

SECRETARIO

A C T A N.º 101-a.

--En Santiago, a once días del mes de marzo de 1974, siendo las 11.15 horas, se reúne la Junta en Sesión Secreta para tratar las siguientes materias:

1.- Se recibe en audiencia al señor Presidente de la CORFO, General Sr. Javier Palacios R.; al señor Vicepresidente de esa Corporación, señor Pierre Lehman, y a los integrantes de la Comisión Negociadora de la Industria Automotriz de la Corporación de Fomento señores: Almirante Sr. Montero, Humberto Díaz, José Luis Cerda, Alfredo Ovalle, Arturo Mackenna, Comandante Carlos Sepúlveda y Comandante señor Reyes, del Comité Asesor de la Junta.

El señor Almirante Montero manifiesta lo siguiente:

De acuerdo con lo que había ordenado la Honorable Junta de Gobierno, se ha trabajado en este delicadísimo problema de la gestión de una política automotriz definitiva para llevarla a cabo este año. Esta Comisión negociadora, de muy alto nivel, la preside el Vicepresidente de la CORFO, y ha estado trabajando en íntimo contacto con ellos. La componen el señor Pierre Lehman, que ha sido Vicepresidente de CORFO también, una persona que de más está que la presente por su prestigio ampliamente conocido; don Humberto Díaz, que ha sido también Gerente General de la Corporación de Fomento, de gran experiencia; el señor José Luis Cerda, una persona también de gran capacidad y que nos ha colaborado con un entusiasmo extraordinario; luego, el señor Alfredo Ovalle, un abogado distinguido que ha tenido participación muy importante, porque él ha sido el Secretario General de esta Comisión; el señor Arturo Mackenna, ex Vicepresidente de la Corporación de Fomento, es también una persona que ha tenido esta misma dedicación en la Comisión; el Comandante Carlos Sepúlveda, como técnico automotriz y que ha sido quien también ha formado parte de esta Comisión y ha colaborado directamente en ella.

Yo quisiera, mi General, dejar constancia ante la H. Junta de Gobierno del celo y de la abnegación y del entusiasmo extraordinario con que esta Comisión negociadora ha abordado este problema y del alto espíritu con que ha llevado adelante y buscando la mejor solución para nuestro país. Quiero pedirle a la Junta que, en este sentido, acepte mi implicación de que esta Comisión, realmente, ha tenido una actuación relevante --y todos trabajando ad honorem--, abandonando su trabajo y dedicando prácticamente gran parte de su tiempo a este importantísimo problema. Creo que hemos tenido adelantos realmente substanciales, y en este momento me parece que son cientos de horas de trabajo o más, yo diría, miles de horas de trabajo, con contactos internacionales. Se han hecho viajes a Perú, Colombia y Venezuela. Se han tomado los más altos contactos ante el Mercado Común Andino, y creo que en este momento hay una visión bastante completa. También ha actuado, digamos, como observador y ha ido a todas esas reuniones el señor Comandante Reyes, quien ha actua-

do en consuno con la Comisión negociadora automotriz.

El señor Presidente de la Comisión expone lo siguiente:

Señor Presidente de la Junta, señores miembros de la H. Junta de Gobierno.

Con la venia de Uds., me permito solicitar la posibilidad de hacer una exposición lo más completa posible de la situación automotriz en Chile, para terminar esta exposición con algunas recomendaciones de tipo concreto que nosotros someteríamos a la Junta para su aprobación, modificación o rechazo. Mi exposición va a ser hecha en conjunto con algunos cuadros, y creo que puede demorar entre media hora y 45 minutos, si es que eso fuera posible.

En primer lugar, quisiera, en forma muy breve solamente, detallar algunas de las actividades desarrolladas por nuestra Comisión. Esta Comisión, que se ha formado el día 7 de diciembre pasado por resolución de la Corporación de Fomento a raíz del oficio de la Junta de Gobierno, se abocó de inmediato al estudio de todos los antecedentes de que se disponía en la Corporación de Fomento sobre la licitación en materia automotriz hecha por el anterior Gobierno. Tuvimos que analizar, conocer y estudiar profundamente los contratos, los proyectos de sociedades mixtas, todos los informes técnicos, las evaluaciones de mercado hechas por las distintas oficinas internacionales y, especialmente, en la CORFO. Tuvimos muchas reuniones con funcionarios del Comité de Operaciones Automotrices de la CORFO y, naturalmente, también tuvimos reuniones con los miembros del Comité Asesor de la Junta aquí presente, el Comandante señor Reyes, para discutir con él y comentar, digamos, el contenido del informe del mes de noviembre sobre esta materia que conoció la Junta de Gobierno. También tuvimos que analizar con todo detalle todos los acuerdos que había firmado Chile en materia de integración subregional y, muy especialmente, los documentos y los programas relacionados con la industria automotriz dentro del Acuerdo de Cartagena y de la integración subregional.

Uno de los primeros actos que tuvo que hacer nuestra Comisión, para ser exactos, el día 12 de diciembre, 5 días después de haberse formado, fue de pedir a los miembros de la Junta del Acuerdo de Cartagena la postergación de la reunión que se iba a realizar en Lima para discutir los problemas automotrices, ya que nosotros no estábamos todavía suficientemente compenetrados del problema como para asistir y defender la posición de Chile. Por desgracia, esa petición nuestra fue rechazada. En esa circunstancia, asistió el Secretario General de la Comisión como oyente, quien obtuvo un plazo de gracia hasta el 31 de enero para que Chile pudiera hacer entonces hasta el 31 de enero el planteamiento de su posición, lo que se realizó dentro de los plazos previstos.

La Comisión visitó todas las plantas ensambladoras de Chile y la mayor parte de las fábricas, las más importantes, de partes y piezas. Hizo tres

SECRET

viajes al extranjero con el objeto de tomar contacto con las autoridades automotrices de los países del Pacto Andino, en especial Venezuela, Colombia, Ecuador y Perú; conocer los programas y las políticas de ellos, y, muy especialmente, conocer en el terreno mismo las instalaciones que hay en materia automotriz, tanto de plantas terminales como de fábricas de partes y piezas.

Tuvimos que defender en Lima, frente a las autoridades de la Junta del Acuerdo de Cartagena, la posición de Chile, el día 3 de enero, haciendo presentes las aspiraciones y las exigencias que tenía Chile en lo que se refiere a programas de integración automotriz; aspiraciones y exigencias que, en su mayor parte, por suerte, han sido acogidas. Por desgracia, algunas de ellas no han sido acogidas, como voy a informar a continuación, y tendrán que ser defendidas en última instancia en el mes de abril en Lima, en la Reunión de Plenipotenciarios.

Además, y no por ser al final es lo menos importante, tuvimos muchas conversaciones con representantes de distintas firmas automotrices internacionales de todas las áreas del mundo. Algunas de ellas que habían licitado, y otras que no habían licitado por no haber querido, digamos, participar en una licitación en un país con el Gobierno que teníamos en esa oportunidad. Todas estas firmas se han mostrado muy interesadas en participar en el desarrollo automotriz de Chile, en hacer inversiones en Chile y en hacer inversiones también en la industria básica de partes y piezas que, como voy a explicar, es para Chile lo más importante.

Esto es en forma muy resumida, señor Presidente, lo que nuestra Comisión ha hecho. Ha sido un trabajo arduo, permanente, y creo que hasta cierto punto hemos agotado la posibilidad de estudio de los problemas.

A raíz de todos estos estudios, nos dimos muy pronto cuenta de que aparecían dos nuevos antecedentes, antecedentes que fueron apareciendo en el curso del mes de diciembre y, yo diría, en la primera quincena de enero, que nos obligaron a revisar en cierta manera lo que se había escrito y aprobado durante el mes de octubre. Estas dos circunstancias relevantes en el diseño de la política automotriz fueron: las manifestaciones de interés de firmas internacionales, como las que ya mencioné, las más grandes del mundo sin duda alguna; entre ellas está la General Motors, la más grande del mundo; la Ford, la segunda; la Chrysler, la tercera, y la Volkswagen, que ocupa el quinto o sexto lugar en el mundo. Estas firmas no habían querido saber nada con Chile en años pasados, por motivos obvios, y ahora sí nos demostraron gran interés, y, por lo tanto, nos introducían un nuevo antecedente fundamental y muy relevante para diseñar la política automotriz. Estas firmas nos entregaron cartas de intención sobre su intención de aportar su tecnología al desarrollo de Chile, y también su intención de hacer las inversiones que Chile les pidiera.

SECRET

La Comisión encontró extraordinariamente importantes estas reuniones, sobre todo con estas cuatro firmas grandes, puesto que por ser las firmas más grandes del mundo, no solamente en automotriz, sino también las firmas más grandes del mundo en todas las áreas también, el hecho de que una de ellas, especialmente las norteamericanas, deseen y pidan venir a Chile y lleguen a venir a Chile, nos parece a nosotros que es de un gran interés para el interés nacional. La inversión de estas firmas en Chile, sin duda va a ayudar a que otras firmas norteamericanas, o aun europeas, vengán a hacer inversiones en Chile, lo que está en el interés de nuestra patria.

