

ACTA N° 147-a.

--En Santiago, a catorce días del mes de agosto de 1974, siendo las 16.17 horas, se reúne la Junta de Gobierno en Sesión Secreta para tratar las siguientes materias:

Se recibe en audiencia a los señores Ministros de Coordinación Económica; de Hacienda; de Economía, Fomento y Reconstrucción; de Transportes; Vicepresidentes de la CORFO, Banco Central y Banco del Estado; Jefe del Comité Asesor de la Junta; Asesor Económico de la Cancillería; Asesor Económico del Ministerio de RR. EE.; Teniente Coronel Carlos Sepúlveda; Alfredo Ovalle; Arturo Mackenna, Humberto Díaz; José Luis Cerda; Pierre Pehmann; Coronel Sr. Danús, Coronel Sr. Reyes y Cdte. Sr. D'Hainaut, del Comité Asesor de la Junta, y Gonzalo Arrau, Abogado del Banco Central.

1.- Exposición de la Comisión Nacional Automotriz.

El señor VICEPRESIDENTE DE LA CORFO expresa lo siguiente:

Antes de dar paso a los aspectos netamente técnicos del informe que hoy presenta la Comisión Nacional Automotriz ante la H. Junta de Gobierno, he estimado necesario hacer un pequeño recuento de lo obrado hasta la fecha, con el objeto no sólo de hacer un recuerdo de todo lo sucedido, sino, también, de cómo se gestó esta Comisión y la labor difícil a la que se ha visto abocada en el último tiempo.

La Comisión Nacional Automotriz que tengo la honra de presidir, está formada por el Ingeniero y ex Gerente General de CORFO señor Humberto Díaz; por el Ingeniero y también ex Vicepresidente de CORFO señor Pierre Pehmann; por el Ingeniero y también ex Vicepresidente de CORFO señor Alfredo Mackenna; por el Ingeniero señor José Luis Cerda; por el Abogado señor Alfredo Ovalle, y el Ingeniero militar Teniente Coronel señor Carlos Sepúlveda. Estos dos últimos en su calidad de Directores Ejecutivos permanentes.

Cabe recordar que esta Comisión nació dependiendo de CORFO, como una comisión negociadora automotriz, y realizó una exposición ante Uds. en marzo, explicando la situación de la industria y presentando una serie de medidas concretas por adoptar, las que fueron aprobadas en su integridad mediante oficio secreto N° 34, N° 1, del señor Presidente de la H. Junta de Gobierno, de fecha 3 de abril del presente año.

En cumplimiento del señalado oficio y teniendo presente el convencimiento del Supremo Gobierno de entregar a la mencionada Comisión el estudio y resolución de todas las materias relativas a la industria automotriz, como, asimismo, proponer el delineamiento de la política automotriz chilena en el ámbito nacional e internacional, se dictó entonces el decreto supremo 244 y el decre

to ley 536, de 17 de junio de 1974, que dieron pleno respaldo legal a las actuaciones y resoluciones de la Comisión. En consecuencia, esta Comisión ahora es independiente de CORFO. Es presidida, eso sí, por el Vicepresidente que habla, y tiene amplias facultades en la organización, planificación y decisiones que adopte, las que deben expresarse por medio de resoluciones que deben llevar, además, la firma de 2 de sus directores ejecutivos, los señores Ovalle y Sepúlveda.

Dadas las características de esta Comisión Nacional Automotriz, se encuentra vinculada cabalmente a las actividades de desarrollo industrial y de desarrollo económico, de manera que aparece acertado, y el buen criterio que se ha tenido al darle suficiente independencia, el mantenerla en estrecho contacto, a través de la persona del Vicepresidente que habla, con la CORFO, el Ministerio de Economía, el de Coordinación Económica y con el resto de la Administración Pública, y últimamente, y con el mayor agrado, con el recientemente creado Ministerio de Transportes.

Esta Comisión, además, ha desarrollado durante el último tiempo una intensa labor y se ha abocado en forma seria y eficaz a tratar de solucionar todos los problemas de esta importante industria, formulando un modelo para el desarrollo automotor chileno que ahora Uds. conocerán en detalle y que ha despertado interés no sólo en Chile, sino que en otros países de similar proceso de desarrollo.

Quisiera destacar, eso sí, el hecho de que la circunstancia de haber entregado el conocimiento y estudio de estos problemas a un grupo de personas de probada capacidad en el ambiente empresarial, a quienes en un comienzo sólo se les pidió el buen criterio y juicio para planificar y adoptar resoluciones, ha causado impresión en los países signatarios del Pacto Andino. Es así como en fecha próxima llegarán a nuestro país misiones de Perú y Ecuador que desean también estudiar el enfoque que ha dado el Gobierno chileno a este problema y acoger numerosas sugerencias e ideas concretas que han nacido de esta Comisión Nacional Automotriz chilena. Especialmente, se ha encontrado en extremo interesante el hecho de que se centralicen en un solo organismo con suficientes facultades todas las alternativas de este complejo problema asociado al sector económico y a la industria, donde normalmente intervienen instituciones a veces o políticas, o conflictivas o dispares.

En el mencionado oficio de fecha 3 de abril del presente año, el Presidente de la Junta de Gobierno ordenó que "para formular las recomendaciones que permitan adoptar resoluciones definitivas en la implementación de la industria automotriz, la Comisión operará por medio de licitaciones y negociaciones directas con las firmas". Es, precisamente éste el objeto de esta reunión: presentar, de acuerdo a lo ordenado, a la consideración de la H. Junta de Gobierno las bases de la Licitación-Concurso Oferta-Contratación Internacional que ha preparado la Comisión.

Antes de dar la palabra al Director Ejecutivo, Teniente Coronel señor Carlos Sepúlveda, en los aspectos técnicos que vamos a presentar, quisiera señalar a Uds. otras tareas que ha desarrollado la Comisión que, para una debida comprensión global del problema, se hace necesario comentar muy brevemente.

Desde luego, la Comisión Nacional Automotriz ha tomado contacto y sosteni

do entrevistas, en numerosas ocasiones, con los principales representantes de las siguientes empresas internacionales productoras de vehículos motorizados: British Leyland, Citroen, Chrysler, Fiat, Ford, General Motors, International, Mac, Magirus Deutz, Marbusing (fonético), Mercedes Benz, Nisan, Pegaso, Peugeot, Renault, Volkswagen y Volvo. Estas reuniones han tenido por principal objeto conocer el interés de las empresas por instalarse en Chile y verificar cuál esquema propuesto para desarrollar la industria tiene aceptación y se concilia con la realidad de la industria, tanto en su infraestructura nacional como en las alternativas que está sufriendo a nivel mundial, precisamente después de la llamada "crisis energética".

Correspondió a esta Comisión hacer los estudios y, en definitiva, establecer en conjunto con el Ministerio de Economía, la libertad de precios, con sujeción a información a DIRINCO cada vez que estos varían, base fundamental, no sólo de saneamiento económico, sino además de preparación para crear el ambiente propicio a la limitación internacional.

Párrafo aparte y especial mención merece la actuación de la Comisión Nacional Automotriz respecto de sus esfuerzos para dejar sin efecto la negociación del Gobierno anterior con la firma ENASA, productora de camiones Pegaso, de España. A este respecto, la Comisión, que contó con la ayuda jurídica de los estudios de los Abogados señores Julio Philippi, Alberto Pulido y Pablo Langlois, realizó un análisis completo de la situación, sostuvo las reuniones con los personeros de ENASA en España y, finalmente, acogiendo una solicitud del representante español, envió una documentada carta en la que se establecen los fundamentos legales que tuvo en consideración la Corporación de Fomento para dejar sin efecto esta negociación, que no convenía en absoluto a los intereses nacionales. Copia de esta carta hice llegar en su oportunidad al señor Presidente de la Junta de Gobierno y al Sr. Almirante Merino, además de al Ministerio de RR. EE. y a los de Economía y de Hacienda.

Conjuntamente, se han realizado las gestiones del caso para quedar en libertad de acción frente a las firmas Nisan, de Japón y Peugeot, de Francia, con las cuales personeros de la Unidad Popular habían suscrito convenios para la fabricación en Chile de los modelos Datsun y Peugeot 404 y 504. Después de varias visitas y numerosas reuniones con altos ejecutivos que vinieron de Japón y de Francia, respectivamente, se ha logrado que estas firmas, en muy buen espíritu de colaboración con el actual Gobierno, no pretendan condiciones de excepción, dejando sin compromiso eventual alguno a las autoridades para resolver sobre el futuro automotor de Chile.

Debo referirme, asimismo, a la actuación de la Comisión frente a la Sociedad CORFO-Citroen. Como Uds. saben, es una sociedad legalmente constituida, en la que CORFO tiene 51% y Citroen 49%. Esta firma francesa firmó un convenio con el Gobierno anterior que contempla una serie de obligaciones para el Gobierno de Chile, siendo quizás la principal entre todas la necesidad de un aporte de sobre 5 millones de dólares y la obligación de garantizar a la firma Citroen una utilidad anual

no inferior al 5% de los capitales invertidos, 'esquema' de absoluto corte marxista. La Comisión ha estado en permanente contacto con los ejecutivos de Citroen y CORFO, y en el mes de diciembre planteó la necesidad de modificar la estructura de la sociedad entregando, si fuera posible, la administración de esta sociedad a los ejecutivos de la Citroen en Francia, pidiendo que ellos estudien la posibilidad de adecuarse al futuro automotriz chileno, considerando la posibilidad de realizar fuertes inversiones. Lamentablemente, los ejecutivos de la empresa Citroen han contestado las cartas que se les han dirigido expresando que no piensan modificar la situación existente, y estamos plenamente convencidos de que no están dispuestos a realizar inversiones y que quieren protegerse en el respaldo que les da el hecho de tener de socio, lógicamente, al Estado chileno. Es necesario tener presente que Chile no puede quedar en forma indefinida produciendo un vehículo cuya tecnología se encuentra obsoleta, y asociado con una empresa a la que se le garantiza una utilidad, debiendo además el Estado hacer fuertes inversiones que no está en condiciones de materializar y en donde hay suficientes otras empresas privadas internacionales que quieren intervenir en la fabricación de vehículos motorizados en Chile con fuertes inversiones en nuestro país. Esta situación deberá modificarse rápidamente, y a ello se encuentra abocada actualmente la Comisión para que, mediante una negociación directa, Citroen se adecúe a los nuevos requerimientos. En caso negativo, lamentablemente habrá que sustituir a esta empresa, ya que es fundamental que una industria automotriz se encuentre trabajando en forma eficiente en la provincia de Tarapacá y, muy particularmente, en todo el Norte de Chile.

