

ACTA N° 148-a.

--En Santiago, a veintidós días del mes de agosto de 1974, siendo las 11.40 horas, se reúne la Junta de Gobierno en Sesión Secreta para tratar las siguientes materias:

1.- Situación de exportaciones e importaciones con Perú.

El señor ALMIRANTE MERINO informa lo siguiente: El Perú tuvo cerrados los permisos para importar cualquier cosa que venga de Chile, debido, según informaciones que poseo, a que, aparentemente, nuestro país ha suspendido desde hace ocho meses las compras de fibra acrílica. Por tratarse de un monto considerable, la merma ascendería a 5 millones de dólares.

Es efectivo que se paralizaron las compras chilenas de acrílico, pero en esta materia nosotros no podemos presionar al comercio. Por los antecedentes que poseo, Perú habría tomado la decisión de paralizar el comercio con Chile hasta que se solucione esta situación.

Al respecto, el Ministro de Economía me ha informado que más o menos desde mayo, el Perú empezó a especular con la fibra acrílica y la tenía al mismo precio que nosotros la podíamos comprar en Estados Unidos. O sea, a nosotros nos sale más cara la fibra de EE. UU. por el transporte y por el paso del Canal, pero la calidad de la fibra americana es 50% superior, según el Ministro, a la peruana.

¿Quiénes compran fibra acrílica? Prolene y todas las firmas que hacen tejidos. Entonces, ante la igualdad de precios, decidieron buscar donde está la mejor calidad, ya que los precios eran iguales. En vista de eso, Perú adoptó esta medida.

Agrega la información que poseo que, además de estar paralizadas en Perú las licencias para importar de Chile, por ejemplo, conservas, no se las otorgan tampoco para importar los Vinos Undurraga. Mis informantes piden que se averigüe esto y se trate de solucionar; pero lo único que podríamos hacer nosotros es decirles a nuestros importadores que compran en Perú y si me contestan que al hacer las compras en Perú les sale más caro y que en ese caso habría que subvencionarlos, eso no se puede hacer.

El problema se torna grave porque en otra parte de la información se dice que si esta situación no se soluciona, en el Perú se podría iniciar la compra de conservas argentinas. De modo que el problema no es tan sencillo como parece.

Por otra parte, en el último informe de CORFO Nueva York viene la siguiente información: Ecuador canceló toda la importación de drogas y productos farmacéuticos que venían del Perú. Las dos más grandes plantas de productos farmacéuticos están en Colombia y en Perú. La peruana es superior y normalmente ha provisto a Venezuela, Ecuador, Bolivia, y algo importamos no

sotros, poca cosa. Ecuador ha desarrollado su química farmacéutica y, entonces, paró la importación de Perú y de Colombia, pero más que nada del Perú, con lo cual se produce el siguiente problema: En Perú no hay inversión de capital nacional ni extranjero. En este momento, yo diría que las únicas fuentes de entradas son dos: los productos del área estatal, por una parte, por ejemplo, la firma Bayer, que está dentro de esa área; pero el área estatal no tiene entradas. Y si le ha cerrado las puertas Ecuador y nosotros hemos cambiado nuestro punto de importación a EE. UU. o a Alemania, estamos en una situación bastante difícil. Nosotros exportamos conservas, vino, zapatos, pero nada trascendente. Y lo que sí nos puede ocasionar un deterioro es en la parte diplomática.

En resumen, nuestros productos tienen colocación en otros mercados, por que somos los únicos que producimos fruta envasada. Por ejemplo, en Brasil, Ecuador, Colombia y Centroamérica. De modo que no se trata de un mercado restringido para nosotros. En cuanto a los vinos, no hay problemas para exportarlos. Sin embargo, traigo este problema a la Junta por las repercusiones diplomáticas que pueda tener.

--Los señores miembros de la Junta intercambian opiniones respecto de la situación en Perú.

2.- Resolución-sobre presentación de la Comisión Nacional Automotriz.

El señor GENERAL LEIGH recuerda que durante la reunión anterior se llegó a la conclusión de que no era conveniente llamar a propuestas públicas por el tiempo que se iba adormorar en salir una resolución al respecto, y que el señor Ministro de Coordinación Económica propuso negociar directamente con las empresas.