El segundo factor nuevo y de gran relevancia para el diseño de la política automotriz es, sin duda, el programa de integración automotriz sub-regional, de acuerdo con los programas que se están elaborando en la Junta del Acuerdo de Cartagena. Si me permiten los señores miembros de la H. Junta de Gobierno, yo creo que es indispensable, para tener una mejor comprensión de las proposiciones que nosotros hacemos, que yo, en forma muy breve, explique los puntos más importantes de en qué consiste el programa de integración automotriz, tal como lo ha concebido la Junta del Acuerdo de Cartagena.

La Junta del Acuerdo de Cartagena, junto con estudiar otros programas de integración sectoriales, entre ellos el metalmecánico, el petroquímico y varios otros más, decidió poner en marcha lo más pronto posible la integración automotriz. Actualmente, la situación en los seis países es la siguiente: una cantidad bastante grande de plantas ensambladoras de automóviles, muchos modelos que tienen muy poco mercado, costos muy elevados precisamente por tener poco mercado y una industria incipiente de partes y piezas, industria que, sin duda, Chile posee mucho más desarrollada que los otros países. Chile, a lo largo de los últimos diez años, ha desarrollado, no diría una eficiente industria, pero sí una base para una eficiente industria en materia de partes y piezas, mientras que Perú, Colombia, Ecuador o Bolivia, o no la tienen, o la tienen en forma muy menguada. Venezuela sería el único país que se acercaría, digamos, al desarrollo que Chile tiene en esta materia.

La filosofía del programa de integración es la siguiente:

Tenemos que crear un mercado común para nuestros automóviles y nuestros camiones terminados. El número de modelos que debe circular libremente en el área debe ser reducido, de manera que cada modelo tenga la posibilidad de tener un mercado lo suficientemente grande como para que el costo y la eficiencia sean razonables. No estamos aquí hablando de eficiencias internacionales, porque ni siquiera juntando nuestros seis países llegamos a tener mercados que justifiquen una operación internacional; pero sí, evidentemente, mejoraremos tremendamente nuestra posibilidad de eficiencia si juntamos nuestros mercados.

SECRET

Para que Uds. tengan una idea, el mercado del Grupo Andino para el año 1980 será del orden de 400 mil vehículos, de los cuales las dos terceras partes son automóviles y un tercio son camiones. Para el año 1985, o sea más de 10 años desde ahora, se prevee que esta cifra va a ser de 600 mil, con 400 mil automóviles y 200 mil camiones. Uds. ven que las cifras, si bien mejoran enormemente sobre las propias, las nuestras, nosotros estamos con una producción, en el mejor de los años, de 24 mil automóviles, no alcanzan a llegar a las cifras de producción que se estiman eficientes para una operación absolutamente internacional, ya que una fábrica, para que tenga costos internacionales, tiene que tener, por lo menos, una producción de 300 mil automóviles, una sola. Sin embargo, con este mercado dividido en un número reducido de fábricas, evidentemente vamos a tener la posibilidad de hacer algo muchísimo mejor de lo que podríamos hacer cada uno de nosotros individualmente. De ahí, entonces, el enorme interés de que en materia automotriz nos integremos y tengamos un programa de desarrollo único.

La Junta del Acuerdo de Cartagena estimó prudente no solamente considerar automóviles y camiones dentro del programa, sino que también incluye una serie de producciones anexas, afines, que las denomina "mercado ampliado", y que consisten en productos relacionados con la industria automotriz que no son propiamente para movilizar personas. Son maquinaria vial, o sea motoniveladoras, bulldozers, etc.; cargadores frontales, que ocupan motores parecidos a los que usan los camiones; motocicletas; motores estacionarios para grupos electrógenos, y motores marinos, especialmente para barcos pesqueros. Esto forma lo que se llama el anexo, el mercado ampliado, el afin, digamos, a los automóviles y camiones, y se ha incluido dentro de la movilización. Si bien es cierto que el mercado de estos productos afines solamente corresponde a un 10% del mercado de automóviles y camiones --o sea, automóviles y camiones, 90%, y mercado afin, 10%--, también están incluidos naturalmente dentro de estos productos afines los tractores --tractores de oruga y tractores de ruedas--.

¿Qué hizo entonces la Junta para plantear la integración? En primer lugar, dividió a los automóviles y a los camiones en categorías. Los dividió en 4 categorías para automóviles y 4 para camiones. A los automóviles los clasificó de acuerdo con la cilindrada, y a los camiones los clasificó de acuerdo con el peso bruto vehicular. Repito: no es la carga útil; es el peso bruto vehicular. Las cuatro categorías en los automóviles se designan de A1, A2, A3 y A4. Las cuatro categorías de camiones se designan B1, B2, B3 y B4. Y, por último, hay una novena categoría que es la C, que corresponde a los vehículos con tracción en las cuatro ruedas, especialmente los chicos.

Las cuatro categorías de automóviles se clasifican así: A1, de cero a mil centímetros cúbicos de cilindrada; A2, de 1.000 a 1.500; A3, de 1.500 a 2.000, y A4, sobre 2.000, el auto grande.

SECRET

Los camiones se clasifican de la siguiente manera: B1 de cero a 4 1/2 toneladas de peso bruto vehicular. Esto incluye, naturalmente, las camionetas de 500 kilos, los pick-ups a los cuales estamos habituados y la camioneta liviana con cuatro neumáticos en el eje trasero, que carga 2 1/2 toneladas. La B2, de 4 1/2 a 9 toneladas de peso bruto vehicular, que incluiría el vehículo familiar para nosotros que es el camión Ford y Chevrolet, digamos, de 5 a 6 toneladas. La tercera categoría, el camión semipesado de 9 a 17 toneladas de peso bruto vehicular, que, generalmente, es el camión Diesel de carretera para transporte interurbano a larga distancia. La cuarta categoría es el camión pesado sobre 17 toneladas de peso bruto vehicular y que, en consecuencia, necesita naturalmente tener doble puente trasero para que las cargas por eje no sobrepasen las normas camineras.

Esta es la clasificación que ha hecho y, por lo tanto, tenemos 4 de automóviles, 4 de camiones y una de jeep. La idea de la Junta fue de distribuir entre los seis países del Area estas categorías con asignaciones, de manera que para que haya competencia dentro de una misma categoría, haya por lo menos 2 países que tengan la misma asignación de la misma categoría. Como son 8 categorías, entre automóviles y camiones, habría, en consecuencia, 16 asignaciones; 2 por cada categoría. Y como está, además, la asignación del jeep, y se decidió dar dos también por los jeeps, tenemos 18 asignaciones que se deben distribuir entre los 6 países.

No es absolutamente exacto lo que acabo de decir, 2 asignaciones por cada categoría, puesto que, como voy a explicar en un momento más, hay una categoría, la B2, que se asigna a un solo país; y hay otra categoría, la B3, que se asigna a tres países, pero que en conjunto da siempre los 18.

Una vez planteada esta clasificación en categorías, el programa estipula que en el plazo de 3 años desde el momento en que quede aprobado este programa, lo que puede suceder perfectamente en abril próximo, si es que todo anda bien; o sea, estaríamos hablando del mes de abril del año 1977, que está relativamente cerca, en ese momento caen todas las barreras aduaneras para los productos terminados, o sea para los vehículos que sean producidos por cada uno de nuestros países, dentro de las especificaciones de asignaciones recibidas por cada país. En consecuencia, si Chile recibe una cierta asignación de una cierta categoría y decide trabajarla con una cierta marca y cumple con lo que la Junta del Acuerdo de Cartagena especifica en cuanto a fabricación nacional y origen nacional para esa categoría, que voy a explicar en un momento más, la producción de Chile entraría libre de todo derecho de Aduana y de toda restricción en los demás países y estaríamos libres para trabajar nuestra producción dentro del área ampliada. Naturalmente, lo mismo sucede con los demás países hacia Chile; o sea, esto es realmente ir a la competencia abierta, puesto que no van a haber barreras aduaneras en materia de movilización de ^{los} vehículos subregionales. Se llaman vehículos subregionales aquellos que corresponden a una asignación y

SECRET

que, además, tienen el certificado de subregionalidad por el hecho de haber cumplido con la integración, en nuestro caso en Chile, de las partes y piezas que se nos especifican dentro del programa.

Naturalmente que 16 asignaciones entre automóviles y camiones para los 6 países son muchísimo menos que las fábricas que hay y, por consiguiente, habrá muchas fábricas que existen actualmente en nuestros países que quedarán fuera de la subregionalidad, o sea no van a poder trabajar una asignación. Estos vehículos --quisiera insistir en ello, porque el concepto es muy importante-- que actualmente se fabrican, pero que en definitiva no van a quedar como vehículos subregionales se denominan "vehículos paralelos", y dentro del programa de integración están llamados a desaparecer. De acuerdo con la última información que tuvimos nosotros el viernes recién pasado en la noche, hace dos días, estos vehículos deberían desaparecer el 31 de diciembre de 1979, lo que a nosotros nos parece exageradamente largo. Cuando defendimos la posición de Chile en Lima a fines de enero, uno de los puntos en los cuales insistimos más en nombre de nuestro país era que el vehículo paralelo debía desaparecer en forma drástica y muy rápida apenas los países estuvieran listos con sus vehículos subregionales, ya que como estos vehículos paralelos no se les hace exigencia alguna de integración nacional, van a poder ser vendidos evidentemente como si fueran importados, porque la mayor parte de sus piezas van a ser importadas, y probablemente a un costo inferior, porque no van a tener que sufrir de las ineficiencias de las producciones en pequeña escala de nuestros países. La Comisión estima que mientras existan vehículos paralelos dentro de nuestra programa, la exportación a los países será muy discutible. Por eso, como nosotros somos ardientes partidarios de la integración, de una verdadera integración, de una integración honrada, sincera, sin resquicios --y así lo dijimos en Lima, con esas palabras--, es que pedimos que el vehículo paralelo desaparezca en el plazo lo más breve posible. Por desgracia, sólo se nos escuchó parcialmente; y consideramos que el plazo que el último documento daba al desaparecimiento de los paralelos es demasiado largo, y tendremos que defender en abril nuevamente el acortamiento de ese plazo.