Otra misión que ha cumplido la Comisión Nacional Automotriz es la liquidación de ENARA, Empresa Nacional de Repuestos Automotrices, a fin de restituir el complejo de bienes de Ford que le había sido usurpado por la intervención tan pronto se termine la negociación respectiva. Respecto de ENARA, empresa creada por el Gobierno anterior que tenía el monopolio de la distribución de repuestos, llegando a quedar con un capital de más de 10 millones de dólares y de 3 mil millones de escudos, con la sola firma de uno de sus ejecutivos, pese a una fuerte resistencia de grupos interesados, como es lógico, la Comisión logró romper este verdadero escándalo de la Administración anterior.

Finalmente, tengo la obligación y debo referirme a la labor que ha correspondido a esta Comisión en la discusión y concertación de voluntades de los distintos países respecto del programa sectorial de integración de la industria automotriz en el Acuerdo de Cartagena

Para desempeñar en buena forma esta labor, la Comisión, además de preocuparse de tomar un cabal conocimiento de la realidad industrial de nuestro país visitando todas las plantas terminales y principales industrias fabricantes de partes y piezas, recorrió toda la subregión andina examinando los principales establecimientos industriales e intercambiando ideas con los representantes de los Gobiernos y con las principales industrias. A este respecto, he sido informado y puedo señalar con

agrado, que en todas las reuniones que se han sostenido en Lima, tanto en grupos intergubernamentales ad hoc para estudiar la programación, como en las reuniones de la Comisión, le ha correspondido a nuestro país y a sus representantes tomar el liderato y han sido, precisamente, las sugerencias de los representantes chilenos las que han permitido continuar adelante con este programa de integración que le dará a la industria la dimensión que necesita, programa que, se espera, pueda ser aprobado en el curso del presente año.

Por último, en lo que se refiere a la licitación, deseo aclarar que ella fue preparada por la Comisión Nacional Automotriz de acuerdo a un cumplimiento estricto de la política general económica aprobada por la H. Junta de Gobierno, quedando terminada el 31 de mayo de 1974. Durante los meses de junio y julio se repartió para su estudio a los Ministerios de RR. EE., Economía, Hacienda, Coordinación Económica y Transportes, Banco Central, Comité Asesor de la Junta y a otros organismos pertinentes del Estado.

En estos dos últimos meses se han sostenido numerosas reuniones entre la Comisión, en especial sus directores ejecutivos, con personeros de los referidos Ministerios y entidades del Estado, convocándose en dos oportunidades a reuniones ampliadas, siendo la última de ellas recién el 5 de agosto, que la presidí y dirigí personalmente, donde se concertaron en definitiva los puntos de vista de toda la Administración Pública. Todos los aspectos de críticas y de observaciones fueron escuchados y atendidos, vaciándolos en la presente licitación que Uds. van a escuchar. Con fecha de ayer, el señor Ministro de Hacienda ha hecho ciertos alcances que, lamentablemente, por estar ya presentado el trabajo, no fue posible entrarlos a considerar, pero puedo darle la garantía de que posteriormente, en el debate, van a ser sometidos a estudio, pero que, en el fondo del problema, no variarán la presentación, por que están considerados los puntos principales que el señor Ministro planteó.

No podría terminar sin hacer presente a los señores miembros de la H. Junta de Gobierno mi satisfacción y reconocimiento más profundo a todos los componentes de esta Comisión Nacional Automotriz que en forma tan abnegada como desinteresada se abocaron al profundo estudio de este delicado problema. Sé que lo hicieron como buenos chilenos. Sé que prácticamente, y perdónenme la expresión, son los que han recibido las bofetadas. Cuando hay altos intereses económicos, en cuanto a la industria automotriz especialmente, no es el automóvil o el camión, el terminal un todo, sino que abarca montones de otras industrias. Los intereses son profundos. Se nos ha dicho de todo. Lo he puesto oportunamente en conocimiento del señor Presidente de la Junta, pero tenemos el orgullo de que, si bien no hemos pretendido presentar lo óptimo, es lo mejor que en este momento podemos presentar, dadas las condiciones existentes en Chile.

Yo agradezco a la Comisión el esfuerzo, la abnegación y las horas que han quitado a sus labores particulares, porque son todos ad honorem en este trabajo.

Con la venia del señor Presidente, dejo con la palabra al Director Ejecutivo, Comandante Sr. Sepúlveda .

El Sr. Cdte. Sepúlveda, DIRECTOR EJECUTIVO DE LA COMISION NACIONAL AUTOMOTRIZ, expone lo siguiente:

Para explicar la licitación automotriz 1974 se ha estimado indispensable agregar algunos antecedentes que han sido necesario considerar para elaborar este documento, en el entendido de que existen dos premisas fundamentales que cumplir: una de ellas es la señalada por el señor General Presidente de la Comisión, consistente en que es una orden para esta Comisión el elaborar tal documento y, en segundo término, constituye un deber desarrollar la industria automotriz chilena.

En este planteamiento, he diseñado un documento cuyo objeto fundamental difiere bastante de otros elaborados anteriormente y que resumiremos en breve tiempo más.

El objeto de esta licitación es buscar, esencialmente, a tres empresas automotoras del más alto nivel mundial que puedan operar en Chile como empresas privadas en un campo de libre competencia y que estén dispuestas a asociar, en la forma que ellas deseen, a empresas nacionales; incorporar al país empresas adicionales que desarrollen la industria básica y, al mismo tiempo, que nos permitan operar en un mercado de exportación. En este planteamiento se ha desarrollado el esquema de la licitación automotriz nacional.

Es indispensable tener presente qué es lo que ha sufrido la industria nacional en su desarrollo en los últimos 10 años, desde el momento en que se estableció el decreto 835, que fue el que prácticamente la rigió y el que le dió forma. A través de él se muestra en un cuadro estadístico su clara evolución y el punto de crisis en que actualmente se encuentra, y que exige cuando antes poner en marcha esta licitación que le dará una nueva forma y diseño al sector automotor nacional. En el cuadro que se presenta, desde el año 1972 a 1973, se puede verificar la forma como el número de empresas ha ido disminuyendo desde 24 a 8 en 1973; desde una producción de 6.615 unidades en 1962, a 26.228 en 1972 y un caso especial de 17 mil en el año 1973; y que el tanto por ciento de integración mínima exigido, que en un principio fue de 30%, llegó a aumentar en un 70%. Al mismo tiempo, disminuyó el número de marcas, disminuyó el número de modelos y el índice de productividad aumentó. Este diseño, que ha sido revisado a la vista del decreto 835, tiene, evidentemente, una serie de virtudes que nos ha dejado en forma relevante algunos aspectos que se tratan de corregir. Entre ellos, por ejemplo, ha quedado de manifiesto que durante los tres Gobiernos en que el decreto 835 prevaleció, fue un pensamiento central y unánime el mantener el desarrollo de la industria automotriz a cualquier costo, como se ha explicado y como lo muestran todos los antecedentes nacionales. En segundo término, es necesario destacar que ya a partir de 1972, 1971, 1973, el porcentaje de integración nacional fue prácticamente desvirtuado, porque la industria nacional no estuvo en condiciones de aportar verdaderamente este porcentaje de integración, como lo vamos a ver en el cuadro que sigue: Este hecho es debido, precisamente, a las numerosas plantas que existen en este momento, que hacen imposible de concentrar los esfuerzos de piezas importantes. En seguida, durante ese período se desarrolló también el mecanismo de intercambio compensado, que fue lo que verdade-

ramente permitió aumentar los porcentajes de integración nacional de 57 a 70%. Si se observa la composición de la integración nacional que está señalada en el orden de los 70%, y que llega en un vehículo en este momento al 84%, y se desglosa este porcentaje, puede observarse que, verdaderamente, lo que la integración en piezas que está realizando el país está en el orden del 50 al 55%, y el resto, alrededor de un 11 y un 15% es una integración que se conoce con el nombre de plan promocional, que no es más que una importación liberada y que se le da el carácter de transitoria, de integración nacional, mientras se desarrollan esas fabricaciones. Sin embargo, ha ocurrido que este plan promocional ha perdurado durante muchos años. En seguida, se consideraron como integración nacional los porcentajes de intercambio que se hagan en Latinoamérica, que se conoce como el Intercambio ALALC y, finalmente, un porcentaje de 5% que se agrega por concepto de montaje de los vehículos en el país.

Entonces, resulta que, verdaderamente, la industria está operando en el orden y en el nivel del 50 al 55% que no ha podido sobrepasar porque sus precios la hacen absolutamente imposible de competir; llegan y recargan, efectivamente, el valor de los vehículos.

Este diseño fue necesario entonces tomarlo en cuenta para incorporarlo de un modo positivo en las nuevas bases de licitación, cambiando fundamentalmente algunos conceptos de tal modo de evitar esta integración forzada nacional y transformarla en un mecanismo en el cual la empresa que se instale en Chile sea la encargada de buscar por sus propios medios la forma de integrar el vehículo generando, primero, exportaciones.

Otro aspecto que ha sido necesario considerar para la elaboración de estas bases es el relacionado con el Pacto Andino. No puede ser desconocido que, de cualquier modo, el Pacto Andino será una realidad, y nosotros esperamos que pronto, dados los antecedentes que existen. Y, con las asignaciones y preasignaciones que en este momento tiene Chile, consistentes en dos vehículos de categoría pequeña; una camioneta, un vehículo de transporte de 0 a 4 1/2 toneladas y un camión de entre 9 y 17 toneladas, genera 31.660 toneladas de producto fundido en acero; genera 21.390 toneladas de piezas brutas de forja, y 38.884 toneladas de planchas, hecho que, transformado a la industria manufacturera, genera una actividad que no pueda desconocerse. Ahora, si se aumentan a 3 los vehículos, que es muy probable que también se otorgue a Chile de acuerdo^a como están las negociaciones actuales, estas cifras aumentarían en forma notable. Y es, entonces, un hecho que el Pacto Andino le está reforzando y permitiendo rectificar en parte el diseño que le dio el decreto 835 a la industria automotriz.

