países del Hemisferio Sudamericano.

08. El Fondo Monetario Internacional, el Banco Internacional de Fomento y Desarrollo (Banco Mundial), y otros organismos y agencias, señalan a Chile como un país confiable para invertir. Lo anterior se debe a una política entusiasta y proactiva de aplicación de las leyes de libre comercio en el contexto de una economía social de mercado.

09. La División de Proyectos de AEROTECH Chile es el organismo que impulsa, promueve y comercializa la puesta en marcha y operación del Proyecto Línea Aérea Regional, S.A.

AEROTECH-CHILE

10. En Mayo de 1993, empresarios chilenos y bolivianos firman Acuerdo de Cooperación. Éste se suscribió durante el XIV Congreso Hemisférico de Cámaras de Comercio e Industrias Latinas, Camacol.

11. Se firma Convenio de Lima, en el que los Gobiernos de Chile y Perú resuelven satisfactoriamente sus diferencias pendientes desde 1929, abriéndose una nueva y prometedora etapa en las relaciones bilaterales.

12. El interés de Licitación para Zonas Aduaneras es manifiesto y, en Mayo de 1993, se encuentran diferidas para el segundo semestre del mismo año. En Arica se prevee establecer depósitos aduaneros privados; en Iquique sucede algo similar.

13. La Sociedad Anónima de la Zona Franca de Iquique (ZOFRI S.A.) en Arica, inició la construcción del Parque Industrial de Chacalluta para facilitar la integración comercial de Chile con el Perú y Bolivia. El parque industrial indicado cubre un área superior al millón y medio de metros cuadrados y se encuentra en operación preliminar desde fines de 1992; en una segunda fase se agregarán 340.000 metros cuadrados.

14. Existen importantes resoluciones y recomendaciones de los cuerpos directivos de la Organización de Aviación Civil Internacional que establecen de manera explícita el mandato de promover y fomentar el establecimiento de rutas aéreas regionales - y por ende, de líneas aéreas comerciales - que coadyuven la integración y el desarrollo regional.

15. Los medios de comunicación nacional han anunciado durante la semana (10 al 14 de Mayo de 1993) importantes señalamientos formulados por Jerarcas del Gobierno relativos a rutas aéreas regionales y muy en especial a la posibilidad de utilizar la singular situación geopolítica de Arica como ventana del Lejano Oriente en América del Sur. No deja de llamar la atención la aparición también en comunicados de prensa en la hermana República del Perú de opiniones oficiales similares.

AEROTECH-CHILE

II. PROBLEMA. (Necesidades, insuficiencias, etc.)

En esta sección se plantean los principales problemas identificados - así como las necesidades, deficiencias, insuficiencias, etc. - relacionadas con el transporte aéreo de pasajeros y carga en el ámbito geográfico regional compuesto por el Norte de Chile, Norte de Argentina, Sur del Perú y Bolivia (primera etapa).

16. Se advierte que el desarrollo regional indicado se encuentra seriamente obstaculizado debido a la aguda ausencia de rutas aéreas comerciales eficientes y eficaces. Lo anterior también incide en el logro de una adecuada integración regional comercial (y eventualmente política).

17. En Mayo de 1993, no existe en funcionamiento una aerolínea comercial que ofrezca las frecuencias de transportación necesaria y abarque la cobertura señalada en la iniciativa del MERCOSUR y los países de la ALADI.

18. Estimaciones serias señalan un grave déficit en la capacidad actual de transportación aérea de carga y pasajeros.

19. Se advierte una saludable competencia comercial entre las compañías aéreas que actualmente operan (LAN Chile, LADECO, LLOYD Boliviano y LADE) en tramos de la ruta regional de interés del Proyecto LARSA.

20. La comercialización de productos provenientes de lugares cubierto por la región de interés del Proyecto LARSA es altamente problemática por el déficit de transportación antedicho.

21. Faltan Tratados, Acuerdos y Convenios que sustenten las políticas de desarrollo regional en el ámbito del Proyecto LARSA.

22. La carencia de una capacidad de transportación aérea eficaz, eficiente y de impacto regional obstaculiza seriamente el desarrollo regional y su eventual integración; continúa predominando la inequidad en el desarrollo regional.