El señor ALMIRANTE MERINO considera que la parte más importante y difícil de las bases es aquella que dice que las firmas interesadas deberán poseer la gama más extensa de vehículos y/o sus derivados. Agrega: se encuentran instaladas en Chile las empresas Citroen, Fiat y Peugeot que, a pesar de estas instaladas, no cumplen las condiciones acordadas por la Comisión. Sin embargo, debe tenerse en cuenta de que, actualmente, están empleando más o menos 30 mil empleados, entre industria automotriz e industrias anexas. Además, tanto la Citroen como la British Leyland se encuentran paralizadas y la industria subsidiaria ENACAR también y ha despedido a toda su gente. Entonces, si nos atenemos a las bases en el sentido de exigir que las empresas sean capaces de producir cuatro categorías, tanto en automóviles como camiones, resulta que, por ejemplo, Citroen no las produce en camiones.

Lo que me preocupa es lo siguiente: tengo aquí el cuadro de la situación industrial de Arica. Es extraordinariamente crítico y puede producirse un éxodo en esa ciudad en el momento más negativo para nosotros.

El señor GENERAL LEIGH expresa: Debemos internacionalizar a Arica, no políticamente, sino que atraer capitales extranjeros a esa ciudad, con el objeto

de que el hueso se endurezca ante apetitos foráneos.

El señor ALMIRANTE MERINO agrega: La idea del señor Sáez es llevar a Arica el máximo de capital americano y entre Iquique y Arica, donde haya cualquier tipo de mina, entregar una proporción a ellos a fin de tener ese tapón en el Norte.

El señor GENERAL LEIGH se manifiesta totalmente de acuerdo con lo señalado por el señor Almirante Merino.

Recuerda que la Junta debe hoy pronunciarse sobre lo siguiente: Decir a la CORFO si la autoriza para no llamar a propuesta pública, sino que para negociar directamente con las empresas, llamando, por ejemplo, a las 10 que cumplen las exigencias.

El señor ALMIRANTE MERINO manifiesta su preocupación ante la posibilidad de que las industrias que actualmente están instaladas en el país no queden entre las seleccionadas, pues ello podría acarrear un aumento de la cesantía.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA informa que, según señalaron los expositores, Citroen cuando supo que tenía posibilidades de quedarse, se puso dura. Añade: Se podría llamar a unas 10 empresas. El ideal sería que una tuviera su casa matriz en Europa, otra en Asia y otra en América.

El señor GENERAL LEIGH hace notar que la responsabilidad que asume la Junta al no llamar a propuesta pública es enorme, pero estima que ello no importa pues lo que se desea es caminar con rapidez y tomar decisiones. Agrega que en la reunión pasada se vio que llamar a propuesta pública significaba tratamientos interminables.

El señor ALMIRANTE MERINO expresa que, por encontrarse ausente del país el Ministro de Coordinación Económica, las instrucciones que se den a la CORFO no deberán hacerse públicas hasta que regrese el Ministro.

El señor GENERAL LEIGH manifiesta que se harían públicas una vez que la CORFO traiga la negociación en su último estado.

--Siendo las 19 horas, se incorporan a la sesión el señor General Palacios, Vicepresidente de la Corporación de Fomento, y los integrantes de la Comisión Nacional Automotriz, Tte. Coronel señor Sepúlveda y Abogado señor Ovalle.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA informa lo siguiente a los miembros de la Comisión Nacional Automotriz: En cuanto a las negociaciones con las empresas automotrices, la Junta ha decidido que éstas se realizan sin propuesta pública. Pero hay que meditar mucho lo que sucederá con las empresas que no queden en el país y que actualmente están instaladas al decirles, por ejemplo, que no seguirán operando en cuatro años más, pues ello significará una caída casi vertical en la producción y despido de personal, lo que producirá cesantía.

El señor General Palacios, VICEPRESIDENTE DE CORFO Y PRESIDENTE DE LA COMISION NACIONAL AUTOMOTRIZ, expresa: A las empresas actualmente instaladas y que después de la licitación quedaran en Chile, obligadamente habría que otorgarles un crédito, pues en la actualidad están trabajando, pero muy poco; además, están desfinanciadas, tienen deudas enormes y no han pagado los impuestos al Fisco. A Citroen, por ejemplo, que fue a hablar con la Comisión, se le dijo que no podría presentarse a la licitación como la sociedad CORFO-Citroen, y ellos están de acuerdo en que así sea, pero necesita un crédito para poder subsistir.