Desde otro punto de vista y en términos de inversiones, se tiene que para las categorías A1, A2, B1 y B3, más algunas asignaciones adicionales, implican una inversión de 211 millones de dólares en el país a través de industria terminal y, esencialmente, a través de industrias de partes, piezas y componentes, al mismo tiempo que permite incorporar en forma de mano de obra directa a 20.100 trabajadores a este sector económico. Y en cuanto a la participación que a Chile le corresponde en

este mercado andino, significa que va a tener un 18,38% , ocupando el segundo lugar de los países de la subregión andina, con una demanda de un mercado total de 361 millones de dólares. Es, entonces, imposible desprenderse de este hecho real y, por tal circunstancia, numerosos conceptos que se utilizan en la programación andina han sido incorporados a esta licitación de tal manera que el país, en cierto modo, se prepare y no se produzcan grandes transformaciones para cuando sea necesario adoptar el mecanismo de la propuesta andina.

Otro aspecto que es necesario y que ha sido necesario tener presente es la licitación internacional automotriz realizada en 1971. En esta licitación, cuyas características en cuanto a las sociedades y utilidades escapan en este momento y en forma precisa al tema que nos ocupa, existen elementos que difieren substancialmente del enfoque que en este momento se está dando a este problema. Esta licitación pidió tres vehículos perfectamente definidos, y estos vehículos trajeron, a través de sí, a empresas que en muchas oportunidades no tenían ningún porvenir en el mercado mundial. Se presentaron en buenas condiciones por un modelo, y el tiempo ha demostrado que no se pueden hacer pactos ni sociedades con empresas que presenten un modelo. Las sociedades deben ser realizadas con aquéllas que producen toda clase de modelos. Este planteamiento fue necesario analizarlo profundamente, porque el sector automotriz está en este instante cambiando demasiado, y nosotros pensamos que es indispensable estar cuanto más próximo a la innovación y al manejo del cambio en la tecnología mundial, lo que será mejor, porque eso nos implica un menor tiempo en nuestras propias transformaciones.

En estas ideas, entonces, ha sido elaborado este documento que se llama "Bases de la Licitación-Concurso Oferta-Contratación Internacional para Empresas Automotrices destinadas a la Producción de Vehículos en Chile para Consumo Interno y Exportación".

¿Cómo se piensa la metodología para explicar esta licitación? Se va a desarrollar sobre un comentario resumido de cada uno de los capítulos y, posiblemente, algunos párrafos fundamentales de la licitación.

En el documento mencionado se presenta un capítulo relacionado con la presentación de las ofertas y procedimientos de selección de empresas; un capítulo relativo a la fabricación de vehículos; un capítulo referente a las ofertas, y el primero de ellos, de las firmas interesadas, cuáles son las condiciones que deben reunir estas firmas interesadas en participar en la licitación.

Después de hacer un análisis de la interrelación que existe entre las distintas firmas automotrices mundiales del sector occidental, se ha llegado a la conclusión de que, en el fondo, son muy pocas las empresas que verdaderamente influyen en este campo y todas ellas están sumamente interrelacionadas, estimándose que, en definitiva, prevalecerán las de mayor poder económico y las de mayor producción. Por esa razón, dentro de las exigencias y de las preferencias que se han puesto en esta licitación para las firmas interesadas, se encuentra la de tener su casa matriz en Estados Unidos de Norteamérica, Japón o Europa Occidental, porque se supone que las concentraciones empresariales se realizarán por continentes, siendo más improbable que se realicen entre Japón-Estados Unidos y Europa-Sudamérica. Un exa-

men de estas interrelaciones muestra que esta tendencia está perfectamente definida, y este hecho ha tenido una gran significación, porque nos muestra que no es posible contratar tres empresas del mismo Continente, que corren el peligro a la larga de transformarse en una sola y romper, con ello, las posibilidades de competencia que, a través de este sistema, se persigue y, al mismo tiempo, de la independencia.

Se desea que las empresas tengan tecnología, desarrollo y centros de investigación propios para estar lo más pronto posible al alcance de las nuevas modalidades y de las nuevas tecnologías que tendrán que exponerse en este campo y, al mismo tiempo, que produzcan toda la categoría de vehículos que se están usando en el lenguaje andino, de tal modo que si este Pacto llega a concretarse, las empresas que queden en el país en cualquier momento puedan adaptarse a esta exigencia.

Deben aceptar las empresas instalar y promover industrias auxiliares básicas. Estas industrias van a tener, como se les exige, un requisito esencial: que posean niveles de escala en cuanto a su producción y que tengan precio internacional. Este hecho, que parece un poco difícil a primera vista, está totalmente de acuerdo con el nuevo diseño de las empresas automotrices mundiales, puesto que están creando centros geográficos de acción en los cuales se pueda realizar este principio que es exigido normalmente por todos los países, y, así, tenemos centros en el Asia, en Tailandia, en el Africa, y nosotros pretendemos que se forme un centro aquí, entre Brasil y especialmente nuestro país.

Se les exige aceptar instalarse en las regiones geográficas que el país necesite y estar dispuestas a una libre competencia con otras marcas en el mercado nacional e internacional, como, asimismo, deben garantizar el colocar sus exportaciones en el extranjero. Y éste es un problema esencial, de por qué las empresas que se elijan tienen que ser empresas de categoría mundial, porque el intercambio y la venta de productos sólo pueden realizarse en este campo a través de ciertos sectores de influencia. Por ejemplo, no hay intercambio entre firma Pegaso con firma General Motors, y viceversa.

En cuanto a las ofertas, ¿qué información se desea recibir en las ofertas?

Las firmas deben exponer cuáles son los vehículos que desean fabricar en el país, y si están dispuestas a fabricar toda la línea. Así seguramente lo expresarán, y cuando esto ocurra, deberán entregárenos todos los antecedentes identificatorios del vehículo de tal modo que se sepa exactamente qué es lo que se ofrece y qué es lo que se va a contratar en determinado momento. La firma debe, a su vez, señalar planes de inversión. Estos planes de inversión pueden realizarse con fondos propios, o asociadas a empresas nacionales. En caso alguno se ha previsto que en estas sociedades pueda participar el Estado. Sin embargo, no es una condición excluyente si fuera necesario. Y estas firmas deben proponer programas de realización industrial con sus respectivos planes de inversión en cada caso. Deben garantizar una transferencia de tecnología libre de recargos y, al mismo tiempo, garantizar la entrega de sus patentes, licencias y marcas sin otros requisitos especia-

les que los contemplados en un contrato normal para fabricar determinados vehículos.

En cuanto al financiamiento, el licitante tiene que financiar la puesta en marcha y la operación de las plantas terminales como, asimismo, de todas las plantas de sus componentes. Debe garantizar la renovación de maquinaria y equipos. Debe garantizar el capital de explotación necesario para el funcionamiento de la planta y el desarrollo total o parcial de una línea completa de fundición, forja y mecanización de productos automotrices en la forma que se convenga con la Comisión Nacional Automotriz. Es evidente que estas plantas de forja, mecanizados y fundición tendrán que constituirse, en definitiva, en una sola unidad: una fundición para todas las empresas, una gran forja para las otras empresas y una planta con distintas líneas de mecanizados para los diversos productos que se fabriquen. Esta última podrá ser independiente. Y se incorpora, además, un concepto que es fundamental para que pueda cerrarse el ciclo de la actividad automotriz en Chile, cual es el de incorporar programas de venta de vehículos a plazo. Es decir, las empresas que vayan a instalarse en Chile deben financiar por lo menos una parte de la venta de sus vehículos. Se les exige una red de distribución y un programa de comercialización especificado de tal modo que se sepa exactamente cuáles son los alcances comerciales y las posibilidades comerciales que estas firmas van a tener en el país.

Ahora, en cuanto al mercado nacional y de exportación, se les pide que ellas mismas los dimensionen. Nosotros no entregamos más antecedentes que los que existen en el territorio, y evaluaremos la forma como cada empresa ha tomado el mercado en cuanto a magnitud y posibilidades.

Finalmente, se está convencido de que no es posible contratar o recomendar a empresas fabricantes de vehículos cuyos productos no hayan sido suficientemente probados en el país. No se puede contratar empresas cuyos vehículos se conocen por catálogos. Por esta razón, según se muestra en la página 14 del documento aludido, se exige que cada empresa que quiera instalarse en el país y que envíe su oferta, debe colocar todos los vehículos que ofrece en el país, a fin de hacerles las pruebas conforme a un test que se les entregará tres días antes y que será de una amplitud tal, que convenza plenamente al personal técnico que los opere y, al mismo tiempo, en opiniones de encuesta, cuáles son las preferencias y cuáles son las observaciones que el público tiene para estos vehículos, pues él, en definitiva, será quien los use y quien usufructue de ellos.

Posiblemente, el punto que demanda mayor interés es la forma de cómo se van a fabricar estos vehículos en Chile.

En esta realización es indispensable recordar que, para poder fabricar vehículos, es necesario importar; es necesario producir piezas en niveles de escala, y ellas nos obligan a exportar y, en consecuencia, en esta operación se encuentra implícita también la operación de intercambio compensado.

Entonces, el sistema diseñado, que guarda relación con la tradición automotriz nacional, que guarda relación con los compromisos existentes en la ALALC y con los futuros que necesariamente habrá que afrontar con el Pacto Andino, exige entonces que los vehículos de origen nacional contengan necesariamente piezas y com-

En cuanto a la importación compensada, se mantiene el criterio sustentado hasta ahora: los productos nacionales que son posibles de fabricar a precio internacional o más alto son posibles de compensar con otros países que también los producen con ese mismo nivel de ineficiencia y, en esos casos, no existe pérdida por ineficiencia.

Ahora, se incorpora un concepto de importación balanceada que, en cierto modo, ya ha sido explicado y que consiste en que todo el saldo que le falte al vehículo y que no haya sido producido por piezas nacionales y por piezas de importación compensada, deben obtenerse por una importación balanceada. Esto significa que todo ese saldo que le está faltando al vehículo por completar debe ser adquirido exclusivamente con la exportación de componentes nacionales.

Para operar según el decreto 835 se hace sumamente engorroso y requiere una inmensidad de personal y, en el fondo, siempre es posible eludirlo. Para este sistema de importación balanceada bastará una cuenta en el Banco Central y las empresas, para poder importar, deberán generar primero sus propias divisas. Entonces, el sector automotor se incorpora a la vida, a la economía nacional como un sector activo, generador de riquezas y de actividad laboral, desplazando a la posición actual de un sector pasivo y consumidor.