23. El aprovechamiento equitativo de las ventajas del desarrollo regional en el ámbito del Proyecto no se logra debido, parcialmente, a la no existencia de rutas aéreas autorizadas por cada uno de los países involucrados en la forma requerida por el Proyecto.

AEROTECH-CHILE

III. PRIORIDAD. (Justificación del Proyecto)

En esta sección se plantea la justificación política del Proyecto. Una premisa básica del Proyecto es aquella que señala en forma elocuente que el desarrollo regional y la integración regional se logran principalmente mediante espasmos de concertación comercial.

24. El Gobierno de Chile ha dado los pasos necesarios para cautelar los intereses nacionales en el año 1993 con los hermanos países vecinos del norte en el sentido de establecer nexos conciliatorios que coadyuven, promuevan y faciliten el flujo internacional de bienes y servicios.

25. El Gobierno de Chile ha señalado recientemente, de manera oficial, el interés que le asiste al país en tener un rol importante en el escenario internacional de América del Sur para aprovechar la aparición de China como nueva superpotencia mundial; Japón ya opera en el Cono Sur. La estrategia de Chile está focalizada en el desarrollo de Arica mediante la organización de la Exposición Mundial Permanente de Asia y Australia para América del Sur ("Ventana de Oriente").

26. La puesta en marcha e implementación del Proyecto LARSA suscribe y rubrica el interés de Chile en el sentido de apoyar e impulsar la Iniciativa del MERCOSUR. A través de la acción del Proyecto LARSA se estarían acercando los pueblos y abriendo las fronteras, cumpliendo así el sueño de Bolívar.

27. El Proyecto LARSA claramente apoyará e impulsará el desarrollo industrial de los países cubiertos por el Proyecto, lo cual se infiere en el eventual interés del Gobierno de Suecia en financiar este Proyecto. En Mayo de 1993, AEROTECH CHILE-División de Proyectos- establece nexos preliminares con la Embajada de Suecia en Chile para explorar las posibilidades reales de financiar la Asistencia Técnica y Administrativa de técnicos chilenos y suecos para la preparación del Proyecto definitivo. La citada ATA asciende al monto de US\$400,000.00- (cuatrocientos mil dólares de los Estados Unidos de América), con un período de duración de ocho meses.

AEROTECH-CHILE

IV. FINALIDAD. (Qué se hace)

En esta sección se formulan los propósitos, objetivos y productos del Proyecto LARSA. Son los siguientes:

Propósitos.

28. Con fundamento en la aprobación oficial de los Gobiernos involucrados y en los acuerdos entre los socios del Proyecto, su asistencia técnica y administrativa, y su financiamiento, se requiere organizar la Sociedad Anónima Línea Aérea Regional, la que contará inicialmente con dos aviones biturbohélice con capacidad de 54 pasajeros/5,500-6,000 kilogramos de carga de pago/capacidad de operación en los aeropuertos y aeródromos de altura de la región, confort tipo jet en cabina, velocidad de crucero de 360 nudos, con tres tripulaciones completas para transitar por rutas regionales que comprenden el norte de Chile y Argentina, el sur-centro del Perú y Bolivia. Se trata de atender de manera eficaz y eficiente la demanda en términos de pasajeros y carga a fin de apoyar el desarrollo regional correspondiente, así como su integración social, económica y comercial, apoyando la iniciativa del MERCOSUR, incentivando el turismo de la región utilizando a Arica como la Ventana de América del Sur y la presencia de Asia y Australia.

Objetivos.

1º Establecer los mecanismos de compromiso entre los socios iniciadores del Proyecto.

2º Definir, aprobar y financiar la Asistencia Técnica y Administrativa requerida para preparar el Proyecto.

3º Conceptualizar la viabilidad del Proyecto y la Factibilidad Técnica, Administrativa, Económica, Financiera y Social del Proyecto LARSA.

4º Organizar la estructura orgánica y funcional de la Empresa LAMSA, la cual se basará en LARSA-CHILE con sus filiales LARSA-PERU, LARSA-BOLIVIA y LARSA-ARGENTINA.

5º Determinar las rutas regionales de LARSA y obtener la aprobación oficial de los Gobiernos respectivos.