El señor Ovalle, integrante de la COMISION AUTOMOTRIZ, expone: Quisiera hacer una consideración muy breve respecto de la primera instrucción que el señor Presidente nos ha manifestado, respecto de la conveniencia de hacer negociaciones directas.

Nosotros hemos pensado que para hacer una negociación directa que sea justa y adecuada y en la que se den a todas las empresas a las cuales invitamos las mismas posibilidades de ofrecer lo que nosotros queramos que en definitiva sea la industria automotriz en Chile, debemos poner unas bases ciertas. No podemos decirles que vengan a ofrecer lo que ellos quieran. Tenemos que basarnos en el documento que hemos preparado. Consideramos que es muy importante que demos a esta negociación el carácter de concurso, a fin de que las empresas sepan que hay otras que están preocupándose también de esta materia y que van a tener que hacer algo en competencia con las demás. Nos agradaría que se realizara en esta forma por lo siguiente: por el hecho de que, tanto el Gobierno de Chile como específicamente la Comisión, queden con una posición muy clara frente al público en general y frente a las empresas, en el sentido de que no hay absolutamente nada que va a estar escondido. Decirles a las empresas: "Estas son las bases. Esto es lo que queremos".

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA manifiesta: Estamos totalmente de acuerdo con Ud. O sea, que la única diferencia sería que en vez de hacer un concurso público se haría un concurso por medio de invitaciones.

El señor ALMIRANTE MERINO expresa: Las bases son muy estrictas y no las puede cumplir cualquier empresa. Por lo tanto, automáticamente unas se eliminarían, pero nosotros no estaríamos eliminando automáticamente y a priori a nadie. Entonces, se les podría decir a todas que pueden concursar.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA agrega: O sea, les estamos fijando las reglas del juego, muy estrictas, pero habrá dos o tres empresas que llenaran esas reglas del juego.

Un integrante de la COMISION AUTOMOTRIZ aclara: Hay 6 empresas que las cumplen todas. Son: General Motors, Chrysler, Fiat, Renault, Nisan, British Leyland, Citroen. Hago el alcance de que Renault y Citroen son una combinación con una empresa francesa.

Perdón la duda, pero no alcanzo a comprender cuál sería la extensión

de las firmas invitadas. ¿Se acogería la sugerencia de la Comisión en el sentido de invitar a las 14 empresas que cumplen el mayor número de exigencias?

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA responde: Uds. seleccionaron un conjunto de empresas. Las únicas que van a cumplirlas todas son las americanas, pero también pensamos que si nos amarramos sólo con las americanas es muy peligroso. Lo ideal sería tener unas dos compañías americanas, una en Europa y una en Asia.

El señor VICEPRESIDENTE DE LA CORFO dice: Como bien dijo el señor Almirante Merino, se podría llamar a las 14 empresas y ellas verán si cumplen las exigencias o si no las cumplen.

El señor ALMIRANTE MERINO acota: Vuelvo al punto inicial sobre el aspecto imagen. Considero que se debería publicar que el que quiera presentarse que lo haga, dentro de estas bases y, automáticamente, junto con conocer las bases, algunas empresas van a decir que no pueden concursar porque no cumplen los requisitos. La Comisión no va a perder tiempo, porque el que no cumpla con las bases no se va a presentar. La parte difícil es el Capítulo IV, donde está todo el detalle de la fabricación, los requisitos que al respecto cumplan las empresas.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO manifiesta: La única inquietud ha provenido --y fui franco al decirlo en presencia del Ministro de Hacienda-- del hecho de que el señor Ministro insiste y hace hincapié que, en cuanto al aspecto arancelario, debe estar muy claro y metido dentro del documento que no habrá excepciones, que hay que regirse por el Estatuto del Inversionista y que no habrá trato preferencial. Prácticamente, él me ha pedido que esto esté involucrado, pero tengo entendido que, según este sistema, tendrían cierto trato preferencial.