Eso es, señor Presidente, en muy breves palabras, lo sucinto del programa. El programa tiene muchas cosas más que no quiero mencionar, para no confundir, en una exposición tan corta como ésta.

A continuación, quisiera mencionar en forma muy breve cuál es la situación que hay en Chile en este momento, o sea qué encontramos nosotros en Chile cuando nuestra Comisión se formó.

En primer lugar, nos encontramos, como Uds. muy bien saben, con tres documentos --los llaman "contratos"; a nosotros no nos gusta llamarlos contratos, porque no nos consta de que evidentemente tengan validez legal de contratos; por eso llamémoslos "documentos"--, tres documentos firmados con las fir-

SE
L
E
N
A
U

mas Citroen, Peugeot y Pegaso, y una declaración conjunta que, por lo tanto, no tiene caracteres de contrato, con la firma Nissam del Japón, que es la que fabrica el Datsun. Los tres documentos firmados con Citroen, Peugeot y Pegaso especifican la creación de sociedades mixtas con la CORFO, en las cuales la CORFO tiene mayoría y en las cuales se especifica además un programa de inversiones que es un poco más de lo que había, pero bastante menos de lo que va a necesitar el país dentro de las exigencias de la integración andina, y en las cuales, como explicaré en un momento más, el grueso del peso del financiamiento lo recibe el Estado chileno. En el caso de la Datsun, ahí se pensaba que la Nissam --Nissam y Datsun es lo mismo: Nissam se llama la firma y Datsun es la marca del vehículo-- ocupara la Planta de la FIAT y que fabricara ahí el Datsun de 1.200 cm.3. También se especificaba una sociedad mixta en la cual la CORFO tenía la mayoría y Datsun daba un crédito a Chile para hacer sus aportes.

De estos documentos, solamente el documento de la Citroen llegó a la etapa de que se formara la sociedad mixta legalmente, y en este momento es la única que tiene su sociedad mixta funcionando dentro de la legalidad chilena, con un directorio integrado por gente de la Citroen y gente de la CORFO. Las otras, o sea Peugeot y Pegaso, tienen solamente sus documentos iniciados y en este momento están paralizados en diferentes oficinas públicas del país. Y la Datsun no tiene nada; solamente la declaración conjunta que fue hecha el día 7 de septiembre, 4 días antes...

Citroen, como Uds. saben, opera y fabrica la citroneta. Peugeot, como también saben, opera en Los Andes y fabrica, integra el Peugeot 404, y tiene en programa integrar el Peugeot 504, que es un vehículo muy parecido al 404 pero más moderno. Pegaso tiene la intención de fabricar el motor Diesel y de integrar su camión 1065 dentro de la categoría B3, en la Planta de Casablanca, que es de propiedad de la FORD. Datsun tiene el proyecto de fabricar el automóvil Sani (fonético), de 1.200 cm.3, en la Planta FIAT.

Esto en cuanto a los 4 de la licitación. Veamos qué más hay en Chile.

En Arica tenemos la British Leyland. La British Leyland fabrica el Mini 1000, que todos Uds. conocen por el ruido que hacen los muchachos cuando los aceleran, y el M.G. 1300, que es un vehículo un poquito más grande y que tiene una integración relativa del orden debe ser del 50%. En este momento la British Leyland en Arica tiene 400 trabajadores, entre empleados y obreros.

La FIAT, que está en Rancagua, está integrando el Fiat 600 y el Fiat 125, de todos conocido, y que tiene 900 trabajadores en su Planta.

Por otra lado, en Arica está CORARICA, que es una sociedad formada por CORFO que tomó en arrendamiento la Planta integradora de la General Motors en Arica, y que actualmente está paralizada, a pesar de tener 300 trabajadores

SECRET

parados, a quienes les está pagando sueldo, porque no tiene nada que integrar, si bien es cierto que hay ya un programa de armadura de Mini, camiones CKD, Chevrolet C50, que deben estar por llegar en cualquier momento a Arica para que esta gente no esté de ociosa.

Está la Planta de Num y German S.A.C., la antigua Planta Integradora de Dodge Dart, que está sin personal y sin trabajar.

Está la Planta de la Datsun, la misma Datsun que señalaba, una Planta chica que está en Arica, que tiene en este momento 36 personas que la dedican solamente a mantención, ya que no está armando nada.

Y, por último, está la Ford Motor Company, que tiene su Planta de Casablanca que, como Uds. saben, en este momento está en manos de la CORFO y que está en espera de saber qué es lo que va a pasar.

Este es el cuadro que nosotros tenemos en este momento de las Plantas. Demasiadas plantas para Chile. Nuestro país va a tener, eventualmente, dentro del programa subregional, que tener solamente cuatro plantas armadoras.

A continuación, señor Presidente, yo quisiera expresar ante los Honorables Miembros de la Junta, algunas conclusiones de tipo general a que ha llegado nuestra Comisión después de todos estos estudios y de todas estas visitas.

Me reservo para el final de la exposición las recomendaciones de tipo concreto, pero estas conclusiones de tipo general son las que nos han orientado a nosotros en nuestro trabajo y en la formulación de las recomendaciones concretas. Por lo tanto, si se comparte con ellas, es muy probable que se comparta con las recomendaciones de tipo concreto.

En primer lugar, la Comisión considera que las licitaciones, las cuatro licitaciones del Gobierno anterior, son de alcance muy limitado al interés de Chile, ya que no consideran para nada --no aparece en un solo renglón de un alto así de documentos-- la integración subregional. Fueron concebidas considerando a Chile como una isla y sin relación alguna con ninguno de los países del área americana.

Tampoco estas licitaciones consideraron la posibilidad de

SECRETARIA

que colaboraran al desarrollo de Chile firmas de la importancia de General Motors, Ford, Volkswagen, Mercedes Benz; o sea, firmas de gran poderío internacional, de gran prestigio, ya que estas firmas no quisieron venir a Chile a licitar, repito, por motivos políticos y económicos.

La mayor parte de los productos de las firmas que están en estas licitaciones, con algunas excepciones, por cierto --quisiera en este momento hacer la excepción del vehículo Datsun, porque ese vehículo es bueno--, incluyen productos desconocidos dentro del área subregional. Nosotros, al recorrer nuestros países, nos preocupamos especialmente de ver si encontrábamos vehículos, si encontrábamos redes de distribución y si encontrábamos estaciones de servicio y, por último, si veíamos en la calle los vehículos con los cuales teníamos contratos. Yo diría que, con la sola excepción de Datsun que, evidentemente, está presente en los países del área, a Citroen no se la conoce; a Peugeot se la conoce en medios refinados, digamos, diplomáticos o de funcionarios internacionales que compran el vehículo Peugeot grande porque lo consideran un buen vehículo, pero no es un vehículo que se comercialice, y a Pegaso no la conoce nadie. En Colombia hay unos 2 mil camiones Pegaso que han sido importados a lo largo de muchos años, más que nada con convenios bilaterales por ventas de café, que están dedicados a la recolección de basuras. Por desgracia, están dedicados a esto porque es un trabajo muy sui géneris la recolección de basuras, en que anda muy lento el camión, está todo el tiempo en ralenti (fonético); por lo tanto, no nos puede dar una opinión de la calidad del camión en carretera, porque no se usa en carretera.

Por último --desde luego, no por ser lo último es lo menos importante--, estas firmas no tienen redes de distribución, o sea de ventas, ni de servicios.

Si nosotros queremos ser agresivos; si nosotros queremos llevar los productos chilenos al Area Andina y exportar y salir fuera del país, como lo hicimos el siglo pasado, nosotros tenemos que tener buenos socios, tenemos que tener socios con productos de calidad, socios que ya tengan sus redes de distribución organizadas, de manera que no se pierda tiempo en organizar nuevas redes, sino que sean los primeros en golpear en el extranjero, y tener desde ya, de partida, una red de distribución y de servicio organizada. No nos parece, entonces, que nos convengan las firmas que no posean esto.

La segunda conclusión se refiere también a las licitaciones, y es que, después de analizados en detalle todos los compromisos tomados en los documentos firmados, se puede observar, después de un análisis que no es muy fácil de hacer pero que lo hemos hecho, que el financiamiento básicamente re

SECRET

cae en el Gobierno de Chile. Si bien es cierto que la mayor parte de las sociedades mixtas están planteadas en la relación 49% para el fabricante y 51% para el Estado chileno, con la excepción de Peugeot en la cual está la relación 40 - 60, si bien es cierto que están en esa proporción, los programas de inversión y los capitales que se han comprometido para formar estas sociedades mixtas son absolutamente insuficientes para los propios programas de desarrollo y de inversión que esos programas contemplan. Entonces, la primera pregunta es: "Señores, bueno, ¿y cómo pensó el otro Gobierno financiar lo que no es capital? No se sabe. Se dicen frases vagas: "Se conseguirán los créditos; se conseguirán los avales" y, por consiguiente, la responsabilidad, evidentemente, va a caer en el socio mayoritario que es Chile.