AEROTECH-CHILE

6º Con fundamento en el Plan Técnico del Proyecto, adquirir dos aviones con características técnicas de estructura, funcionamiento y mantenimiento (54 pasajeros/5,500-6,000 kilogramos de carga de pago/con capacidad de operación en aeropuertos y aeródromos de altura de la región, confort tipo jet en cabina, velocidad de crucero de 360 nudos) acordes con la modalidad, exigencias, requisitos, tolerancias y normas del Proyecto.

7º Capacitar en el país, y en el extranjero, a la dotación de pilotos del Proyecto. Además, se adiestrará al cuerpo de personal mecánico y técnico y al auxiliar de tripulación.

8º Atender y satisfacer las demandas actual, latente y emergente de pasajeros y de carga. Comercializar los servicios de LARSA a fin de obtener las necesarias y justas utilidades.

9º Apoyar el desarrollo e integración regional del área geográfica prevista en el Proyecto, así como la Iniciativa del MERCOSUR, mediante el efecto catalizador proactivo de los servicios de LARSA en el proceso de comercialización de bienes, productos y servicios regionales.

10º Coadyuvar al desarrollo del turismo regional en el ámbito de los países previstos en el Proyecto.

11º Mediante los servicios de LARSA, coadyuvar a promover el desarrollo de Arica apoyando la iniciativa de la Exposición Mundial Permanente de Asia y Australia para América del Sur ("Ventana de Oriente").

12º Coadyuvar la activación de mercados regionales mediante acciones del Departamento de Relaciones Públicas y Comerciales de LARSA en cada uno de los países sedes. También se apoyarán acciones e iniciativas tendientes a la integración empresarial regional.

13º A través de la Fundación LARSA apoyar, mediante becas de estudio y subvenciones, impulsar el mejoramiento de la educación en temas anejos al desarrollo e integración regional, así como la conducción de investigaciones orientadas en el mismo sentido.

14º De acuerdo a lo señalado en el Proyecto, con los ajustes aconsejados por la Agencia Financiera, lograr dentro de los plazos previstos, los aportes de capital del Swedfund y de la Contraparte Sueca, así como los aportes de recursos de la Contraparte Local-Chile.

AEROTECH-CHILE

Productos.

Objetivo 10 Establecer los mecanismos de compromiso entre los socios iniciadores del Proyecto.

Producto 1.1 Acuerdo entre Contraparte Local (Chile) y el Swedfund.

Producto 1.2 Acuerdo entre Contraparte Sueca y el Swedfund.

Producto 1.3 Acuerdo entre Contraparte Sueca y Contraparte Local (Chile).

Objetivo 20 Definir, aprobar y financiar la Asistencia Técnica y Administrativa, ATA, requerida para preparar el Proyecto.

Producto 2.1 El aporte de fondos para conducir la ATA.

Objetivo 30 Conceptualizar la viabilidad del Proyecto y la Factibilidad Técnica, Administrativa, Económica, Financiera y Social del Proyecto LARSA.

Producto 3.1 La viabilidad Política.

Producto 3.2 El análisis de factibilidad técnica.

Producto 3.3 El análisis de factibilidad administrativa.

Producto 3.4 El análisis de factibilidad económica.

Producto 3.5 El análisis de factibilidad financiera/comercial.

Producto 3.6 El análisis de factibilidad social.

Producto 3.7 El Proyecto LARSA.

Objetivo 40 Organizar la estructura orgánica y funcional de la Empresa LAMSA, la cual se basará en LARSA-CHILE con sus filiales LARSA-PERU, LARSA-BOLIVIA y LARSA-ARGENTINA.

Producto 4.1 Empresa LARSA-CHILE organizada.

Producto 4.2 Empresa LARSA-PERU organizada.

Producto 4.3 Empresa LARSA-BOLIVIA organizada.

Producto 4.4 Empresa LARSA-ARGENTINA organizada.

AEROTECH-CHILE

Objetivo 5^o Determinar las rutas regionales de LARSA y obtener la aprobación oficial de los Gobiernos respectivos.

- Producto 5.1 Rutas Regionales Chile autorizadas.
- Producto 5.2 Rutas Regionales Perú autorizadas.
- Producto 5.3 Rutas Regionales Bolivia autorizadas.
- Producto 5.4 Rutas Regionales Argentina autorizadas.