Un integrante de la COMISION AUTOMOTRIZ aclara: Durante el período de puesta en marcha, y está conversado con personeros del Ministerio de Hacienda, en lo que ellos están de acuerdo en el sentido de que habrá un arancel un tanto superior que se irá paulatinamente desgravando. Sería imposible pensar en el desarrollo tecnológico que nosotros tenemos previsto sin dar una protección inicial. En este momento se pueden importar al país repuestas, partes y piezas con 40% de protección. Evidentemente, si no se da un porcentaje como el que se ha pensado, que en el Pacto de Cartagena llega a 115%, sería imposible pensar en un desarrollo nacional de esta industria.

El señor ALMIRANTE MERINO advierte: En el Estatuto del Inversionista nosotros decimos que el inversionista extranjero no tendrá protección con relación al nacional respecto de la misma materia; pero aquí no habrá productores nacionales, pues se trata de industrias que se van a instalar en nuestro país y no tendrán competencia nacional. De manera que eso podría tener un trato discriminatorio durante el período de la puesta en marcha.

Otro punto que nos interesa frente al Pacto Andino es que en la catego-

ría A1 los únicos vehículos que hay son el Fiat 600 y la citroneta.

Un miembro de la Comisión Nacional Automotriz expresa: Y los nuevos Fiat 126, 127 y 128, de 960 cm., cuyo valor es más económico en un tercio y que tienen una característica especial para la exportación. Cuando se trata del Mercado Andino, debe tenerse en cuenta que un motor de potencia fija a nivel del mar, cambia sustancialmente a 4 mil metros de altura, pierde 40% de la potencia. Estos problemas se pueden solucionar con empresas grandes que posean líneas completas de motores, como es el caso, por ejemplo, de la Fiat, que puede montar un motor de distinta cilindrada al mismo vehículo para que, a un determinado rango de altura, opere con la misma potencia que a nivel del mar. En tanto que en el caso específico de la Citroen, en la citroneta, no se produce esa solución, pues ésta tiene un desarrollo y una significación a nivel del mar y en terreno plano, pero no es un vehículo flexible en cuanto a su motor, pues si se le coloca un motor de más potencia, su diseño es demasiado débil y no lo resiste. Este es uno de los tantos problemas que se nos presentan con este vehículo Citroen.

Ahora, quisiera permitirme exponer lo siguiente: si se observa el cuadro de firmas a las cuales tenemos que llamar, la situación se presenta perfectamente clara y muy conveniente para Norteamérica y para Japón. Pero en Europa hay una diferencia entre la línea francesa y la línea italiana. A nuestro entender, se presenta una diferencia substancial al respecto: en la línea francesa, se trata de un conjunto de empresas que en este momento está siendo gobernada por Michelin (fonético). Citroen está siendo absorbida por Peugeot en razón de que los ejecutivos de la primera llegaron a la conclusión de que no tenían la misma capacidad, audacia e inteligencia que Peugeot. Esto significa que en un plazo mediano vamos a encontrarnos con una empresa que será absorbida y desaparecerá, que es Citroen.

Por lo tanto, en Europa nos quedaremos dependiendo o de una línea francesa cuya empresa está en transformación, o de una línea italiana que tiene la ventaja respecto de las otras de que es una sola empresa con un mismo mando, una misma doctrina y una misma tecnología y que tiene toda la gama de los vehículos y toda la gama de los camiones.

Cuando se pensó ese diseño de licitación se tuvieron en vista algunas exportaciones. Entre ellas, consistía en buscar la posibilidad de la competencia y la posibilidad de la sustitución de empresas en el último término; es decir, una vez que estas empresas ya se hubieran fusionado al máximo. Nosotros suponemos que este equipo consumidor va a existir, una empresa en Japón, una en Norteamérica y en Europa la que tiene más vinculación y más arraigo es la Fiat; incluso tiene acciones dentro de la empresa francesa. Los problemas son muy cambiantes en esto. Entonces, desde el punto de vista de la estabilidad de la industria automotriz, la Fiat ofrece más garantías.