Ahora bien, ¿cómo se van a realizar y en qué criterios se van a realizar las exportaciones como se plantea en el punto 4b de la página 19? Es evidente que una pieza no puede, en modo alguno, tener 100% de insumos nacionales y valor agregado nacional. De algún modo necesariamente tendrá que tener componentes extranjeros o venidos de otros lugares. Por esa razón, cuando se trate de exportaciones, lo que se va a valorizar para exportar será el valor agregado nacional. Esta es una condición bastante rígida y exigente, pero estimamos que es sumamente beneficiosa, porque, evidentemente, lo que nosotros vamos a exportar es lo auténticamente nacional, y no seremos un país exportador de productos que a su vez importe. Para este efecto, se ha ideado el concepto de coeficiente de exportación como la razón entre el valor exportado y el valor importado, sin considerar la importación balanceada que es caso regional. Entonces, cada firma señalará anualmente cuál es su coeficiente de exportación y en qué forma tendrá que realizar este mercado. Es un concepto esencialmente dinámico.

Se piensa que el total de esta esquema y de esta concepción automotriz es posible realizarlo en un período de 4 años contados a partir del 1° de enero de 1975, fecha en la cual, de acuerdo con la programación de la Comisión Nacional Automotriz, debe estar resuelta la licitación. Durante este período hasta fines de 1978, fecha en la cual debe entrar la producción y las empresas a operar en régimen con el sistema ya descrito, será posible entonces afianzar y contratar una programación que vaya acercando a esta meta final de tanto beneficio que hemos expuesto.

Se les exige a las empresas que deben producir elementos de significación tecnológica y, en este sentido, deseamos señalar que de significación tecnológica no sólo quieren decir piezas de volumen y mucho más, como serían los diferenciales o

los ejes. También son piezas de alto valor tecnológico todas aquellas que requieren un tratamiento metalúrgico tal, que para realizarlo deban existir plantas de nivel tal, que exija una inversión cuantiosa y una forma de operar poco corriente en el mercado. En el caso de los interesados, es uno de los puntos que presentan para Chile, seguramente, un inmenso porvenir, porque contiene los minerales e, incluso, podría operar en la línea de los carburos de tungsteno.

Si ocurriera algún acuerdo subregional con el diseño planteado, no existe inconveniente alguno para que, con las empresas seleccionadas en el país, se pueda combinar cuáles vehículos va a producir cada una y las otras quedan en términos de paralelas para desaparecer. En definitiva, si el Pacto Andino se aprobara y estas 3 empresas fueran seleccionadas a fines de diciembre, entonces esas tres empresas deberían cubrir, en la situación actual, las 4 categorías que tiene asignadas el país, en el entendido de que van a ser elegidas de un modo tal, de acuerdo con la proposición que vamos a ver más adelante, que cualquiera de esas empresas que se decida pueda ser sustituida, con igual o mejor ventaja, por cualquiera de las otras dos, porque todas deben producir toda la gama. En consecuencia, siempre existe el principio de competencia que está pendiente como una espada sobre ellas.

El Capítulo V del documento ya mencionado, que trata sobre la presentación de la oferta y procedimientos de selección, señala la fecha en que estos documentos deben encontrarse en Chile, la forma como van a ser evaluados. No se pone ninguna tabla en este sentido, ni se adquiere compromiso, porque se ha diseñado este documento de un modo tal, que sea lo más flexible posible; nosotros planteamos nuestras necesidades, y esperamos que las personas y las empresas que verdaderamente conozcan el problema se presenten con toda la gama de alternativas y posibilidades.

Nos queda el punto final, respecto de a quiénes se va a invitar a esta licitación internacional. Para este efecto, se ha elaborado una lista con todas las marcas y empresas de vehículos que existen en el mundo, que alcanzan a 152, y que están expuestas en 4 listas en el documento ya aludido, en donde hemos señalado el país; las fábricas con las marcas; en seguida, los tipos de vehículos que fabrican en el lenguaje andino --A1, A2, A3, A4--; las producciones de estas plantas en los años 1971 y 1972; los camiones, en términos de lenguaje andino --B1, B2, B3, B4--, y las producciones de camiones en los años 1971 y 1972.

Ahora bien, de acuerdo con las hipótesis que se han planteado en esta licitación, tienen la mejor opción para nosotros aquellas firmas que producen toda la gama de vehículos; es decir, las 4 categorías de automóviles y las 4 categorías de camiones. Esas firmas han sido seleccionadas y están resumidas en un cuadro. En el primer grupo figuran 7 firmas: General Motors, Chrysler, Fiat, Renault, Nisan, British Leyland y Citroen. Dejo en claro que la firma Renault que produce automóviles, está asociada con otra firma productora de camiones, y la firma Citroen, a su vez, está asociada con otra firma que produce camiones. Esa es la razón de que aparezcan aquí fabricando toda la línea. Al mismo tiempo, se ha señalado cuáles son los países donde tienen subsidiarias, asientos de fabricación importantes. Por

ejemplo, en el caso de la General Motors, tiene en Alemania, Inglaterra, Estados Unidos, Canadá, Brasil, Argentina y Australia. También en el cuadro se indican los tipos de vehículos que fabrican y las cantidades. En el mismo caso de la General Motors, en Alemania está fabricando el vehículo Opel en 4 categorías de automóviles, con una producción de 871.364 unidades en 1972, y una camioneta en una cantidad de 6.117 unidades. En seguida, el caso de la firma Fiat: en Europa produce las 4 categorías de automóviles y las 4 de camiones. En Italia tiene 4 categorías de automóviles con 1 millón 368 mil 216 vehículos, y 4 categorías de camiones con un total de 84.899 vehículos. Esa misma firma en Argentina produce 3 tipos de vehículos --A1, A2 y A3-- con 60 mil vehículos y no produce ningún camión, etc.

Este cuadro ha permitido entonces establecer la primera urgencia, que es de todas las firmas que producen toda la línea de vehículos. Es evidente que en el caso de que quede en Chile la General Motors y en un momento determinado se vaya, puede ser sustituida por la firma Chrysler que acaso quedara en el país, porque ambas producen exactamente toda la línea. Esta es la primera selección que se ha hecho sobre las firmas ^{a las} que se propone enviarles la licitación.

El segundo grupo está constituido por todas las firmas que producen a niveles de escala sin discusión, o sea aquellas que producen sobre 500 mil automóviles. Estas firmas son: Ford, Volkswagen, Toyota y Peugeot. En el caso de Ford, aunque tiene en este momento en ensayo el vehículo A1, nos hemos atendido exclusivamente a lo que en este momento existe. Por dicha razón la Ford está figurando solamente en el segundo grupo y, curiosamente, la Ford está en los mismos países donde está la General Motors. Chrysler sólo difiere de las anteriores en que está ubicada en Francia y no en Alemania. El caso de la Volkswagen, por ejemplo: produce vehículos A1, A2 y A en automóviles y sólo produce una camioneta, pero ocurre lo siguiente: que de toda esta lista se tiene la fabricación prácticamente de todos los automóviles y prácticamente de todos los camiones. En consecuencia, a nuestro entender, sería más que suficiente para enviar licitación sólo a estas firmas. Sin embargo, se ha analizado todo el resto de las empresas que quedan y se ha llegado a la conclusión de que podrían agregarse Mercedes Benz, Volvo y Mitsubishi. Mercedes Benz por la línea de camiones que fabrica (B1, B2, B3 y B4) y sólo fabrica dos automóviles que no estarían preasignados a Chile. La firma Volvo, con toda la línea de camiones y con dos automóviles no asignados a Chile. Y Mitsubishi con tres automóviles, A1, A2 y A3, que interesarían al país, y 3 camiones que también interesarían.

En definitiva, se propone enviar licitación a 14 firmas, en los términos que se han planteado. Obedecen éstos a un criterio exclusivamente de selección, sin participación alguna de la voluntad ni del espíritu ni del deseo de cada una de las personas que participaron en este trabajo.

Estimamos, en general, que estamos en situación de dar respuesta a cualquiera consulta o relación que se nos pida.

ponentes de fabricación nacional, de procedencia de intercambio y de procedencia de importación. Tenemos, entonces, cómo se realiza esta armonía.

Ahora bien, la novedad de este sistema se encuentra en que la unidad del sector automotor pretende incorporar a la economía nacional y al desarrollo nacional, sin ocasionar gasto de divisas, si es un deseo del Gobierno que esto sea, como también es posible que este sistema se incorpore aportando divisas a la Nación, como también puede ser destruido si acaso se transforma en un sistema consumidor y ^{en} una organización destinada a la distribución y a la importación de vehículos. En este caso, el diseño que se le ha dado a la presente licitación está enterado en el desarrollo industrial nacional y, por esta razón, se ha buscado una relación de equilibrio, un verdadero lugar geométrico en donde los productos que se importen para completar estos vehículos sean adquiridos con divisas que las mismas empresas productoras deben generar por la exportación de partes, piezas y componentes producidos en niveles de escala y precio internacional. Y éste es un hecho real y posible.

Si se piensa que en Chile la fabricación de productos sintetizados o de productos de alta tecnología tiene un pequeño volumen y poco peso y, en consecuencia, el valor del transporte no los afecta, es posible entonces que, en grandes cantidades, puedan ser distribuidos a Latinoamérica y a otros mercados en condiciones ventajosas, dado que su producción implica importantes inversiones. Si se piensa que el contrato con empresas de nivel mundial hace posible el crear plantas de alta productividad y altos niveles de producción en serie que permitan fabricar piezas, componentes a precio internacional, es posible entonces que con ese sistema ingresen al país otros componentes para completar este vehículos y, al mismo tiempo, se produce entonces la posibilidad que, de una serie grande de piezas, una parte vaya al consumo cautivo, una parte vaya al intercambio de ALALC y otra vaya a la exportación. Numerosas empresas de orden mundial a las que se les ha planteado y con las que se ha conversado detenidamente este diseño y las que han estudiado esta idea, están absolutamente de acuerdo y estiman que es el criterio que en este momento se está imponiendo. Nosotros, como Comisión Nacional, nos atrevemos a recomendarlo, y así se ha señalado en esta parte de la licitación.