Los compromisos para el Estado chileno de las cuatro licitaciones, de los cuatro documentos licitados, la estimación para el Estado de Chile es del orden de 93 millones de dólares. Y los compromisos de los fabricantes, del orden de 24 y medio millones de dólares, de los cuales están ya aportados lo que ya tienen en Chile, o sea la firma Citroen aporta su planta que existe y Peugeot aporta su Planta que existe. Por lo tanto, el aporte nuevo, el aporte fresco es, incluso, mucho menor costo, porque es importante darse cuenta de que, tal como están concebidas estas licitaciones, en definitiva la responsabilidad financiera va a ser en enorme proporción de parte del Gobierno de Chile, y lo que aporta en el fondo la sociedad de fabricantes es muy poco. Ellos aportan su asesoría técnica, que se la hacen pagar muy caro en muchos casos, y van a aportar la seguridad de vender sus CKO, o sea sus vehículos desarmados.

En tercer lugar, la tercera conclusión también se refiere nuevamente a las licitaciones, y es que las condiciones en que están pactados estos documentos son absolutamente socializantes y reñidas en absoluto con la política económica de nuestro Gobierno. Voy a citar solamente un ejemplo para que Uds. se formen idea, digamos, del espíritu que reina en estos contratos. Todos los aportes que hagan estas compañías, que, como digo, no son muchos y que incluso son algunos que ya están en Chile desde muchos años, gozan de una rentabilidad asegurada, garantizada por Chile, retirable en dólares. Y no solamente eso, sino que en un plazo de un cierto número de años, el Gobierno se compromete a comprarles su participación en las sociedades mixtas de manera que el Gobierno se quede como dueño absoluto de estas sociedades, de lo cual se deduce que estas compañías no aportan nada como socios; solamente están aportando un crédito, porque si un socio no corre riesgos, se le asegura una rentabilidad y también se le asegura que se le compra su participación, eso no es ser socio. Eso es prestar plata; eso es prestar dinero y, en conse

SECRETARIA

secuencia, a ninguna de estas firmas le interesa para nada que tenga éxito o que no tenga éxito la firma; le da lo mismo; su rentabilidad está asegurada y la venta de todas sus inversiones está asegurada. Aquí, el que corre todos los riesgos y el que pone todo el dinero y toda la responsabilidad es el Gobierno de Chile, que, evidentemente, no tiene experiencia como productor de automóviles en el mercado internacional, ni tampoco en el chileno.

La cuarta conclusión de tipo general es que existen positivamente firmas internacionales de gran prestigio interesadas en el desarrollo de nuestra industria, en hacer inversiones en Chile de acuerdo con las exigencias que nos haga el programa de integración subregional, que tienen redes de distribución en todos los países del área y que no exigen financiamiento estatal, o sea que están dispuestas a tomar pleno riesgo dentro del sector privado de sus operaciones y que, por lo tanto, velarán y cuidarán, sin duda, de hacer buenos negocios, porque si los hacen malos no va a ser el Fisco quien los pague, sino ellos.

Como Uds. saben, existe la Decisión 24, en cuanto a aportes de capital. Esta decisión 24 exige que en el plazo de 15 años las empresas sean poseídas por un 51% por grupos nacionales, y da una escala de 5 en 5, creciente --15%, 30%, 45%-- para lograr al cabo del 16avo. año el 51%.

Nosotros les hemos planteado a estas empresas internacionales qué piensan ellos sobre la Decisión 24, porque, evidentemente, es un acuerdo internacional de Chile que debe respetarse. Ellos la conocen bien, por supuesto, y dicen que a ellos no les preocupa, que ellos están dispuestos a actuar en Chile dentro de la Decisión 24 y haciendo las inversiones que les exija el programa subregional, puesto que a ellos les interesa el mercado subregional que lo consideran ya más importante que el de México, y México para ellos --declaraciones de ellos-- es un mercado importante. En consecuencia, el mercado subregional andino es importante y tenemos que tener nuestra posición en él.

Algunas firmas, por ejemplo, como la General Motors, no tienen ninguna instalación ni posibilidad de entrar en Perú ni en Colombia, y en Venezuela tiene una instalación bastante pequeña, y, evidentemente, que la entrada de la General Motors al Pacto Andino tiene que ser hecha a través de Chile, que es el único país grande que le queda en el cual puede entrar, y esto explica, digamos, el interés. Hay otras firmas que si no entran a través de Chile, no van a entrar al Pacto Andino, como ser, por ejemplo, el caso de la Mercedes Benz, porque, como explicaré en un momento más, ya las otras categorías están tomadas por la Volvo y por la FIAT. Y, en consecuencia, o Mercedes Benz entra con sus camiones empesados por Chile, o no entra. Entonces, se ve que tenemos una serie de posibilidades que se nos han abierto, en las cuales nosotros tenemos ciertos ases en la mano, porque somos la última entrada que les queda a estas grandes firmas al mercado andino, que es importante.

-- El señor Presidente de la Junta pregunta al señor Lehman si la Decisión 24 está ya afirmada o si está todavía en trámite final.

-- El señor Presidente de la Comisión Automotriz dice: Esta pregunta la he hecho yo también, porque he tenido la misma duda; y se me afirma que está en este momento plenamente vigente.

S L G . A H

--El señor Presidente de la Comisión Automotriz continúa su exposición en la siguiente forma:

Es fundamental para el interés del desarrollo industrial de Chile el desarrollo de la industria de partes y piezas. Una planta ensambladora agrega muy poco. Prácticamente nada. Da un poco de trabajo a 600 ó 700 mil personas, pero agrega muy poca tecnología. La tecnología, la verdadera razón de ser del desarrollo automotriz, está en las fábricas de partes y piezas y componentes, y, por consiguiente, nosotros creemos que las firmas que se que den en Chile deben estar dispuestas y deben dar a Chile y hacer aportes y traer a sus contratistas de manera que hagan un aporte real a toda la industria de partes y piezas, en combinación con la industria establecida ya en Chile.

Por último, dentro de las conclusiones de tipo general, la Comisión estima que Chile debe ser un país camionero. ¿Qué quiere decir con eso? Que dentro del desarrollo de nuestra política automotriz debemos dar prioridad a todo lo que sea vehículo de carga sobre el vehículo de pasajeros. En esto coincidimos perfectamente con el informe del grupo asesor de la Junta, que me parece que en su página 6 dice prácticamente lo mismo. Los motivos que tenemos nosotros para pensar que Chile debe ser fundamentalmente un país productor de camiones son, más o menos, los siguientes:

En general, los camiones, internacionalmente, se producen en series más cortas y, por lo tanto, para lograr niveles de eficiencias nos es mucho más fácil acercarnos a esas series de producciones que en los automóviles. Como un ejemplo: durante 1971 FIAT, que es una empresa, en todo el mundo solamente vendió 60 mil camiones, lo que es una cifra que a primera vista sorprende porque es muy baja. Se sabe que una fábrica, para producir automóviles, necesita producir 300 mil automóviles; sin embargo, FIAT en todo el mundo vendió 60 mil camiones, o sea que las series de producción de camiones son muchísimo más bajas y, por lo tanto, nosotros nos podemos acercar a ellas y, de consiguiente, obtener mejores eficiencias.

En segundo lugar, tenemos un problema geopolítico. Dentro del Pacto Andino nosotros estamos en una punta, estamos muy mal ubicados. Todos nuestros productos tienen que recorrer grandes distancias para llegar a los otros mercados y van a ser muy influenciados por los fletes. Los fletes van en desventaja de Chile. Desgraciadamente, no podemos hacer nada en esta materia, porque no podemos cambiar nuestra ubicación. Pero sí podemos hacer algo: que nuestro producto sea lo más valioso posible unitariamente, de manera que el flete, porcentualmente, le incida lo menos posible. Y en los camiones pesados que valen 10, 12, 15 ó 18 mil dólares, el flete no es más que 800 ó 900 dólares; mientras que en un automóvil liviano que vale 2 mil, 2 mil 500 ó 3000 dólares, el flete puede valer 600 y 700 dólares, o sea puede valer la

SECRET

JUNTA DE GOBIERNO

tercera parte de su costo. Por lo tanto, evidentemente a nosotros nos conviene estar trabajando los productos más valiosos y en los cuales el flete les influye lo menos posible. De ahí nuestro interés en los camiones.

También, problemas de seguridad nacional que sería ingenuo de mi parte tratar de explicarles en esta reunión. Es evidente que las Fuerzas Armadas necesitan tener un camión semipesado para apoyo logístico en sus operaciones.

También consideramos que es indispensable que Chile sea fabricante de camionetas; de la camioneta de 500 kilos y del camión liviano de 2.500 kilos, que es un vehículo tradicionalmente usado en Chile por la agricultura, por la minería y por el comercio e, incluso, para el transporte de personas, y que ha demostrado ser el único vehículo capaz de dar un servicio prolongado y eficiente en los caminos del Sur de Chile y en los de los desiertos. De ahí nuestro interés en producir la B1, la camioneta y el camión liviano.