Desde el punto de vista de una aparente solución momentánea a un problema laboral, parecería que la Citroen y Peugeot dieran solución, pero a corto pla-

zo nos vamos a encontrar con problemas mucho más delicados. Claro que el aspecto que preocupa al señor Presidente respecto de la situación laboral, en caso que de la Fiat y de las industrias francesas deba quedar una sola. Fatalmente, debe quedar sin dueño o Rancagua o Arica o Los Andes. Son tres centros grandes, pero debe quedar una firma de Europa. Entonces, este problema se piensa que podría re solverse o fortaleciendo Arica con la General Motors; con los japoneses instalados en Casablanca, donde tenemos 1.500 personas que quedan desocupadas en diciembre, o con la otra empresa entonces europea que quedaría en Rancagua.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO hace notar: La Ford no ha manifestado interés en nada. Sólo ha puesto dificultades.

Un miembro de la COMISION NACIONAL AUTOMOTRIZ agrega: Hay diferencia substancial de la actitud de la Ford en Venezuela y en Chile. En Venezuela está haciendo grandes inversiones; tiene una planta de 40 mil metros cuadrados; hay una actividad tremenda. En cambio, en Chile no ha querido ni siquiera tomar la planta; no gasta un centavo en nuestro país. Desde el punto de vista andino, el problema está resuelto para ellos: entran por Venezuela en muy buenas condiciones. No así la General Motors, pues resulta que el único asiento que tiene más fuerte es en Chile, lo que también le ocurre a la Nisan.

La instalación que quedaría vacante, que es la de Los Andes, con Peugeot, sería absorbida entonces con una ampliación de Cormecánica. Por lo tanto, ahí hay una combinación, porque Cormecánica necesariamente debe ser ampliada para entrar a producir a niveles de escala. Las 40 mil cajas en este momento son insuficientes. Cormecánica dependería de quien ofrezca las mejores condiciones.

Yo creo que hay un punto que es muy importante aclarar. Tal como se dijo en la reunión pasada, antes que las empresas que queden en definitiva en Chile produzcan, pasará un lapso de 2 a 4 años; de manera que tenemos que adoptar las medidas del caso para que no se produzca un problema serio de cesantía o de menos cabo de la infraestructura industrial existente en este momento durante ese lapso. Siguiendo las instrucciones que nos dio el Jefe Supremo de la Nación, en este momento estamos precisamente conversando con las empresas terminales de manera que se produzca un vehículo económico, de características de una baja cilindrada que abarque precisamente este período de 2 a 4 años solamente. De modo que esperamos que el problema señalado no se produzca con toda la intensidad que debiera por el hecho de seleccionar nuevas empresas, y es muy posible que se puedan combinar las dos cosas. Es decir, que las empresas que mediante esta negociación lleguemos a seleccionar en definitiva sean las mismas que el próximo año estén produciendo los vehículos económicos. De manera que la situación no está demasiado desarticulada, como aparentemente pudiera aparecer.

Lo que sí nos preocupa mucho es el problema actual de falta de capacidad de adquisición que están enfrentando las empresas. La mayoría está con problemas de exceso de producción, por una parte, Por otro lado, por el deterioro que sufrie ron durante los tres años de desgobierno anterior, efectivamente están enfrenta -

dos a déficits bastante grandes. Citroen tiene un déficit de sobre 4 mil millones de escudos. Fiat, cercano a esa cantidad. Peugeot se está defendiendo en mejor forma, pero también su déficit es de cerca de 2 mil millones de escudos que se visualizan en la deuda que tiene con Tesorería por el pago de impuestos a la compraventa y sustitutivo; de manera que ahí habrá que darles una ayuda en alguna forma.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA expresa: Yo creo que el automóvil del futuro deberá ser el más económico, porque al cubrir el país con vehículos se crea un problema enorme de combustible, el que en este momento vamos a tener que importar. Actualmente, estamos importando casi 76% y vamos a llegar al 90%.

El señor ALMIRANTE MERINO agrega: La Citroen y la Fiat tienen que seguir produciendo durante el primer lapso, hasta que empiecen a funcionar las otras. Debemos darles la seguridad de que hay mercado.

Ahora, cabe preguntarse: si de las seleccionadas todas pueden cumplir los requisitos, cuál va a ser el elemento determinante para decidir. Esa es la parte crucial. Estimo que la parte determinante tendrá que estar en la capacidad de producir componentes y partes para exportación en cuanto eso nos baje el precio de producción para el mercado andino del artículo. De lo contrario, no.