Ahora bien, ¿cómo interviene el arancel en las partes que son de producción nacional? Necesariamente, las partes de producción nacional están en este caso en coincidencia con las partes, con las exigencias de fabricación subregional que el Pacto Andino tiene estudiado imponer. Y, entonces, quiere decir que los elementos que se fabriquen en el país en definitiva estarán con el mismo arancel externo común del Pacto Andino o, en su defecto, en este momento pueden estar sometidos a un arancel decreciente en la forma en que se lleva actualmente la política general del Gobierno. Está contemplado que los productos nacionales que se incorporen a ese vehículo puedan en cualquier momento ser retirados de esta lista que se denomina de "franja básica", como, también, incorporados otros nuevos. De tal manera que no existe garantía ni existe arancel infinito, ni existe tampoco una sobreprotección para ningún producto que se incorpore a los vehículos nacionales en el diseño que se plantea.

El señor Cauas, MINISTRO DE HACIENDA, manifiesta lo siguiente:

Estimo muy interesante lo expuesto por el señor Vicepresidente de la Corporación de Fomento, así como la exposición del Director señor Sepúlveda. Han aclarado algunos puntos que yo había planteado. Quisiera especificar más claramente la posición que tomé y que puse en conocimiento del señor Vicepresidente de CORFO en la nota que le hice llegar.

Creo que de los puntos expuestos no se reflejan claramente las normas contenidas en la licitación. Así, por ejemplo, el nivel de producción depende exclusivamente de los aranceles y, simultáneamente, de las piezas y partes y de los vehículos terminados, sobre lo cual no se hace mención. Considero que todas las empresas que se van a presentar a la licitación deberían estar informadas de este hecho, porque de lo contrario, podríamos encontrarnos con hechos consumados. Creo que la licitación es lo suficientemente amplia como para que pueda ser corregida ahora en ese sentido. (Da lectura al texto de la comunicación que, al respecto, dirigió al señor Vicepresidente de la CORFO) en la que plantea algunas observaciones al documento de la Comisión Nacional Automotriz, como ser, lo relativo al tratamiento arancelario y a lo que se denomina "balance de divisas").

El señor Ovalle, DIRECTOR EJECUTIVO PERMANENTE DE LA COMISION NACIONAL AUTOMOTRIZ, responde lo siguiente:

La Comisión ha tenido oportunidad de conversar con algunos asesores del señor Ministro de Hacienda, y la verdad es que creo que la última versión de la licitación que Uds. tienen en su poder ha acogido en gran parte los planteamientos de sus asesores y del propio Ministro. Tal vez, no ha llegado oportunamente a manos del Ministro un párrafo especial sobre política arancelaria que la Comisión quiso introducir y que está en la página 5 del documento. Esta observación se hizo en una reunión ampliada que presidió el Presidente de la Comisión, General Palacios, y después de esa observación del Ministerio de Hacienda y del Banco Central en materia arancelaria, se acogió exactamente la idea que se había planteado y así se dice textualmente. Es menester señalar que el Supremo Gobierno ha definido su política en materia de aranceles aduaneros, fijando niveles de protección que permitan establecer y desarrollar actividades industriales nacientes, que deberán conformarse a un programa de degradación paulatina de manera de asegurar la obtención de razonables grados de eficiencia en la producción nacional. Esta política arancelaria también se aplicará, como es natural, a las partes y piezas de fabricación local. Con eso nosotros creíamos que habíamos clarificado exactamente la posición en cuanto a cuál es la política arancelaria general del país.

El señor CAUAS, MINISTRO DE HACIENDA, agrega: Sí, lo había visto; había tomado en cuenta eso. Sin embargo, figura en la parte general. Creo que es útil que en la parte de la licitación, en materia arancelaria, se diga en forma específica.

El señor LENIZ, MINISTRO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION, expresa:

En realidad, es muy importante lo que señala el Ministro, porque, al parecer, hay una contradicción entre este párrafo al que recién se aludió y el contenido en el párrafo 1 de la página 4, en que se dice que "los vehículos que se fabriquen en el país tendrán que incorporar obligatoriamente partes y piezas de fabricación nacional". Y, en seguida, en el párrafo 4.1.5 de la página 17 se señala: "Los vehículos que se fabriquen en Chile deberán ser integrados con los productos ...de franja básica".

El señor Ovalle, DIRECTOR EJECUTIVO DE LA COMISION NACIONAL AUTOMOTRIZ, expresa: Creo que es una contradicción aparente en el sentido de que, en alguna forma, nosotros tenemos que tratar de conciliar la licitación nacional con el esquema que ha planteado el Pacto Andino. Es evidente que el interés de las empresas por establecerse en Chile se debe, en gran parte, al mercado ampliado que ofrece el mercado andino. De manera que es indudablemente cierto que debemos conformarnos a ese esquema, pero como efectivamente es posible que esta franja básica, o franja de fabricación nacional pueda, con la protección del arancel general del país, importarse, si bien en un primer momento podría aparecer como contradictoria por el hecho de que se está exigiendo su incorporación, al mismo tiempo, en materia de repuestos va a poder ser traída al país con el arancel normal y de acuerdo a la política general que en materia arancelaria está fijada en Chile. De manera que nos parece que éste es un pie forzado que en cierto modo tenemos que acoger, por el hecho de que queremos aprovechar el mercado ampliado del Pacto Andino.

El señor ASESOR ECONOMICO DE LA CANCELLERIA dice: Traigo a esta discusión algunas observaciones de parte del señor Ministro de RR. EE., quien no ha podido asistir por encontrarse enfermo.

He tomado nota de que una de las bases de la licitación es el Pacto Andino, y sobre esta materia quisiera hacer dos tipos de observaciones. La primera dice relación con la situación recién creada dentro de los países del Pacto Andino con motivo de una acción política emprendida por el Gobierno de Perú a raíz de la dictación del decreto ley 600, sobre Estatuto del Inversionista Extranjero. No entraré a analizar las informaciones al respecto, porque son por todos conocidas, pero sí debo agregar algunos antecedentes que no han salido a la prensa y que, naturalmente, son de tipo reservado. De más está decirlo.

Por diversas vías, el Ministerio de RR. EE. ha sido informado de que el Gobierno del Perú pretende, en la reunión que se celebrará en Lima el 9 de septiembre, paralizar todas las negociaciones relativas, entre otras materias, al acuerdo sectorial en materia automotriz. Esta es una especie de venganza del Gobierno peruano por la dictación de nuestro Estatuto del Inversionista Extranjero. Nuestras fuentes de información son bastante fidedignas, de manera que diseñar el programa sobre la base del Pacto Andino puede resultar, en definitiva, algo un poco dudoso.

Por otra parte, es conveniente examinar la realidad de las cifras del Pacto Andino, de acuerdo con los antecedentes que tenemos en la Asesoría ALALC. Por ejemplo, la cifra que tenemos para automóviles en 1980 en todo el mercado andino ascien

de en total a 267 mil vehículos. Y es conveniente también comparar esta cantidad con la producción proyectada en Brasil solamente, por la Volkswagen, para el mismo año 1980. Esta empresa tiene una producción proyectada de entre 900 mil y 1 millón de automóviles, de tal modo que ésta representa 4 veces todo el Pacto Andino, en una sola empresa.

Se han acercado al Ministerio de RR. EE. varias empresas automotrices. Ellas ofrecen un sistema parecido al que se ha expuesto aquí, de intercambio de partes y piezas y, como es natural, es importante señalar que, si se piensa en un sistema de intercambio balanceado, evidentemente la sola producción de Volkswagen para 1980, un millón de vehículos, 4 veces superior a la demanda del Pacto Andino, por lo menos merece una meditación.

Además, señor Presidente, en las bases para la propuesta, la condición puesta en el punto 2 con el subnumeral 3 es de tal modo restrictiva, que aparentemente, a pesar de que se está indicando a 14 empresas, firmas como Volkswagen, como Man, o como Volvo, no cubren toda la gama, de tal manera que la propuesta está evidentemente favoreciendo al gran gigante norteamericano, a las grandes empresas norteamericanas como la General Motors, Ford y Chrysler, pues, comparadas unas y otras, es evidente que éstas pueden presentar toda la gama completa.

En segundo término, el señor Ministro hace presente el problema de la política arancelaria. También relacionamos este punto con la cantidad de empresas. Hemos escuchado aquí que se busca el establecimiento de tres empresas. Aparentemente, ese número nos parece exagerado en proporción a un mercado tan pequeño como el nuestro. Y nos parece que el problema arancelaria y el problema de la competencia hay que establecerlo en oposición con los otros países, en el sentido de que los vehículos que se puedan producir en Chile lleguen en definitiva al consumidor al precio más bajo posible y, si estos precios se elevan, que estos vehículos puedan competir con los que se producen en otros países de la ALALC o del Pacto Andino.

Finalmente, la última observación se refiere al problema del coeficiente. En la página 20 se establece que los coeficientes son solamente para las operaciones balanceadas y no rigen para las operaciones compensadas. Eso puede significar que haya países que se beneficien con exportaciones de patrón de cobre o de planchas de acero.

El señor PRESIDENTE DE LA COMISION NACIONAL AUTOMOTRIZ aclara: El punto 1 de lo manifestado por el representante del Ministerio de RR. EE. viene arreforzar la posición y el análisis que hizo la Comisión, en el sentido de que, si bien se puso un pie forzado de exigencia, el quid del Pacto Andino, se trató de llegar a una legislación que, aunque existiera o no existiera el Pacto Andino, pudiera cumplir con las exigencias del futuro automotor de Chile. Quien lea en detalle la exposición, podrá darse cuenta de que, funcione o no funcione el Pacto Andino, la licitación no sufriría variaciones fundamentales. En cuanto a los puntos 2 y 3 mencionados por el señor Claro, pido al señor Lehmann que les dé respuesta.

El señor Lehmann, miembro de la COMISION NACIONAL AUTOMOTRIZ explica: Quisiera complementar algunos conceptos desarrollando un poco más la exposición que ya se ha hecho.

En primer lugar, deseo destacar las palabras del General Palacios cuando dijo que la proposición que traía la Comisión hoy día no es óptima --estamos muy conscientes de ello--, sino que es lo mejor que hemos podido hacer dadas las condi ciones en que vemos las muchísimas variables que influyen en este problema tan com plejo.

Yo podría definir esta licitación como el resultado de las muchas transacciones entre objetivos contradictorios. Desgraciadamente, los objetivos que hemos tenido a la vista, todos son deseables, muchas veces se han hecho guerra unos con otros, y hemos debido adoptar soluciones de transición. Sin ir más lejos, aquí se acaba de señalar una, como ser la política arancelaria que señalaba el señor Minis tro y que en ningún momento hemos pretendido desconocer, y las condiciones que el programa de integración andina nos exige en lo que se refiere a la franja básica. Esta es una contradicción evidente y que nosotros hemos tratado de salvar en la me jo r forma posible.