Este y otros más son los motivos que nos han hecho pensar que Chile debe producir prioritariamente vehículos de carga y, también, vehículos de pasajeros, pero la prioridad en los de carga. Básicamente creemos nosotros que vamos a ser exportadores de camiones e importadores de autos.

En base a todas estas 8 conclusiones, que las hemos resumido así en 8 puntos, nosotros acudimos entonces a Lima a defender la posición de Chile.

Yo decía que eran 18 categorías las que se iban a distribuir entre 6 países. ¿Chile a cuántas categorías podría optar razonablemente? Me voy a referir ahora a estos cuadros.

Un cuadro contiene el resumen de la demanda de automóviles y camiones de la subregión andina para el año 1980. Ese cuadro está expresado en miles de dólares y figuran los países, Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela. Es un cuadro resumen y aparecen camiones, automóviles, derivados. Derivados son las camionetas sobre chasis de automóviles, que tienen muy poca importancia. No vale la pena. (Anexo N° 3).

El mercado total subregional para el año 1980 se calcula en 1.769 millones de dólares. Y el mercado de Chile, de acuerdo con estas cifras que son de la Junta del Acuerdo de Cartagena y que, por lo tanto son las oficiales, si bien es cierto que son discutibles, pero no es el caso discutir las aquí, pero, repito, son las cifras oficiales de ellos, Chile tendría un mercado de 333 millones, o sea tendría un 18,82% del mercado a ofrecer el año 1980. Como son 18 categorías, el 18,82% de 18, le correspondería a Chile 3 y fracción categorías, asignaciones. Nosotros fuimos a Lima y pedimos 6 categorías. Sabíamos que no nos iban a dar 6, porque estábamos muy fuera de lo razonable, pero pedimos 6. ¿Por qué? Porque nosotros consideramos que por ser Chile un país camionero, nos correspondería a nosotros, desde luego, la categoría B3,

SECRET

que es la más importante dentro de los camiones; es la cifra más grande. Nos interesaba la camioneta de 500 kilos y el camión liviano, y como el B2 estaba entre el B1 y el B3 y prácticamente usa el mismo motor el B1 que el B2, también pedimos el B2. O sea, pedimos el B1, B2 y B3. El B4 no lo pedimos porque consideramos que no tiene mayor interés y exige instalaciones demasiado pesadas. Y dentro de los automóviles pedimos el A1, A2 y A3. El A3 es el Peugeot; el A2 es el Datsun y el A3 es la citroneta. Y los pedimos. No sabíamos cuánto nos iban a dar, pero los pedimos y pedimos 6.

En definitiva --y esto lo supimos solamente el viernes pasado en la noche--, las categorías se distribuyeron en esta forma: (Anexo N^o 2).

La categoría A1 fue dada a Ecuador y a Chile, cero a mil cm.³. Se fabrica en Chile la citroneta, que tiene 600 cm.³. y el Fiat 600 que tiene 600 cm.³. Ecuador, no se sabe; no tiene ningún proyecto todavía; no se sabe qué marca va a tomar.

Categoría A2: se la dieron a Colombia y a Chile. En Colombia nosotros creemos que se la van a dar a Renault por la calidad de sus instalaciones que son muy buenas; o sea, vamos a estar compitiendo nosotros en la A2 con la Renault 4, la Renault 6 y la Renault 12. En cuanto a Chile, ya veremos a quién le correspondería tomarla.

La categoría A3, a la cual nosotros aspirábamos y que por desgracia fue lo único que no conseguimos, pues nos dieron la A1 y la A2. Hubiéramos preferido la A3 a la A1. La A3 se la dieron a Venezuela y a Perú, donde está la Toyota. Es muy importante lo que le dieron a Perú, porque nosotros, en todas nuestras peticiones, pusimos especial cuidado de que no nos bloqueara Perú, porque el Perú está inmediatamente después de nosotros hacia el Norte y si nosotros estamos con la misma categoría que el Perú, vamos a tener todo el flete desde aquí hasta el Perú en contra nuestra. Lo obtuvimos en buena medida. Este vehículo Toyota que va a fabricar el Perú, indudablemente vamos a poder competir en Perú con nuestro vehículo A2. Esperamos que así sea, porque también pueden competir de una categoría a otra; depende de precios.

Los vehículos más grandes serán trabajados exclusivamente por Venezuela, que es el único gran consumidor de vehículos grandes, que tiene 2 asignaciones y que, probablemente, una de ellas sea la Ford.

En camiones, las camionetas y los camiones livianos, o sea el B1, se asignó a Ecuador y a Chile, nuevamente en la misma combinación que en la A1, lo que a nosotros nos parece muy bien porque Ecuador es un país que tiene una industrialización muy incipiente; es un competidor muy fácil para nosotros y que está ubicado relativamente lejos de nosotros. Para nosotros nuestra Comisión defendió en forma muy insistente esto.

La verdad de las cosas es que nos iban a dar 3 categorías, 2 de autos y una de camiones, y nos conseguimos esa B1 que es fundamental, que es la camioneta y el camión liviano. El camión B2 se lo asignaron en exclusividad a Bolivia; éste es el camión de 6 toneladas, bencinero. (Anexo Nº 1).

El camión B3, que es el plato de fondo de los camiones, el camión semipesado Diesel interurbano, lo dividieron en 3, por desgracia. Esto es algo que tenemos que seguir peleando; va a ser muy difícil porque ya está así el documento oficial. Lo distribuyeron entre Colombia, Perú y Chile. En Colombia probablemente sea trabajado o por Fiat o por Chrysler; los dos tienen instalaciones, los dos están produciendo. No sabemos cuál de los 2. Creemos que más bien Fiat que Chrysler. En Perú, Volvo, que ya tiene firmado contrato y es una muy buena marca; camión caro pero muy bueno. Y nosotros en Chile tenemos que decidir quién va a ser nuestro socio que sea capaz de competir ventajosamente y desbancar a nuestros competidores.

En el grupo B4, o sea el camión de doble puente, se lo otorgaron a Venezuela y Perú. Y Perú naturalmente que lo va a agregar a su producción del Volvo.

Nosotros hicimos esta defensa, repito señor Presidente, y tuvimos éxito en buena parte de lo que pedimos. Hemos fracasado en otra, y pensamos seguir defendiéndola en nuestra última instancia de abril. Creo que será muy difícil que nos cambien la A1 para la A3. Eso es prácticamente imposible. Creo que también será muy difícil que, en vez de 3 productores de B3, seamos 2, porque el que ya la tiene no va a querer dejarla; pero creo que podemos ganar en otras materias que no quiero detallar aquí porque sería entrar en detalle, pero que es fundamental para el éxito de la integración.

Antes de entrar a las recomendaciones concretas, podríamos, entonces, echar una breve revisada a los demás cuadros.

El cuadro a que me referí, tiene, naturalmente, camiones, automóviles, derivados y jeeps. Aparecen en él los mercados proyectados para los países, de acuerdo con la Junta. Al respecto, quisiera hacer un alcance.

Hasta el viernes pasado en la noche, la Junta no nos había dado a nosotros una serie de cifras. El viernes en la noche llegó un documento por avión, que está fechado el 7 de marzo en Lima, que cambió las cifras. A mí no me extraña esto, porque en materia de proyecciones se puede decir cualquier cosa. Nosotros no solamente tenemos las proyecciones de mercado del Pacto Andino; también tenemos proyecciones de mercado hechas por otras instituciones como Corpa (fonético), CEPAL, por la Ford Motor Co. y también hechas por distintas otros productores. Todas son diferentes, y a veces las discrepancias son muy grandes. No hay nada más difícil que adivinar el futuro, y cuando se está proyectando mercados, eso es lo que se está haciendo: adivinar el futuro. Así es que no es raro que nos encontremos con estas discrepancias.

SECRET

Nosotros pensamos que estas cifras --algunas de ellas no son reales, pensamos que no-- son muy altas en algunos casos; pero trabajamos con ellas porque son las oficiales y porque con algunas cifras tenemos que trabajar y éstas son las más oficiales. Hago este alcance para que no tomemos estas cifras al pie de la letra, sino que solamente valen por lo que son.

Según este cuadro, Chile, el año 1980, en materia de camiones consumiría 29.218 camiones --la cifra me parece muy alta, pero es la oficial--. De esa cifra, habría 15.193 camionetas y camiones livianos; 4.383 camiones del tipo de 6 toneladas; 9.162 camiones Diesel interurbanos, y 500 camiones y buses; porque los buses están incluidos aquí también, de tipo de B4, de doble puente. Y nuestro mercado, en relación al total, es del 27%, el más alto de todas las cuotas de mercado de todos los países, lo que confirma que Chile es un país camionero. Nuevamente caemos en lo mismo. Chile es un país camionero. Tenemos, además, el mayor, el más alto mercado de muy lejos, porque la cifra que sigue es 21,8% para Colombia, y Venezuela, que siempre tiene los mercados más grandes, tiene el 17%. Chile, repito, es un país camionero y tenemos que trabajar como tal. Datos conforme Anexo N° 1.