Uno de los integrantes de la COMISION NACIONAL AUTOMOTRIZ expresa: Existe un período pre Pacto Andino y un período de Pacto Andino. Antes del Pacto Andino no operarán tres empresas que producirán toda la gama de vehículos. Una vez que se produzca el Pacto Andino, vamos a reunir a estas tres empresas y a ver qué vehículos fabrica cada una de acuerdo con su mejor especialidad y de acuerdo con lo que resulte en definitiva en el Pacto Andino.

El señor ALMIRANTE MERINO agrega: Supongamos que nosotros seleccionamos a General Motors, que es capaz de fabricar todo. Desgraciadamente, de acuerdo a las condiciones del Pacto Andino, esta empresa se debe especializar en algo. ¿Cuál categoría será esa? Porque General Motors puede producir, por ejemplo, B1 y la Fiat también, pero tiene que ser una sola.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA dice: Tengo entendido que también Ecuador cedería una categoría.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO contesta: Eso está por aclararse.

Un miembro de la COMISION AUTOMOTRIZ aclara: La idea fundamental es que a nosotros no nos interesa tanto como país la producción del vehículo terminado propiamente tal, como el desarrollo de partes y piezas que creemos que Chile está en condiciones como para que se produzcan en grandes cantidades. De manera que la selección final de qué modelo van a producir las empresas va a ser prácticamente una autoselección entre ellas. Ellas están especializadas; tienen incluso en cierta forma ya avanzados no sólo los estudios sino que la invasión del mercado, de manera que el propio público determinará teóricamente, por ejemplo, que

la categoría A1 sea para General Motors, porque tiene el mejor automóvil que ha dado mejores resultados en la subregión. Por lo tanto, en eso va a existir efectivamente un proceso de selección natural.

El señor ALMIRANTE MERINO dice: Pero durante el período hasta el Pacto Andino, General Motors podría estar autorizada para producir todos los elementos que tenemos asignados.

Un miembro de la COMISION NACIONAL AUTOMOTRIZ responde: Hemos conversado con las empresas, las que están totalmente de acuerdo en dedicar su inversión a producir componentes; de manera que, incluso, podría existir la posibilidad de importar automóviles que fueran necesarios para el mercado y que no fueran convenientes desde un punto de vista estrictamente económico de producirlos. Ellos van a producir los automóviles que mejor convengan. Seguramente serán muy pocos modelos; y si el país lo requiere y se dan las condiciones para que el mercado absorba otro tipo de modelo, habrá que importarlo.

Lo que sí nos interesa es que haya una gran intensidad en la producción de componentes y ellos están pensando en una cantidad muy grande por nuestros minerales, y no sólo serían para el Pacto Andino, sino para otros países de otras zonas.

El señor ALMIRANTE MERINO dice: En eso yo creo que no hay más que pensar. Lo único importante es que las que están trabajando ahora no paraliquen. Eso no se puede permitir. Hay que asegurarles el mercado de una cantidad mínima. Eso habría que conversarlo con el Ministro de Hacienda.

Ante la aseveración del señor PRESIDENTE DE LA COMISION en el sentido de que la Citroen acepta quedarse al recibir el crédito, deshaciendo la sociedad con CORFO, el señor ALMIRANTE MERINO expresa: ¿Y qué haríamos con el Fiat 600 de los que hay miles en Chile? Es cuestión de imagen. Los Gobiernos pasados lanzaron la citroneta y el Fiat 600 como el vehículo popular. Si eliminamos a estas dos empresas y Chile se queda sin vehículo barato, nuestra imagen es negativa y se desvanece en cuanto a las posibilidades que estamos anunciando para el futuro respecto de que el pueblo debe tener acceso al transporte barato, al vehículo propio.