Pero quiero referirme, señor Presidente, a la contradicción más relevante y más difícil para nosotros, que nos ha costado más resolver. Quizás esta explicación venga a aclarar algunos de los puntos de la licitación que, en una primera lec tura y sin estos antecedentes, pueda parecer arbitrario.

La Comisión ha tenido como primer objetivo el desarrollo industrial chileno. Nosotros somos una Comisión que fue formada en la Corporación de Fomento de la Producción, y su nombre lo está diciendo: en primerísimo lugar debemos tener pre sente el desarrollo de la industria nacional y la introducción de tecnologías lo más modernas posibles en nuestro territorio. Nosotros creemos que la industria automotriz es una de las más dinámicas que existen dentro de la industria manufacturera, y esto lo demuestran todas las estadísticas mundiales. Y en este sentido, te nemos que es la que permite al país introducir el mayor número de tecnologías nuevas que se van a derramar en todas partes dentro del sector industrial del país, constituyendo, en consecuencia, un factor sumamente dinámico al desarrollo económi co e industrial de Chile. Pero quiero dejar bien en claro que nosotros no entende mos que se hace desarrollo industrial por el hecho de armar vehículos en el país. Armar vehículos en Chile no nos agrega nada en materia de tecnología y muy poco en valor agregado. El desarrollo industrial y la introducción de tecnologías nuevas se realizan en la producción de partes, piezas y componentes.

Así que para nosotros ha estado siempre en primerísimo lugar en todas nues tras consideraciones el desarrollo de la industria de partes, piezas y componentes; y la armaduría, como un anexo realmente sin mayor importancia dentro de este objeti vo fundamental que pretendemos, que es desarrollar la industria nacional.

Pero también tenemos otro objetivo, señor Presidente, que, por desgracia, es contradictorio con el primero, y es el poder entregar al chileno un producto lo más

barato posible, de manera que el usuario no tenga que pagar los precios exorbitantes que todavía tiene que pagar por un vehículo. En el pasado, antes del decreto 835 y durante él, el énfasis se puso en la industrialización y no en entregar un producto barato. Y es así como se exigió --ya se explicó en esta reunión-- un porcentaje de integración creciente; de manera que se pretendía que en Chile, con el pequeñísimo volumen que tenemos de consumo de automóviles, se integrara el 70% de todos los vehículos. Como ya se dijo, esta meta, naturalmente, no se logró, puesto que se buscaron subterfugios; pero, de haberse logrado, habría significado, al producir el 70% de un vehículo en Chile, ^{en}unas series de producción de 25 mil a 30 mil, un costo exorbitante. Así fue: a medida que se aumentaba la integración los precios de venta aumentaban. Y tenemos el ejemplo vivo de lo expresado en el hecho de que, de las empresas existentes en Chile, la que mayor integra es Citroen, es la que en estos momentos está en mayores dificultades para poder vender, porque sus costos son los más altos. Por otro lado, si no se producen partes y piezas en Chile, no hay desarrollo. Si nosotros solamente le ponemos énfasis al desarrollo, tenemos que sacrificar el precio. Si sólo ponemos énfasis en el precio y, de consiguiente, no nos preocupamos de la parte desarrollo, evidentemente que podremos tener vehículos baratísimos importando todo. Aún más: ni siquiera armándolos aquí, si no que importando el vehículo terminado. Para qué ir a eso.

Cómo encontrar entonces una ecuación que permita obtener aproximadamente, como toda transacción, lo mejor en ambas partes. Esto ha sido motivo de largas discusiones y de muchísima meditación para todos los miembros de la Comisión. Creemos haber encontrado una fórmula de transacción pero, como toda fórmula de transacción, puede ser sometida a toda clase de críticas y de contradicciones. Hemos pensado que la solución consiste, en pocas palabras, en lo siguiente: eliminar definitivamente el concepto de integración nacional expresado en un porcentaje, concepto que ha sido el concepto matriz al lo largo de los últimos 10 ó 12 años en Chile. En esta licitación no se habla en parte alguna de porcentaje de integración. Hemos eliminado el concepto del decreto 835. Hemos eliminado la idea de que Chile debe producir en lo posible el mayor número de piezas automotrices, cualquiera que sea el costo, y lo hemos reemplazado por un nuevo concepto que es: Chile debe producir unas muy pocas piezas, en lo posible con la mayor tecnología, con la mayor incorporación tecnológica, pero pocos elementos en gran producción. O sea, en otras palabras: en vez de ser Chile un país que trata de hacerlo todo mal hecho y caro, que sea un país que se especializa en pocos componentes relativamente complicados y producidos en tal escala, que los costos de producción en el país se acerquen a los precios internacionales. Pero si nosotros producimos esas piezas especializadas en esas series de producción, que son muy altas --estoy hablando de 150 mil ó 250 mil piezas--, que están muy lejos de nuestras posibilidades de absorción en Chile, tenemos que llegar, necesariamente, a la exportación.

En resumen, el esquema consiste en que cada empresa escoja una pequeña cantidad de piezas, unas con determinada tecnología y otras con más; y que nos produz

ca en un volumen tal, que sus costos se acepten al precio internacional lo más posible y que, como es evidente, nos ofrezcan los mercados donde ellos mismos, en otros países, puedan comprar estas piezas. De esta manera, cambiamos el esquema, de muchas piezas caras e ineficientes, a muy pocas piezas escogidas, de alta tecnología, producidas en gran escala. Y el resto de las piezas se importa. Y de aquí fluye entonces, naturalmente, el concepto del balance de divisas producidas por cada empresa, pues como hemos eliminado todo sistema de control ya que se les permite a cada empresa que haga todas las partes y piezas que crea que se pueden producir con mayor eficiencia --si hemos de producir para exportar, produzcamos lo que producimos con mayor eficiencia--, entonces, los que mejor saben qué se puede producir eficientemente son los propios productores internacionales. Entonces, los dejamos proponer qué piezas vamos a producir. Que las produzcan eficientemente y en gran escala, que las exporten y las compren ellos en sus propias fábricas repartidas por todo el mundo, y nosotros eliminamos todo control de internación. Pero algún control debemos tener. El único control, la única exigencia que se les pone, la más general de todas es el balance de divisas que les pedimos que lo obtengan al cabo del cuarto año; y les pedimos que para el período de transición de los cuatro primeros años, ellos mismos indiquen en qué porcentaje van a poder cumplir este equilibrio de divisas.

No sé si con esto he aclarado un poco más el asunto, pero he pretendido dar una explicación a todos los presentes en esta sala de porqué hemos llegado a este concepto de "balance de divisas", que ha sido muy criticado, lo sabemos, y que hemos tratado de defender en cada oportunidad que hemos podido. Confío en que esta explicación haya ayudado a los que no estaban interiorizados de las angustias que hemos tenido en la Comisión, porque, realmente, ante estas contradicciones, hemos pensado que ésta es la mejor solución transaccional para lograr estos dos objetivos contradictorios, cuales son: industrializar al país y ofrecer los productos a precios favorables al consumidor.

El señor Sáez, MINISTRO DE COORDINACION ECONOMICA, expresa lo siguiente: Yo no tengo muchas preocupaciones respecto del problema arancelario, porque, en el fondo, el arancel se va a aplicar de alguna manera en forma común.

Sin embargo, en cuanto al procedimiento de las licitaciones, creo que no es el más conveniente. Me atrevería a decir que la Comisión tiene --las nombraré por el mismo orden de importancia--, primero, calidad moral; segundo, la calidad intelectual, y tercero, la calidad técnica tal que le permite negociar directamente. Digo que mi posición en el sentido de negociar es muy definitiva, porque mucho temo que, después de recibidas las propuestas con todo el detalle con que se ha tratado de hacerlo, nos vamos a demorar 3 ó 4 meses en hacer un cuadro comparativo, otros tres o cuatro meses en conversar con cada una de las empresas para saber qué es lo que quisieron decir y, después, nos vamos a encontrar con que muchas de ellas han propuesto las mismas piezas, cosa que no nos conviene, y que muchas de ellas en

el fondo debieron pensar qué cosas y qué piezas conviene hacer, porque no se trata solamente del caso chileno, sino que es en función de lo que piensan hacer los demás países. En consecuencia, depende mucho de lo que están haciendo los demás países, lo que debería hacer Chile.

En estas condiciones, yo creo que la Comisión, en este caso particular, debería atreverse, a mi juicio, a la negociación directa. Eso sí que todas estas negociaciones directas son muy ingratas.

Además, en nuestro país se han instalado cierto número de fábricas. La Ford tiene una inversión considerable; la General Motors ha estado haciendo proposiciones interesantes; la Chrysler también las ha hecho; la Fiat ha jugado para un lado y para otro; la Peugeot también hizo un aporte; en fin, creo que de esa lista hay un número suficientemente importante de fábricas que ya han demostrado su interés en Chile y que están representadas en otros países del área andina, con las cuales se debería y se podría conversar y saber exactamente hasta dónde se puede llegar.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA hace notar: Inicialmente, la proposición de la Comisión fue llegar a un entendimiento directo con las diferentes empresas.

El señor Lehmann, DIRECTOR EJECUTIVO DE LA COMISION NACIONAL AUTOMOTRIZ, expresa: Quiero dejar bien en claro, como ya se dijo, que ésta es una licitación tal como lo ordenó la Junta de Gobierno, y la idea nuestra es que las bases son sumamente generales. Por eso no sólo la llamamos licitación, sino "licitación-concurso oferta-contratación". Más que nada, es un concurso oferta; un primer paso sobre el cual nosotros vamos a iniciar negociaciones. O sea, que en el fondo, no estamos tampoco en este esquema muy lejos de lo que ha dicho el Ministro de Coordinación Económica, señor Sáez.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO agradece a la Comisión el trabajo realizado y el esfuerzo desplegado en esta materia, y agrega: Me preocupan, al respecto, dos cosas: una, el problema de la Citroen que ya está instalada, está trabajando, ha traído capital, ha traído maquinarias y piensa ampliar sus instalaciones en Chile. Además, el producto que entrega se puede abaratar más. Además, me preocupa el hecho de que la mano de obra que ocupa pueda quedar sin trabajo. Había una proposición de aliar capitales Citroen con el Estado. Se puede hacer. Existe la Junta de Adelanto de Arica, que maneja capitales, y se formaría una sociedad. Citroen, actualmente, está dando trabajo a cerca de 1.200 personas.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA, manifiesta: De lo expresado por el señor Presidente de la Junta, yo deduzco lo siguiente: uno, que se necesita tener un vehículo lo más popular, lo más barato posible. Dos, que en Arica existe una actividad industrial importante que deriva de la industria automotriz y que da ocupación. Sin embargo, esto último podría solucionarse, porque, por ejemplo, la General Motors, como señaló el señor Presidente, tiene mucho interés en instalarse, lo que podría realizarse en el Norte, ocupando mano de obra.