En cuanto a los automóviles, se supone que el año 1980 Chile va a consumir 48 mil 734 automóviles, conforme cuadro Anexo N° 2. Es posible que esta cifra esté bien, porque nosotros consumíamos el año 1971 alrededor de 24 mil; de modo que de aquí que se duplique eso hasta 1980 es perfectamente razonable, si es que hay abastecimiento. Sin embargo, a pesar de todo, solamente vamos a tener el 14,17% del mercado. Se ve, entonces, el gran contraste entre el porcentaje de mercado que tenemos en automóviles y el de camiones. Y el promedio de estas dos cifras naturalmente da el 18.82% que había citado hace un momento.

Conociendo ya las asignaciones que acabo de explicar, hemos hecho un estudio que tiene un valor académico. Ureo que algo muestra; sin embargo, no hay que darle tampoco demasiada importancia. Con las asignaciones que expliqué, hicimos algunas suposiciones de cómo iban a repartirse los mercados.

Supusimos que las asignaciones que recibe Chile van a atender el mercado local, el mercado propio y van a poder atender los de Bolivia en estos 3 casos y la mitad del Perú en este otro caso, ya que el otro productor, que es Ecuador, atendería la otra mitad del Perú y todo lo demás hacia el Norte. Lo mismo sucedía en el caso del B2, en que nosotros podríamos atender nuestro mercado, el de Bolivia y la mitad del Perú; pero suponemos que los mercados de más al Norte van a ser atendidos por Colombia. Y así hemos ido haciendo siempre la misma suposición. Yo quiero dejar constancia de que es una suposición sumamente pesimista. Si todo lo que hiciéramos fuera esto, es decir que no seríamos capaces de nada. Es sumamente pesimista, pero es indicadora. Yo creo que Chile va a tener que vender su A2 en Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia y hasta en Venezuela, porque si no lo vendemos, quiere decir que no somos capaces

SECRET

de hacer un buen trabajo solos . y tenemos que buscar una firma que lo haga. Y yo creo que nuestro camión B3 no sólo se venderá en Chile y Bolivia, sino que también se tendrá que vender en Perú, compitiendo con el Volvo. No tenemos porqué no poder competir con el Volvo que se va a vender en Colombia compitiendo con el Fiat, porque el camión que nosotros vamos a proponer creemos que es mejor que el Fiat, y, evidentemente, que también se tendrá que vender en Venezuela. O sea, quiero dejar constancia de que éste es un criterio, es un estudio académico que es muy poco ambicioso y que nosotros tendremos que cumplirlo con mucho mayor amplitud. Pues bien, pero si las cosas fueran así, hemos hecho este cuadro para saber cómo anda nuestra balanza de divisas.

Suponiendo el criterio enunciado, hemos hecho un cuadro para cada uno de los países en el que se ve cuál es el mercado activo, o sea cada país abastece su propio país; qué se importaría, y que se exportaría. En resumen, qué es lo que le pasa a Chile.

Chile estaría vendiendo dentro de su país 235 millones de dólares para su propio consumo, dividido en automóviles, derivados y camiones. Estaría importando 134 millones de dólares, básicamente automóviles. Chile va a ser siempre un país importador de automóviles; y estaríamos exportando 94 millones de dólares básicamente en camiones. Chile va a ser siempre un país exportador de camiones. Esto nos da una balanza deficitaria para Chile de alrededor de 40 millones de dólares, y está formada básicamente por los 33 millones 800 del mercado ampliado, o sea de todo lo que sea tractores, maquinaria vial, cargadores, etc.; porque, desgraciadamente, a nosotros en nuestras asignaciones nos dieron sólo uno de los mercados ampliados. Nos dieron el cargador frontal. Nosotros habíamos pedido el cargador frontal y la maquinaria vial, pero nos dieron sólo el cargador frontal, que es un buen producto.

No debe impresionar este resultado de 40 millones de dólares de balanza negativa, porque, repito, están basados en estos cuadros cuya validez es discutible y que es una meta o un objetivo demasiado fácil e insuficiente. En todo caso, se ve que incluso ese resultado no es malo para Chile, puesto que lo único que importaría serían los productos afines.

Eso es, señor Presidente, una información resumida de lo que hemos hecho y de lo que hemos concluido en forma general. Me correspondería, entonces, ahora, si es que el tiempo lo permite, entrar a hacer las recomendaciones de tipo concreto a raíz de todos estos estudios. No hemos elaborado cuadro para esto porque consideramos que es altamente reservado.

La filosofía en materia de recomendaciones concretas es la siguiente: hemos tenido una filosofía trivalente; quiero decir que nos hemos puesto nosotros en tres casos: que el Pacto Andino sea un éxito; que el Pacto Andino no sea un éxito, pero sí sea un éxito la ALALC, y, en tercer lugar, que ninguno de los dos sea un éxito y nosotros tengamos que barajarnos solos.

Es indispensable que nos hayamos puesto en esos casos. No podíamos hacer otra cosa, puesto que si bien es cierto tenemos muchas esperanzas en el Pacto Andino y muchas esperanzas en la ALALC, puede ser que no resulte así, y si nosotros hubiéramos dispuesto las cosas exclusivamente en base de que después no resulte, quedamos mal. O sea que nosotros tenemos que tomar una posición trivalente. Hemos tratado de hacer esto. Con todas las rigideces que tenemos y con todas las variables, no es fácil, porque se le está exigiendo demasiado, digamos, a la decisión. O sea, creemos que, sin tener una solución óptima, nos hemos acercado lo mejor posible a la solución.

Las proposiciones que la Comisión hace a la Junta de Gobierno son las siguientes:

En primer lugar, desahuciar el proyecto Pegaso. Nosotros sabemos lo que eso significa a Chile, pero a pesar de que no somos del Ministerio de Relaciones Exteriores, sabemos que aquí va a haber problemas muy grandes. Pero tenemos que decir lo que pensamos, y yo creo que la Junta tiene que ver si el país puede hacerlo o no.

La verdad es que nosotros no sabemos si el camión Pegaso es bueno o si es malo. No tenemos cómo saberlo. En España circulan los camiones Pegaso, y son los únicos que circulan. En Chile están recién conociéndose; no tenemos ninguna experiencia y no se conocen en ninguno de los países del Pacto Andino, así es que no sabemos si son buenos o malos. Puede ser que sean regulares, pero sí sabemos una cosa: que no los conoce nadie y que tienen que competir nada menos que con Volvo, o con Chrysler, o con Fiat, o con la Ford.

El estado en que se encuentra la tramitación de los Pegaso es el siguiente: tenemos estos documentos firmados, son 10 documentos. Hay una sociedad que no es sociedad anónima, es una especie de sociedad anónima, que está firmado también por el otro Gobierno y que está en trámite en este momento en la Superintendencia de Sociedades Anónimas y ahí está detenido. O sea, no hay sociedad mixta; no hay más que una serie de documentos firma -- dos; no hay ninguna inversión; no hay ningún aporte; no hay nada; no hay más que papeles y se están armando CKD en la Planta Casablanca y tenemos ahí hasta el mes de septiembre para armar CKD Pegaso.

Nosotros sabemos que esta recomendación es dura, yo diría, porque va a traer problemas con España. Lo sabemos. Sabemos que la Pegaso es una firma estatal en España; pero yo creo que podemos ofrecerle a España, a cambio de esto, otras ventajas como ser, por ejemplo, que instalen astilleros. Ellos son especialistas en astilleros. Pueden instalar astilleros en vez de esto.

SECRETARIO

Dentro de la planificación de CORFO, es necesario un astillero de reparaciones, porque tenemos una merma, yo creo de 10 millones de dólares anuales por no disponer de un astillero de reparaciones en Chile. El de ASMAR cada día se achica más, y menos atención va a poder prestar a la Marina Mercante.

El señor Presidente de la Comisión Automotriz hace notar que los Pegasos son de la CORFO española; de manera que con ella se puede negociar.

Hay que tener presente que, o nosotros invadimos a los otros países, o ellos nos van a invadir a nosotros. Eso está claro. Y nosotros, para invadir a los otros países, tenemos que tener un buen camión, una buena marca, con buena red de distribución y con buen servicio ya organizado, y no esperar que lo organicen, porque perdemos 3 años en que se organice la red de distribución. Nosotros, al tercer año, debemos estar listos con nuestro producto en las fronteras para entrar a los otros países. Esa es la única manera de que Chile vuelva a ser lo que fue.

En segundo lugar, proponemos negociar la instalación de una Planta armadora de camiones de categoría B3. Este es el camión semipesado, con motor Diesel, y una fábrica de motores Diesel; porque cada una de estas asignaciones exige que el motor sea fabricado en el país. Por lo tanto, deberemos tener 4 fábricas de motores en Chile: 3 de bencina y una fábrica de motores Diesel, y de las demás partes y piezas que nos exige el programa de desarrollo. En este caso nos exigen los frenos de aire y otras piezas más, diferentes componentes.

Y proponemos que esto se negocie con una de las siguientes firmas: General Motors, Mercedes Benz, Ford o Chrysler, en este orden. ¿Por qué en este orden? Bueno, General Motors es la firma más grande del mundo y tiene un motor Diesel extremadamente acreditado. Es un motor de dos tiempos, modulares; se puede fabricar en 2 cilindros, en 3, en 4, en 6 y en 8, prácticamente con las mismas matrices; es un motor compacto, porque al ser de dos tiempos es mucho más compacto; el peso por caballo es mucho más bajo y por lo tanto más barato; probado en todas partes, y que ocupa todos los camiones pesados de la General Motors; motor conocido en todas partes. Además, tiene un camión extraordinariamente interesante, es de 9.500, con la alternativa de tener una cabina montada sobre el motor, pero eso es más caro. Yo dudo de que se pueda hacer.