Objetivo 6^o Con fundamento en el Plan Técnico del Proyecto, adquirir dos aviones con características técnicas de estructura, funcionamiento y mantenimiento (54 pasajeros/5,500-6,000 kilogramos de carga/capacidad de operación en aeropuertos y aeródromos de altura de la región, confort tipo jet en cabina/velocidad de crucero de 360 nudos) acordes con la modalidad, exigencias, requisitos, tolerancias y normas del Proyecto.

- Producto 6.1 Aeronave LARSA I adquirida.
- Producto 6.2 Aeronave LARSA II adquirida.
- Producto 6.1.1 Aeronave LARSA I en leasing.
- Producto 6.2.1 Aeronave LARSA II en leasing.
- Producto 6.3 Stock standard de repuestos y herramientas.
- Producto 6.4 Dos técnicos en mantenimiento electromecánico adiestrados en fábrica.
- Producto 6.5 Dos técnicos en mantenimiento electrónico adiestrados en fábrica.
- Producto 6.6 Cuatro operarios adiestrados en fábrica.
- Producto 6.7 Aeronave LARSA I en Chile.
- Producto 6.8 Aeronave LARSA II en Chile.
- Producto 6.9 Manual de Operaciones Rutas Regionales.
- Producto 6.10 Manual de Mantenimiento.
- Producto 6.11 Aeronave LARSA I autorizada para operar en Chile.
- Producto 6.12 Aeronave LARSA I autorizada para operar en el Perú.
- Producto 6.13 Aeronave LARSA I autorizada para operar en Bolivia.
- Producto 6.14 Aeronave LARSA I autorizada para operar en Argentina.
- Producto 6.15 Aeronave LARSA II autorizada para operar en Chile.
- Producto 6.16 Aeronave LARSA II autorizada para operar en el Perú.
- Producto 6.17 Aeronave LARSA II autorizada para operar en Bolivia.
- Producto 6.18 Aeronave LARSA II autorizada para operar en Argentina.

AEROTECH-CHILE

Objetivo 70 Capacitar en el país y en el extranjero a la dotación de pilotos del Proyecto. Además, se adiestrará al cuerpo de personal mecánico y técnico y auxiliar de tripulación.

Producto 7.1 Pilotos de las aeronaves LARSA I y LARSA II capacitados según normas vigentes.

Producto 7.2 Personal mecánico y técnico y auxiliar de tripulación adiestrado en el manejo administrativo en tierra y en vuelo.

Objetivo 80 Atender y satisfacer las demandas actual, latente y emergente de pasajeros y de carga. Comercializar los servicios de LARSA a fin de obtener las necesarias y justas utilidades.

Producto 8.1 Demanda/Mercado cuantificado de pasajeros Chile.

Producto 8.2 Demanda/Mercado cuantificado de pasajeros Perú.

Producto 8.3 Demanda/Mercado cuantificado de pasajeros Bolivia.

Producto 8.4 Demanda/Mercado cuantificado de pasajeros Argentina.

Producto 8.5 Demanda/Mercado cuantificado de carga Chile.

Producto 8.6 Demanda/Mercado cuantificado de carga Perú.

Producto 8.7 Demanda/Mercado cuantificado de carga Bolivia.

Producto 8.8 Demanda/Mercado cuantificado de carga Argentina.

Objetivo 90 Apoyar el desarrollo e integración regional del área geográfica prevista en el Proyecto, así como la Iniciativa del MERCOSUR, mediante el efecto catalizador proactivo de los servicios de LARSA en el proceso de comercialización de bienes, productos y servicios regionales.

Producto 9.1 Departamento de Comercialización LARSA-CHILE organizado.

Producto 9.2 Departamento de Comercialización LARSA-PERU organizado.

Producto 9.3 Departamento de Comercialización LARSA-BOLIVIA organizado.

Producto 9.4 Departamento de Comercialización LARSA-ARGENTINA organizado.

Producto 9.5 Boletín de estadísticas comerciales regionales diseñado y en operación.

AEROTECH-CHILE

Objetivo 109 Coadjuvar al desarrollo del turismo regional en el ámbito de los países previstos en el Proyecto.

Producto 10.1 Informe mensual de estadísticas de transportación de pasajeros y flujo de carga en los países de la región del Proyecto.

Objetivo 119 Mediante los servicios de LARSA, coadyuvar y promover el desarrollo de Arica apoyando la iniciativa de la Exposición Mundial Permanente de Asia y Australia para América del Sur ("Ventana de Oriente").