--El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA expresa lo siguiente: Esta materia no puede resolverse ahora por estar ausente un miembro de la Junta. Esta estudiará esta materia lo antes posible, a fin de adoptar una resolución la próxima semana acerca de la presentación hecha por la Comisión Nacional Automotriz.

2.- Reestructuración de la Dirección General de Investigaciones.

Se recibe en audiencia a los señores Ministro del Interior y Director General de Investigaciones.

El señor DIRECTOR GENERAL DE INVESTIGACIONES, expone lo siguiente:

Realizaré una exposición sobre la estructuración y el personal de Investigaciones, dando a conocer a través de ella la situación en que se encontraba dicho Servicio, cuáles son los proyectos que tenemos actualmente y que están condensados en un proyecto general que está entregado al Ministerio del Interior.

En la misión contra la delincuencia, la Dirección General de Investigaciones cumple una labor un tanto diferente de la de la Dirección General de Carabineros. Se actúa en dos frentes contra la delincuencia: en una actividad de carácter preventivo, que ejecuta fundamentalmente la Dirección General de Carabineros, y en una acción de carácter represivo, que realiza Investigaciones dando cumplimiento a acuerdos de numerosos Tribunales. En aquellas localidades donde no existe Investigaciones, ambas funciones son cumplidas por Carabineros con un esfuerzo enorme. En las acciones de carácter preventivo se actúa contra los hechos delictuales; además, se realiza protección y vigilancia de personalidades. Por ejemplo, cada vez que el Jefe de la Nación o un miembro de la Junta ejecuta una gira, o cuando llega una personalidad incluso extranjera a nuestro país, se ordena una protección que, en general, no se aprecia. Pongamos el caso de que el señor Jefe del Estado se traslada a Chillán: se ordena a la Prefectura de Concepción inmediatamente que se adopte el dispositivo de seguridad. En cada una de las giras que el señor Presidente o alguno de los señores miembros de la Junta han hecho, se ha actuado en la misma forma; igual cosa se hace con todas las personalidades.

En cuanto a las actividades de carácter represivo, ciertas órdenes emanan de diferentes Tribunales, pues no sólo existe un juzgado de lo criminal o un juzgado de menor o de mayor cuantía. Existen varios en Santiago, de manera que eso se multiplica inmediatamente. En la actualidad, se reciben en Santiago y en todo el país aproximadamente mil órdenes diarias que, por este solo concepto, debe cumplir la Dirección General de Investigaciones. Hay investigaciones de delitos; órdenes de las autoridades oficiales; órdenes de las autoridades administrativas, de los tribunales con jurisdicción en lo criminal, de tribunales especiales, como son los tribunales militares; de los juzgados de menores; de los juzgados de policía local, de extranjería, con el control del ingreso y salida de extranjeros hacia y desde nuestro país; las obligaciones de residencia, que son las visas de residencia, comienzan en Investigaciones; asimismo, actividades de carácter administrativo; aplicación de determinadas leyes; aplicación de reglamentos especiales; los permisos

para cargar armas se visan en Investigaciones; las personalidades jurídicas de cualquiera institución se visan en Investigaciones; antecedentes penales o policiales que son solicitados; los antecedentes judiciales también son proporcionados a todas las instituciones que los solicitan.

Para cumplir todas estas obligaciones de la Dirección General de Investigaciones existía una orgánica. Esta orgánica consistía en una Dirección General dependiente del Ministerio del Interior; una Subdirección. La Dirección General, tal como está actualmente, tiene una gran cantidad de organismos dependientes directamente del Director General, lo que entraba las actividades del Director General, ya que las funciones de carácter policial y administrativo están absolutamente confundidas unas con otras; no están separadas. Entonces, hay organismos, por ejemplo, la Dirección del Personal, que dependen directamente de la Dirección General; lo mismo ocurre con la Asesoría Jurídica, la Prefectura de Inspección, el Departamento de Informaciones, el Laboratorio de Policía Técnica, el Departamento de Investigaciones Criminológicas, todos dependen directamente del Director General. Y de la Subdirección, otra serie de organismos como es el Departamento Administrativo, el Departamento de Extranjería y Policía Internacional, el Departamento de Bienestar, la Asesoría Técnica, el Departamento de Sanidad, Departamento de Movilización y la Prefectura General de Ferrocarriles.

En consideración a que el personal que existía en la Dirección General de Investigaciones se encontraba en una situación de carácter político en algunos aspectos, ya que se habían establecido CUP, o sea Comités de Unidad Popular, dentro de la Dirección General de Investigaciones, hubo que eliminar a numerosos funcionarios. También hubo que deshacerse de personal porque estaba en connivencia con traficantes de estupefacientes y con otros delincuentes. Esto se realizó cuando me recibí del Servicio, el 12 de septiembre. Para poder reemplazar a ese personal, hubo que suprimir algunos organismos, como la Prefectura de Ferrocarriles; y, también, la Prefectura Móvil que realizaba una acción de carácter preventivo; vale decir, que estaba realizando patrullaje móvil en Santiago.

En vista de todo ello, se vio la necesidad de entrar inmediatamente a la modificación de este organigrama, porque no cumplía las funciones correspondientes, y la Dirección General de Investigaciones elaboró otro organigrama que está incluido dentro del proyecto general.

En el nuevo organigrama aparece ya una descentralización administrativa; estaría el Director General y, en seguida; dos Subdirectores: un Subdirector Policial y un Subdirector Administrativo. Y se separan entonces las funciones de carácter administrativo con una Jefatura de Personal, dependiente directamente del Director Administrativo; una Jefatura Jurídica; con una Jefatura de Logística, donde se agrupa entonces todo el Departamento de Servicios y el Departamento de Contabilidad; y en la Jefatura de Personal, el Departamento Personal y el de Bienestar y, además, el de Educación Física que no existe actualmente, de manera que el personal no recibe instrucción física en circunstancias de que debe tenerla. Y, por otra parte, se crean jefaturas zonales: una en la zona Norte; otra en la zona central;

una en la zona Sur, y una en la zona Austral, y una Jefatura de Información. Depende también del Subdirector Policial la Escuela de Investigaciones y el Laboratorio Criminológico, que es el que le proporciona los antecedentes que requiere para su trabajo.

De cada Jefatura dependerían entonces las Prefecturas. Se crean algunas que no existen y que es de extrema necesidad hacerlo. Por ejemplo, no hay Prefectura en Iquique. Se crea, entonces, en la zona Norte y, también, la de Copiapó. De esta manera, la zona Norte queda con 4 Prefecturas: la de Iquique, Antofagasta, Copiapó y de La Serena. En la Jefatura de la zona central quedan las Prefecturas de Valparaíso, Santiago, Rancagua y Talca; en la Jefatura de la zona Sur, Chillán que no existe, Concepción, Los Angeles que tampoco existe, Temuco, Valdivia y Puerto Montt, y en la Jefatua de la zona Austral queda solamente la Prefectura de Punta Arenas. De cada una de estas Prefecturas quedan dependiendo las Comisarias y de éstas, las Inspectorías. Con esto, se le da un sentido mucho más racional a la función policial y, también, se establecen los requisitos de mando y de tiempo del personal, que actualmente no existían.

Con la nueva orgánica propuesta también se logra una mayor dotación; un aumento de planta quinquenal, como vamos a verlo posteriormente en los cuadros, y una distribución racional de los medios humanos y materiales. La carrera funcionaria, como lo acabo de explicar, comprende entonces preparación de los cursos, mando de unidades y tiempo en los grados. Se establece también un encasillamiento. Actualmente, por ejemplo, hay algunas Comisarias que están mandadas por Subinspectores; o sea, en lugar de ser dirigidas por un Comisario o, por lo menos, por un Subcomisario, están mandadas por Subinspectores. Asimismo, se crean los escalafones. Actualmente existe un escalafón, pero en él están incluidos todos por parejo. También hemos establecido un escalafón de personal femenino, porque de lo contrario, puede ocurrir que, a medida que va ascendiendo el personal femenino; podría llegar a ocupar los más altos grados teniendo obligadamente que designárseles, por ejemplo, jefes de prefecturas, y esto no puede ocurrir. De modo que se ha creado la brigada femenina con funciones muy claras y específicas en lo referido al problema de los menores, que actualmente lo tiene cada unidad. Además, se crea un escalafón de complemento, al igual que en el Ejército, y que en la actualidad no existe. Tampoco existe en Investigaciones personal de tropa. Existen oficiales en determinados grados, o sea están separados por grados. La creación del escalafón de complemento se justifica ampliamente, porque resulta que en diferentes Administraciones anteriores ingresó personal a la institución no habiendo pasado por la Escuela de Investigaciones y ni siquiera haber empezado por los grados bajos, sino que lo enquistaron, por ejemplo, de Comisarios y los colocaron en determinados grados. De estos funcionarios hubo necesidad de eliminar a muchos, pero hay personal sumamente destacado y muy eficiente y que actualmente están colocados en grados de prefecto, por ejemplo, que es el grado máximo, en circunstancias de que tienen sólo 14 ó 16 años de servicio. Entonces, si cuando le corresponde no se le asciende a un grado más alto, habría que eliminarlo. Para evitar eso y por ser un personal sumamente eficiente, ha

bría que pasarlo a un escalafón de complemento para aprovecharlo el mayor tiempo posible. Hemos visto también que está saliendo mal algún personal en los cursos de comisario que se están realizando, pero que, sin embargo, es sumamente eficiente como policía, por lo cual no conviene eliminarlo.

La parte previsional y de remuneraciones es un problema que lo analizaremos al final, con una proposición que haré.

En cuanto a la situación actual, hemos considerado el aspecto de personal, de medios materiales y de medios económicos.