Un miembro de la COMISION AUTOMOTRIZ contesta: Nosotros tenemos ^{pre} asignada la categoría A1, de manera que ese vehículo existirá aquí de cualquier manera. Se podría ocupar a Citroen, Nisan y Fiat. Pero es muy diferente la situación de estas marcas en cuanto a la exportación. Si se recorre la subregión andina, en el único país donde se encuentran citronetas es en Chile. No se ve una citroneta ni en Lima ni en Ecuador, en Colombia ni menos en Venezuela. En cambio, se ve el automóvil Fiat y toda la línea Nisan y, además, el Volkswagen, pero está en la categoría A2. En vista de esto, se le ha planteado el problema a la Citroen en el sentido de que fabrique un vehículo que sea de exportación, porque actualmente el vehículo Citroen no tiene venta en la subregión. Está muy bueno como vehículo interno, pero no tiene posibilidades en la exportación, hecho que no sucede con la Fiat

ni con la Nisan. Por lo tanto, si se suprimiera la citroneta, sería reemplazada con ventaja por cualquiera de las otras marcas. Por otro lado, en este momento en las empresas grandes están en diseño los vehículos que van a aparecer de la línea A1. Hay una revolución en la línea A1. La citroneta es el último vestigio que queda de un vehículo de hace 20 años.

El señor GENERAL LEIGH acota: Y aquí en Chile la salido la citroneta a un costo muy alto en relación con su calidad.

El señor miembro DE LA COMISION NACIONAL AUTOMOTRIZ agrega: Y ésa es la razón porque no se vende, ya que el valor de la citroneta no guarda relación con su valor intrínseco. Es demasiado alto.

Ante la afirmación del señor GENERAL LEIGH en el sentido de que en la actualidad los stocks de las compañías están abarrotados de vehículos grandes por el problema del petróleo y que sólo se están vendiendo los automóviles pequeños, el miembro de la Comisión expresa: Y en la línea de achicamiento la carrera la lleva la Fiat. La Citroen es una empresa quebrada en Europa. y en Chile, si se le da un crédito para ayudarla, debe pagar los intereses correspondientes, con lo cual su deuda llega a 6 mil millones de escudos. En una producción de 10 mil vehículos, tiene Ud. entonces un recargo por concepto de financiamiento de 600 mil escudos. Es decir, el valor de la Citroneta en estos términos es muy próximo al valor de un Peugeot. Para que la citroneta, desde el punto de vista comercial, pueda seguir subsistiendo en Chile, habrá que financiarla y subsidiarla. De otro modo, la empresa va a la más terrible de las quiebras, porque nadie puede comprar un vehículo en ese precio teniendo las otras líneas que son inmensamente más ventajosas y más baratas.

Nosotros hemos calculado un período transicional para el término de operaciones de las empresas. En este momento, antes de la licitación ya les pedimos las cotizaciones por los juegos C.K.D. (fonético) con validez de precio para todo 1975, de manera que las empresas que no sean seleccionadas no suben los precios. Entonces, resuelta la licitación, con esos paquetes de valores vamos a fijar el número de unidades con las cuales debe financiarse el término de las operaciones, que, en el fondo, va a ser el tiempo que necesitamos para levantar la otra industria. De modo que lo único que hay es traspaso de personal.

El señor ALMIRANTE MERINO anota: Pero eso sólo es factible siempre que el producto que salga tenga un precio tal que sea atractivo para el mercado comprador; si no, no sacamos nada.

Un miembro de la COMISION AUTOMOTRIZ manifiesta: Por eso que la General Motors tiene el otro diseño mundial. Fabrica en niveles de escala, exporta y con eso, entonces, produce su vehículo.

El señor GENERAL LEIGH dice: Yo creo que estamos en situación de dejar que CORFO siga adelante, porque se van a despejar un sinnúmero de interrogantes cuando se comiencen a hacer los contactos.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA expresa: Aquí hay dos líneas: la de los integrantes de la Comisión en el sentido que ellos la están exponiendo, y la que tenemos nosotros en cuanto a que se mantengan las empresas que hay actualmente por el problema de los trabajadores.

Dejemos en libertad a la CORFO para ver qué nos dicen de aquí a 15 días más. De acuerdo a las reglas del juego, se llama a las empresas que quieran presentarse, y que cumplan con estas reglas. O sea, llamar a las empresas que señalamos, y si alguna otra se interesa, que se presente.

Un miembro de la COMISION expresa: al señor Presidente se le va a presentar el problema de las proposiciones de las empresas en el sentido de que su deseo va a ser que se aumente el número de firmas que queden en el país, lo que para nosotros sería bastante inconveniente. No podemos sobrepasar de 3 con toda la línea de vehículos.