Producto 11.1 Boletín mensual promocional relacionado con la Exposición "Ventana de Oriente".

Objetivo 129 Coadyuvar la activación de mercados regionales mediante acciones del Departamento de Relaciones Públicas y Comerciales de LARSA en cada uno de los países sedes. También se apoyarán acciones e iniciativas tendientes a la integración empresarial regional.

Producto 12.1 Acuerdo amistoso LARSA con Cámara de Comercio Chile.

Producto 12.2 Acuerdo amistoso LARSA con Cámara de Comercio Perú.

Producto 12.3 Acuerdo amistoso LARSA con Cámara de Comercio Bolivia.

Producto 12.4 Acuerdo amistoso LARSA con Cámara de Comercio Argentina.

Objetivo 139 A través de la Fundación LARSA apoyar, mediante becas de estudio y subvenciones, impulsar el mejoramiento de la educación en temas anejos al desarrollo e integración regional, así como la conducción de investigaciones orientadas en el mismo sentido.

Producto 13.1 Fundación LARSA organizada.

Producto 13.2 Protocolo de Becas de estudio.

Producto 13.3 Protocolo de Subvenciones.

Producto 13.4 Protocolo de Investigaciones.

Producto 13.5 Presupuesto anual de Becas.

Producto 13.6 Presupuesto anual de Subvenciones.

Producto 13.7 Presupuesto anual de Investigaciones.

AEROTECH-CHILE

Objetivo 14.0 De acuerdo a lo señalado en el Proyecto, con los ajustes aconsejados por la Agencia Financiera, lograr dentro de los plazos previstos, los aportes de capital del Swedfund y de la Contraparte Sueca, así como los aportes de recursos de la Contraparte Local-Chile.

Producto 14.1 Capital aportado por Swedfund.

Producto 14.2 Capital aportado por Contraparte Sueca.

Producto 14.3 Recursos LARSA aportados por AEROTECH-CHILE.

AEROTECH-CHILE

V. METODOS. (Cómo se hace el Proyecto)

En esta sección se indica la estrategia prevista para la implementación del Proyecto a través de su plan técnico, su marco institucional y los medios técnicos requeridos.

Plan Técnico.

29. El plan técnico del Proyecto quedará resumido en el cronograma correspondiente, una vez que éste se prepare. En el cronograma se indicarán las actividades conducentes al logro de los productos indicados en la sección IV de este memorando.

29.1 Factibilidad Técnica: El Proyecto en estudio presenta una adecuada factibilidad técnica en virtud del conjunto de situaciones disímiles que concurren a proporcionar sólidas bases entre los socios, la asistencia técnica, la viabilidad política, etc. Además, comienzan a manifestarse por conductos oficiales expresiones de carácter geopolítico que permitiría disponer de aerorutas autorizadas, a lo menos, por cuatro gobiernos. Asimismo, los análisis estimativos preliminares del mercado de pasajeros y carga hacen suponer con fundamento la existencia de una demanda real actual insatisfecha; las extrapolaciones en este ámbito son extraordinariamente atractivas a pesar de la competencia incipiente próxima a entrar en operación. La disponibilidad en mercado de aeronaves aptas para cumplir los objetivos pertinentes del Proyecto están dentro de márgenes razonables de precios para opciones de compra y leasing.

29.2 Factibilidad Económica: El Proyecto presenta una factibilidad económica prometedora, la que está dirigida a descubrir, identificar y cuantificar los mercados y polos de explotación a ser satisfechos y cubiertos por LARSA. De particular importancia y oportunidad para el Proyecto lo constituye el imperativo del desarrollo regional y muy en especial de la integración regional. El apoyo brindado por los servicios de LARSA al comercio regional será factor multiplicador de oportunidades integradoras.

A continuación se proporcionan los análisis de compra y lease-compra de las aeronaves:

AEROTECH-CHILE

Opción Compra.

La opción de compra de las aeronaves presenta los costos siguientes:

. Aeronave LARSA I	US\$ 13,000,000-
. Aeronave LARSA II	13,000,000-
. Herr./Equip./Df./Veh./Derechos	4,000,000-
. Capital de Trabajo y seguros	5,000,000-
. Gastos de Puesta en Marcha	600,000-
. Asistencia Técnica	400,000-

TOTAL	US\$ 36,000,000-

Opción Leasing-Compra.