En tercer lugar, proponemos negociar la instalación de una Planta armadora de camionetas de 500 kilos y de camiones livianos de 2.500 kilos, categoría B1, con una fábrica de motores a bencina que habría que estudiar si son 6 en línea o de 8 cilindros. No sabemos. Y otras partes y piezas exigidas en

SECRETO

la asignación de esta categoría con una de las siguientes firmas: Ford, General Motors y Chrysler. Creemos que Ford es la que debe estar en primer lugar, tiene la primera opción a esto, y esto va a ser materia de negociación. Tiene la primera opción porque, primero, tiene la Planta; segundo, porque se han armado aquí camionetas Ford y se han armado camiones, el F-350; hay experiencia, el público lo conoce; están las matrices aquí, y, por último, porque hay que devolverle la Planta a la Ford, y ellos tienen interés. Nos han manifestado interés en hacer inversiones. Si no fuera la Ford, podría ser la General Motors, que tiene gran interés en esta categoría, pero dudo que la General Motors acepte trabajar 2 categorías en Chile, porque tendría que instalar 2 Plantas de motores distintas, una Diesel y otra a bencina. De todas maneras, se podría conversar la posibilidad. Por eso es que tenemos en primer lugar a la Ford. La Chrysler está también interesada, especialmente en esta categoría. No tanto en la de camiones, porque no tiene Diesel propios. Ford tampoco tiene Diesel propios. Por eso, en la categoría anterior pusimos primero a General Motors y en segundo lugar a Mercedes Benz y en tercer lugar a las que no tienen Diesel propios, porque tendrían que traer otra marca de Diesel. Probablemente, la Camin (fonético) o la Perkins (fonético).

A esta categoría, o sea a la que construya la camioneta y el camión liviano, la idea de la Comisión es de concederle además la autorización para fabricar, con el mismo motor a bencina y en calidad de vehículo paralelo, tal como lo expliqué hace un momento, o sea destinado a terminar pero que nos abastezca nuestro mercado mientras llega el mercado subregional, camiones de 4.000 y de 6.000 kilos, o sea el F5 y el F6; y también en calidad de vehículo paralelo un automóvil tipo mediano grande, como el Falcon, que también se ha fabricado en Chile. Esta fabricación tendría una duración de 3, 4, 5 ó 6 años como máximo, pues tendría que desaparecer junto con el desaparecimiento de todos los vehículos paralelos, pero nos permitiría abastecernos durante este período de estas categorías que nos faltan mientras nos llegan los vehículos subregionales correspondientes a estas categorías, porque las instalaciones para construir esto con vehículos paralelos son mínimas, que no tienen las otras, digamos, para el vehículo subregional.

En cuarto lugar, negociar la instalación de una Planta armadora de automóviles de la categoría A2, o sea de 1.000 a 1.500 cm.3., y una fábrica de motores a bencina y de otras de partes y piezas exigidas en la programación, con una de las siguientes firmas --me refiero a la A2--, en el siguiente orden: Nissam, con el Datsun. Justamente es fácil negociarlo con la Nissam, porque tenemos ya mucho adelantado y ellos han demostrado un gran interés y están dispuestos a modificar totalmente las bases del contrato. Eso ya lo dijeron. En segundo término, si no llegáramos a acuerdo con Nissam, Volkswagen de Brasil, que, si bien es cierto nos ha demostrado gran interés, todavía no ha podido hacernos llegar una proposición concreta, porque nos han dado explicacio-

SECRET

nes de que han tenido que ir a Alemania y de allá no les dan el visto bueno. En fin, nos han demorado un poco, pero creo que nos va a llegar una proposición de la Volkswagen, que está muy interesada.

Ante una pregunta del señor Presidente de la Junta de Gobierno sobre las firmas automotrices que están actuando en Brasil, el Presidente de la Comisión Automotriz contesta:

General Motors es el primer productor en Brasil. De las que he nombrado, actúan en Brasil la General Motors, la Ford, la Chrysler y la Mercedes Benz, a través de Brasil. De todas maneras a través de Brasil.

Por otra parte, si es que no resultare la Nissam, lo que es muy improbable, General Motors se interesa por esta categoría y Renault también se interesa por esta categoría, pero éstas son opciones de tercer y cuarto lugar.

Al fabricante de esta categoría se le exige que la caja de cambios sea fabricada en Chile. En Chile se fabrican cajas de cambio en la Planta Cormecánica; se fabrican cajas de cambio para Peugeot y para Renault, y se arman cajas de cambio de Citroen. Sin duda alguna, ya esta Planta va a tener que ampliarse para fabricar cajas de cambio a estas producciones de A2 y A1, y la proposición nuestra es que se negocie con los asignatarios, los concesionarios de estas asignaciones, la venta o el aporte de la fábrica Cormecánica, que es de CORFO en un 95%, a las sociedades éstas, porque, en realidad, CORFO no tiene por qué estar explotando una fábrica de cajas de cambio. Lo lógico es que la explote quien la ocupa.

Por último, A1. Este es el problema más difícil y el que ve la Comisión menos claro de todos. Sin duda, va a ser el problema que vamos a tener que postergar para estudiar con más detalle, porque es el más problemático.

Tenemos a la Citroen. La Citroen fabrica una citroneta que la conocemos. Es un vehículo que tiene 25 años; es un buen vehículo, que ha servido mucho, que ha sido útil en Chile, pero es un vehículo anticuado. Y resulta que hoy en día, frente a la crisis del petróleo en el mundo entero, los fabricantes de automóviles están dedicados todos intensamente a diseñar nuevos vehículos de las categorías más chicas, y muy probablemente en los próximos meses o en el año que viene vamos a tener una gama de vehículos pequeños muy modernos que hoy día no conocemos. A nosotros nos parece inconveniente trabajar el Mercado Andino con la citroneta: Citroen no tiene una red de distribución; tiene un vehículo, la citroneta, anticuado, que es mirado en menos en los demás países cuando se la menciona; en Ecuador tiene una pequeña red de armaduría y todos se ríen de ella; es un vehículo que no está hecho para las montañas, y en esos países existen grandes posibilidades de subir pendientes, y, por último, de todas las conversaciones que hemos tenido con Citroen no hemos notado ningún interés, absolutamente ningún interés en entrar en nue

SECRET

vas negociaciones para hacer nuevas inversiones. La impresión que tenemos es que Citroen desea seguir como está, porque está muy contenta con la sociedad mixta en la forma en que la negoció con el otro Gobierno, y que prefiere que no la muevan, que la dejen tranquila. La realidad es que cada una de estas empresas va a tener que invertir sobre 50 millones de dólares en Chile. Estos son cálculos de la propia Junta, y yo creo que Citroen --se lo podemos proponer, pero creo que vamos a recibir una negativa--, que Citroen va a decir: "Señores, nosotros no invertimos".

Ante la pregunta del señor Presidente de la Junta de Gobierno en el sentido de si Citroen se está ampliando en alguna forma, el Presidente de la Comisión Automotriz responde:

Citroen se está ampliando sólo dentro del programa de inversiones consultado en los documentos firmados: ellos aportan 2 millones de dólares y todo el resto lo tiene que aportar Chile. La verdad es que, a nuestro juicio, Chile no puede darse el lujo de despilfarrar una categoría. Nos dieron 4 categorías y no podemos despilfarrar una. Las cuatro las tenemos que trabajar intensamente, y creemos que darle la concesión de una categoría a la Citroen sería un poco despilfarrarla, fuera del hecho de que tendríamos que financiar le prácticamente gran parte de la inversión.

Así es que nosotros proponemos concretamente lo siguiente:

Renegociar con Citroen su contrato, considerando la eventual concesión de la asignación de los automóviles en la categoría A1 con un vehículo de amplias posibilidades en la subregión, pero no con la citroneta, porque parece que ellos van a tener un nuevo vehículo; y renegociar, en especial, las condiciones de asociación con CORFO, los términos financieros y el plan de inversiones para que Citroen acepte la responsabilidad de trabajar intensamente el mercado subregional como socio mayoritario y asumiendo los riesgos correspondiente, o sea que diga si está dispuesta a trabajar esto, a tomar los riesgos y a tirarse a la piscina, como decimos nosotros, porque si no lo hace, que también lo diga, porque nosotros buscamos otro socio. Si Citroen no estuviera de acuerdo en los nuevos términos, se dejaría la citroneta como un vehículo paralelo, o sea se seguiría fabricando en calidad de paralelo hasta 1979, y se negociaría la instalación en esta categoría con alguna de las siguientes firmas: Chrysler, que estaría interesada en producir en Chile el Simca 1.000; General Motors, que estaría interesada en producir en Chile el Chevelle que fabrica en Brasil, con un motor más chico de 1.000 cm³.; Ford, que podría producir en nuestro país el Ford chico que va a empezar a producir en la fábrica de Valencia en España, y Peugeot, que podría producir aquí el 104, que es un modelo nuevo que acaba de sacar.