Deseo hacer un alcance para tranquilidad de los señores miembros de la Junta: por informaciones directas e indirectas, a las empresas les ha llamado la atención --indirectamente, todas estas firmas están en contacto-- la forma de trabajar y de presentar los aspectos generales de la licitación en Chile. Todas están conformes en que son las que se acercan más a la perfección en cuanto a tecnicismo y a todo. Todas han manifestado esto en forma indirecta.

Otro miembro de la COMISION agrega: Creo que sería perjudicial esta invitación abierta que se ha planteado. Considero que los requisitos son bastante claros en cuanto a invitar personalmente a determinadas empresas, con el criterio que expusimos la oportunidad anterior. Primero, se llamaría a las empresas que cumplan con toda la gama de producción, y en el segundo cuadro estarían aquellas que cumplieran en mayor número en automóviles y camiones y, finalmente, que tuvieran una producción más allá de 500 mil unidades. Eso nos da un número de 14 empresas. Considero mejor solución llamar a las 14 firmas mencionadas, porque al hacer una invitación abierta nos vamos a encontrar en el caso de que se presentarán firmas que no cumplen todos los requisitos y no nos vamos a poder negar.

El señor ALMIRANTE MERINO estima que, aunque sean llamadas, las que no cumplen las bases no se presentarán.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA deja establecido: Estimo conveniente decir públicamente: "Señores, después de estudiadas todas las empresas de acuerdo con este cartabón, hemos seleccionado a éstas porque son las únicas que cumplen con las bases.

Un integrante de la COMISION AUTOMOTRIZ agrega: Eso sí. Nosotros tenemos tan claro esto, que una vez terminado el proceso nosotros ponemos toda la documentación a disposición de quien quiera, para que la vea y examine a fin de que si alguien tiene alguna objeción, puedan comprobar como se actuó viendo los antecedentes.

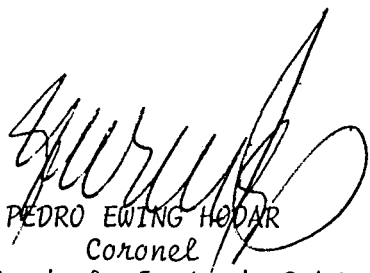
Hemos recibido carta ya de la Embajada argentina solicitando que se lla-

me a la Fiat Concord (fonético) y también a la I.M.E. (Fonético), empresas en una de las cuales es mayoritario el Estado argentino. Y ahora hemos tenido informes de que también es mayoritario en la Fiat Concord; o sea, se reflejaría de nuevo el problema de Pegaso, con la diferencia de que tendríamos a un vecino de mayorista. Entonces, si el señor Presidente nos autoriza, podríamos también agregar una parte a la licitación en la que diga que se estudiarán especialmente los casos en que el Estado sea mayoritario en las acciones, porque ese asunto es delicadísimo.

El señor ALMIRANTE MERINO hace notar: Eso está salvado en la parte de las bases que dice que la casa matriz deberá estar en EE. UU., Japón o Europa Ocidental.

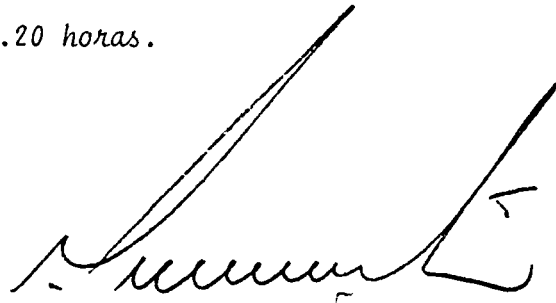
--La Junta de Gobierno resuelve autorizar a la Comisión Nacional Automotriz, específicamente a la Corporación de Fomento, para llamar a las 14 empresas señaladas anteriormente a concurso en materia automotriz, sobre la base de los requisitos preparados por dicha Comisión y de las instrucciones dadas a ésta por la Junta de Gobierno; lo que se realizará por medio de negociación directa.

--Se levanta la sesión siendo las 20.20 horas.



PEDRO EWING HODAR
Coronel

Secretario de la Junta de Gobierno.



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