La opción de lease-purchase de las aeronaves presenta los costos siguientes:

Aeronave LARSA I (lease/anual)	US\$ 1,080,000-
Aeronave LARSA II(lease/anual)	1,080,000-
==> . Herr./Equip./Df./Veh./Derechos	US\$ 4,000,000-
. Capital de Trabajo y Seguros	7,160,000-
. Gastos de Puesta en Marcha	600,000-
. Asistencia Técnica	400,000-

TOTAL	US\$ 12,160,000-

29.3 Factibilidad Financiera/Comercial: El Proyecto presenta una factibilidad financiero comercial que se perfila satisfactoria. Éste análisis requiere de mayor exploración y detalle y debe cubrir un período no inferior a diez años.

29.4 Factibilidad Social: La situación geopolítica que prevalece en la región cubierta por el Proyecto permite suponer a priori que estarían dadas condiciones históricas únicas para preveer una factibilidad social positiva.

AEROTECH-CHILE

Marco Institucional.

30. Las instituciones, organismos, empresas y agencias vinculadas con el Proyecto son las siguientes:

- Dirección General de Aeronáutica Civil, Chile.
- Dirección General de Transporte Aéreo, Perú.
- Dirección General de Aeronáutica Civil, Bolivia.
- Dirección General de Aeronáutica Civil, Argentina.
- Cámara de Comercio de Chile.
- Cámara de Comercio del Perú.
- Cámara de Comercio de Bolivia.
- Cámara de Comercio de Argentina.
- Embajada de Suecia.
- Swedfund.
- Pro-Chile.
- Organización de Aviación Civil Internacional, OACI.
- MERCOSUR.
- International Association for Travel Agency, IATA.
- Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI.
- Grupo Empresarial Industrial del Oriente Sudamericano, GEICOS.
- Banco del Estado de Chile.
- Empresa Sueca/Contraparte Sueca.
- Embajada de China.
- Embajada de Australia.
- Aduanas
- Otras autoridades aeronáuticas.
- INTERPOL.
- AEROTECH-Chile.

Medios Técnicos.

31. Los medios técnicos corresponden a la totalidad de los recursos e insumos necesarios para materializar el Proyecto. Son los siguientes:

Asistencia Técnica - Etapa Preliminar.

- Director del Proyecto.
- Asesores principales, siete.
- Expertos/Especialistas, diez.

AEROTECH-CHILE

- Administrativo, uno.
- Secretarías/Procesamiento de Palabras, dos.
- Mensajero, uno.
- Dos computadores personales (procesador 386,4 mega Ram, impresoras laser).
- Oficina cuatro ambientes totalmente equipada.
- Misiones a terreno, toda la región, 17 personas, viajes terrestres y aéreos.
- Contratos por combustible anual con Credit Card.
- Etc.

Proyecto LARSA - Etapa Preparatoria.

- Directorio - Presidente y Junta Directiva.
- Gerente General.
- Gerentes Regionales, tres.
- Gerentes Regionales funcionales, tres.
- Administrativos, doce.
- Secretarías, ocho.
- Oficinas comerciales totalmente equipadas, cuatro.
- Aeronaves LARSA I y LARSA II, dos.
- Tripulaciones completas, tres.
- Servicio Técnico de Mantenimiento de aeronaves.
- Personal Tierra/Aeropuertos, 16.
- Herramientas y equipos de aeronaves.
- Herramientas y equipos de aeropuertos.
- Combustible.
- Aceite.
- Personal de Fábrica.
- Derechos de Aeropuerto.
- Seguros LARSA tierra.
- Seguro Aeronave LARSA I.
- Seguro Aeronave LARSA II.
- Relaciones Públicas/Publicidad/Propaganda.
- Gastos imprevistos.

AEROTECH-CHILE

VI. PRESUPUESTO.

32. Primera Opción Compra.

El presupuesto total del Proyecto LARSA asciende a EUA\$ 36,000,000- (treinta y seis millones de dólares de los Estados Unidos de América).

33. Segunda Opción Lease-Purchase.

El presupuesto total del Proyecto LARSA asciende a EUA\$ 12,160,000- (doce millones ciento sesenta mil dólares de los Estados Unidos de América).