SECRETARIO

Repito, señor Presidente, que esta categoría y esta negociación es la que vemos más difícil, más problemática, que no le vemos una salida clara como a las otras y que creemos que nos conviene postergarla para el final, de manera de ver todo el espectro de las posibilidades que vamos a tener en esta categoría a fin de no cometer un error o de precipitarnos y despilfarrar una categoría, pues Chile no puede darse ese lujo.

Finalmente, renegociar con Peugeot --Peugeot está en la categoría A3 y no recibimos esa asignación, o sea quedó fuera del programa-- el contrato actual, quedando el Peugeot 404, que es el que se fabrica ahora, y el Peugeot 504, que sería muy fácil empezar a fabricar como vehículos paralelos, es decir hasta el año 1979, y desligando a CORFO de la sociedad en formación, porque qué le interesa a CORFO entrar a una sociedad que está destinada a desaparecer en corto plazo.

Se cancelaría el programa de desarrollo proyectado, pero se mantendría parcialmente el programa de exportación de partes y piezas, especialmente de FEMSACO y de Ford Mecánica, porque dentro del contrato hay un intercambio de partes y piezas y no nos convendría a nosotros dejar que las fábricas FEMSACO y Ford Mecánica quedaran sin producción.

O sea, que la idea de la Comisión es que Peugeot quede en Chile fabricando el 404 y el 504 mientras no lleguen los vehículos subregionales desde Colombia.

Todas las empresas terminales que no reciban asignaciones o que no fabriquen vehículos paralelos autorizadamente, deberán terminar sus producciones a la mayor brevedad. Vale decir, promover entre los que reciban las concesiones definitivas su asociación para la instalación de nuevas plantas productoras de partes y piezas y que desarrollen procesos básicos, especialmente fundición y forja de los otros componentes utilizados, ejes traseros, cardanes, cajas de cambio, cajas de dirección, de manera de no multiplicar innecesariamente estas unidades productoras.

Me explico: Las proposiciones concretas las tengo aquí en un limitado número de copias por ser una materia tan reservada. Esto no es más que una proposición resumida, pero es para tener una idea (detalla los documentos que ha traído sobre el particular).

En cuanto a la creencia que tenemos los miembros de la Comisión sobre cómo debe realizarse la tramitación de los respectivos pasos en el futuro, hay muchas maneras de hacerlo. Nosotros pensamos que no se debe llamar a licitación; que eso sería un error y que, en consecuencia, los negociadores que se dediquen o a modificar los contratos actuales o a firmar los contratos nuevos, deben tener el más alto respaldo, porque van a estar en una posición muy especial: otorgando concesiones definitivas a firmas internacionales sin licita-

SECRETARÍA DE ECONOMÍA

DEMANDA DE CAMIONES SUBREGION ANDINA EN PROYECCION HISTORICA PARA 1980.

CATEGORIA	BOLIVIA	COLOMBIA	CHILE	ECUADOR	PERU	VENEZUELA	RENDIMIENTO US\$
B.1 U. US\$	3.650.- 14.600.-	11.890.- 47.568.-	15.193.- 60.772.-	3.895.- 15.580.-	10.675.- 42.700.-	8.663.- 34.662.-	53.968.- 215.872.-
B.2 U. US\$	1.053.- 6.318.-	3.430.- 20.580.-	4.383.- 26.298.-	1.123.- 6.738.-	3.079.- 18.474.-	2.499.- 14.994.-	15.567.- 93.042.-
B.3 U. US\$	2.166.- 21.660.-	6.747.- 67.470.-	9.162.- 91.620.-	2.222.- 22.220.-	5.975.- 59.750.-	3.848.- 38.480.-	30.100.- 301.000.-
B.4 U. US\$	150.- 3.000.-	800.- 16.800.-	500.- 10.000.-	250.- 5.000.-	800.- 16.000.-	1.650.- 33.000.-	4.150.- 83.200.-
TOTAL U. TOTAL US\$	7.019.- 45.578.-	22.869.- 151.618.-	29.218.- 188.490.-	7.490.- 49.538.-	20.529.- 136.924.-	16.660.- 121.126.-	103.785.- 693.274.-
	6,59%	21,8%	27%			17%	

8705

A N E X O N O 2.

DEMANDA DE AUTOMOVILES SUBREGION ANDINA EN PROYECCION HISTORICA PARA 1980.

CATEGORIA	BOLIVIA	COLOMBIA	CHILE	ECUADOR	PERU	VENEZUELA	RENDIMIENTO US\$
A.1 U. US\$	362.- 684.-	10.852.- 21.708.-	24.288.- 48.576.-	716.- 1.432.-	2.609.- 5.218.-	5.279.- 10.558.-	44.088.- 88.176.-
A.2 U. US\$	2.779.- 7.593,3	13.534.- 36.541,8	9.967.- 26.910,1	4.667.- 12.600,9	21.164.- 57.142,8	15.239.- 41.145,3	67.350.- 181.045.-
A.3 U. US\$	1.368.- 4.788.-	10.663.- 37.320,5	9.701.- 33.953,5	5.296.- 18.536.-	17.534.- 61.369.-	25.971.- 90.898,5	70.553.- 246.865,5
A.4 U. US\$	2.473.- 12.365.-	9.026.- 45.630.-	4.778.- 23.890.-	2.660.- 13.310.-	7.190.- 35.950.-	58.709.- 293.545.-	84.836.- 424.180.-
TOTAL U. TOTAL US\$	6.962.- 25.340,3	4.407.- 140.700.-	48.734.- 133.300,4	13.339.- 45.868,9	48.497.- 159.679,8	105.198.- 436.146,8	266.807.- 941.066,5
	2,69%	14,95%	14,17%	41,87%	16,99%	46,35%	100%

SECRETARIO

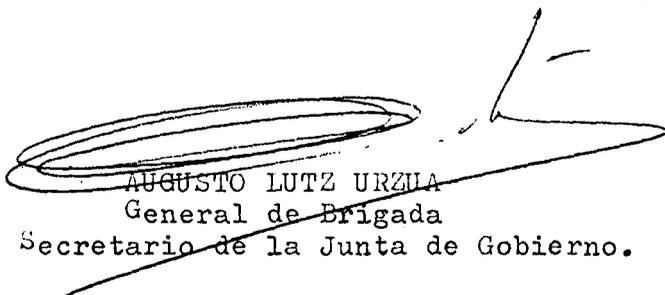
ciones. Creemos nosotros, entonces, que la Comisión debe tener alguna constitución legal, ya sea por decreto supremo o por decreto-ley, no sé cómo se estila. Estimamos que esto es indispensable, porque nuestros tres meses de trabajo han sido arduos y difíciles. Con la sola excepción del Comandante Sepúlveda, que forma parte del Ejército, todos nosotros somos civiles y nos hemos dedicado full time a esto durante tres meses, pero, evidentemente, no podemos seguir durante 1974 y 1975 haciendo lo mismo. Eso es obvio, a pesar de que estamos dispuestos a dar una parte importante de nuestro tiempo a esto, como es lógico. Por ello, creemos que es indispensable agregar a la Comisión unas dos o tres personas de muy alto nivel, cuyas sugerencias les podemos hacer --ya tenemos los nombres--, para contratarlos full time como negociadores, por que en esta materia es indispensable el trabajo a full time. En la primera conversación que tuve con el General Nuño, él me propuso trabajar full time. Le expliqué que no podía y, entonces, él me dijo "Conforme".

--La Junta está de acuerdo en principio con la proposición y trabajo realizado por la Comisión Automotriz, la cual será estudiada más en profundidad.

--Se levanta la sesión a las 14.00 horas.



AUGUSTO PINOCHET UGARTE
General de Ejército
Presidente de la Junta de Gobierno.



AUGUSTO LUTZ URZÚA
General de Brigada
Secretario de la Junta de Gobierno.

SECRETARIA

A N E X O N º 3.

RESUMEN DEMANDA AUTOMOVILES Y CAMIONES DE LA SUBREGION ANDINA EN PROYECCION HISTORICA PARA 1980.

	BOLIVIA	COLOMBIA	CHILE	ECUADOR	PERU	VENEZUELA	UNIDADES US\$
CAMIONES	45.578.-	151.618.-	188.490.-	49.538.-	136.924.-	121.126.-	693.274.-
AUTOMOVILES	25.340,3	140.700,3	133.330,4	45.868,9	159.679,8	436.146,8	941.066,5
DERIVADOS	1.519,9	8.387,5	8.046,8	2.528,9	9.219,9	25.646,5	55.349,5
JEEPS	1.804.-	31.136.-	3.296.-	5.568.-	5.876.-	32.496.-	80.176.-
TOTAL US\$	74.242,2	331.841,8	103.509,8	103.503,1	311.699,7	615.415,3	1.769.866 millones US\$

ASIGNACIONES SECTOR AUTOMOTRIZ.

	AUTOMOVILES A.				CAMIONES B.				
	1	2	3	4	1	2	3	4	
VENEZUELA			x	Ford xx				x	
COLOMBIA		Renault x				Fiat x c.Trailer			
ECUADOR	x				x				
PERU			Toyota x			Volvo x	Volvo x		Motocicletas Tractores
BOLIVIA						x			Montacargas
CHILE	x	x			x		x		Cargador frontal.

33
27
67
4