En lo que expresaba respecto de personal, se dio de baja a 176 funcionarios policiales cuando me hice cargo del Servicio y a 57 funcionarios administrativos. El personal también estaba enquistado dentro de funciones no policiales, de carácter administrativo. Por ello, hubo necesidad de sacar este personal, que era policial, que estaba incluso entregado por la administración anterior a otros Ministerios. Hubo que recogerlos. Y para poder sacar a ese personal que estaba desempeñando funciones de carácter administrativo, se solicitó la autorización correspondiente al Ministerio de Hacienda para contratar 400 funcionarios administrativos. Esa autorización fue concedida hasta el 31 de diciembre, en el sentido de contratar a dicho personal administrativo con el objeto de relevar a funcionarios policiales. Con eso, entonces, podríamos contar con más gente para trabajar efectivamente en la calle.

Ante la observación del señor Presidente de la Junta en el sentido de que espera que esto lo habrán controlado bien, responde: Ha sido a tal extremo el control, que no hemos logrado contratar los 400 funcionarios debido a que hemos fiscalizado y, por primera vez, se ha hecho la declaración del historial del personal en Investigaciones. Para dicha función había destinado a un oficial, el Comandante Gissen, y estoy esperando que me envíen otro oficial para poder continuar. Por lo tanto, ha sido muy lenta la contratación. En estos momentos apenas estamos en 200 funcionarios que han reemplazado a 200 funcionarios policiales. Hemos visto también que mucha gente con malos antecedentes ha pretendido ingresar a Investigaciones; malos antecedentes tanto de carácter delictual como político. Ha dado excelentes resultados el proceso de declaración historial del personal. Además, fuimos autorizados para contratar 70 hombres para la guardia para este año, de un total de 140, para poder contratar el próximo año otros 70, con lo cual también relevaríamos al personal policial que está haciendo guardia, por lo menos en algunos cuarteles de Santiago. Asimismo, se nos autorizó para ingresar a la Escuela 120 más alumnos de los que había en el primer año. Tenemos sólo 80 alumnos, pero resulta que en Investigaciones se elimina por la junta calificadora y por el personal que se retira voluntariamente, o por fallecimiento u otras causas, alrededor de 100 personas anuales, en circunstancias de que la Escuela estaba sacando 80 solamente. De manera que Investigaciones se estaba descapitalizando en cuanto a personal.

Estadísticas respecto de Investigaciones.- En 1946, la población de Chile era de 5 millones 643 mil habitantes; Investigaciones tenía 2 mil 636 funcionarios; el Poder Judicial tenía 907 funcionarios; y Carabineros 17.707. Llegamos a 1961 y

el Poder Judicial, que tenía 907, aumentó a 1.500 funcionarios; Carabineros, que tenía 17.707, aumentó a 21.199, e Investigaciones bajó de 2.636 a 2.614 funcionarios, en tanto que la población había aumentado a 7 millones 888^{mil} habitantes. En 1973 la población llega a 10 millones 228 mil habitantes, con un crecimiento del 81% comparado con el año 1946. ¿Cómo siguen las Instituciones? El Poder Judicial aumentó a 2.493, lo que ha significado un aumento de 174%; Carabineros aumentó a 26.551, lo que significa sólo aumento del 49%; o sea, está por bajo el 81% de crecimiento de la población. Carabineros debiera tener, al aplicarle ese 81%, 32.049 personas, y sin embargo, tiene sólo 26.551. E investigaciones aumentó de 2.636 a 2.835, o sea 7,2%. Estas cifras conducen a lo siguiente: qué cantidad de personas controla cada funcionario de Investigaciones. En 1946 la proporción era de 2.140 por cada funcionario de Investigaciones; en 1961, mayor, 3.042 personas, y en 1973 la proporción es de un funcionario de Investigaciones por 6.775 personas. En otros países como Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Japón, la proporción fluctúa entre 300 y 350 habitantes por policía.

Situación actual de la planta de la Dirección General de Investigaciones.- 2.143 funcionarios policías y 682 funcionarios administrativos y de servicios menores. De estos 2.143 funcionarios, cuando yo me recibí del Servicio había 262 vacantes. A éstas se agregaron los 176 funcionarios dados de baja por diversas razones, quedando, por consiguiente, un déficit de 438 funcionarios policiales. A ello se sumó, todavía, 98 funcionarios que están entregados a diferentes organismos ajenos a la Institución. Luego, hay una disminución de 536 policías, quedando por consiguiente 1.607 policías en todo el territorio nacional.

De los funcionarios de servicios menores y administrativos la Planta fija 682. Había 502, porque existían 180 vacantes y fueron dados de baja también 57, existiendo por lo tanto un déficit de 237 y también hay otros 43 en otras reparticiones. Luego, el déficit de funcionarios de carácter administrativo es de 280, pero esto lo hemos resuelto con la autorización que concedió el Ministro de Hacienda para contratar los 400 funcionarios.

En lo relativo a cómo está repartido nuestro personal en las 4 zonas del país, tenemos algunos casos dramáticos. Por ejemplo, el total del personal que tenemos en la Prefectura de Antofagasta son 15, y en la Comisaría de esa ciudad son 17. La ciudad que más policías tiene es la de Arica con 34, por ser una ciudad limítrofe. En Iquique hay 17; en Tocopilla 7; en María Elena 3; en Potrerillos 6; en Coquimbo 6, uno de ellos es el jefe, uno está de guardia, porque todas las Comisarías e Inspectorías de Investigaciones funcionan las 24 horas del día, lo que disminuye la cantidad de personal con motivo de las guardias; también hay ausencias por enfermedades y feriado del personal, lo que también disminuye la dotación. Hay unidades, por ejemplo, que no tienen choferes, como Potrerillos, Chañaral y otros lugares. Sólamamente en cuatro ciudades del Norte, Antofagasta, Arica, Iquique y La Serena, hay un mozo para el aseo. Al respecto, deseo hacer resaltar que, por ejemplo, el personal de Antofagasta que ingresa a la Escuela de Investigaciones con 6° año de humanidades y que realiza durante dos años el curso, y se presenta a sus unidades después de tener una fuerte preparación, se encuentra con que debe realizar el aseo de las

unidades. En las otras ciudades la situación es más o menos semejante. En el caso de la Zona Sur, faltan escribientes y los mismos policías deben redactar y dactilografear los montones de informes que deben hacerse, restando de esta manera tiempo a su actividad netamente policial. Esto se está resolviendo también con los 400 funcionarios. La zona Austral tiene en total 36 funcionarios para atender Punta Arenas, Puerto Aisén, Coihaique y Puerto Natales, los que deben servir totalmente las obligaciones y disposiciones de los Tribunales. Considerando a todo el personal hay un total de 48 hombres. No hay choferes.

El resumen del personal policial que está sirviendo netamente en las unidades policiales alcanza a la cantidad de 1.351, sumando las 4 zonas. En el cuadro que se expone se señalan las necesidades de personal para llegar a las cantidades que se están considerando en el proyecto. Oficiales hay actualmente 2.295 considerados. En el proyecto se alcanza a una suma de 3.934. Existe una diferencia de 1.639. ¿Cómo se pueden lograr estos 1.639? La Escuela de Investigaciones debiera producir por lo menos en un plan quinquenal, 428 para poder alcanzar en 5 años esta diferencia que considera el proyecto.

Referente a las necesidades de medios materiales en lo relativo a vehículos. La flota de vehículos con que cuenta el Servicio es de 344. De éstos, hay aproximadamente 60 no operacionales, que estaban en pésimas condiciones. Actualmente se está realizando un trámite para adquirir 150 vehículos automóviles, 50 vehículos todo terreno y 20 vehículos varios. Son numerosas las solicitudes que me llegan de Intendentes para que dote de medios a las unidades, en vista de lo cual estamos realizando estos trámites. La Dirección General de Investigaciones tenía dispuesto este año en el presupuesto para este objeto 235 mil dólares para el total de las necesidades. Estamos estudiando un plan para dar solamente un pie de 10% para una compra de 1 millón de dólares. Este es el costo de los vehículos que se necesitan. También hemos considerado sacar de los 235 mil dólares dinero para comprar armamentos y elementos de telecomunicaciones.

Debo referirme ahora a la acción de elementos extremistas.- Como se sabe, elementos contrarios al Gobierno han tratado de obtener recursos económicos, y ya se han fabricado más o menos 8 millones de dólares falsos en Corea del Norte. Algunos de estos dólares ya han ingresado a Chile; hemos detectado aproximadamente 200 mil dólares. Asimismo, hemos visto la campaña que están realizando para obtener recursos en diferentes países de la órbita socialista para actuar en nuestro país. En esta acción que están realizando están aprovechando también muchas actividades de la delincuencia y las hemos detectado, porque hemos tomado elementos de carácter socialista, los que nos han manifestado abiertamente cuáles son las intenciones y quien los lanza a esto. Hemos detectado reuniones, infiltración marxista incluso en nuestro propio Servicio, como también en la Administración Pública; asimismo, hemos visto como tratan de ingresar a las industrias, etc., para producir trabajo lento; es decir, no sólo en la Administración Pública entrabando los planes del Gobierno, sino que también en las industrias, en las actividades de la agricultura, etc. Tene -

mos una gran cantidad de denuncias falsas. Estamos seguros de que existe un plan que está produciendo estas denuncias falsas, lo que nos origina un trabajo de desgaste enorme, porque debemos entrar a comprobarlas. Hemos visto, por ejemplo, calumnias e injurias contra personal que es honesto, contra industriales que nada tienen que ver con política, se les sindicó de elementos mafiosos, marxistas, etc., con el objeto de que se les interrogue, se les detenga, con el fin de sembrar la inquietud. Hemos visto, también, el tráfico de drogas, que no ha sido detenido; violaciones de dueñas de casas; en fin, situaciones bastante apremiantes. Asimismo, envié un oficio al Ministerio del Interior dando a conocer la gran cantidad de TIFAS perdidas cuyos avisos aparecen en los diarios todos los días. En "La Tercera de la Hora" de hoy, aparecen 9 documentos militares perdidos. Esto podría traer por consecuencia el aprovechamiento de esos documentos por parte de delincuentes. Ahora, si caen en manos de elementos extremistas, de elementos de carácter subversivo, podría crearse una situación bastante grave con esa cantidad de TIFAS que se pierden diariamente. Además, hemos comprobado que ha vuelto el mercado negro de divisas.

Nosotros estimamos que el objetivo perseguido mediante todas estas manifestaciones es producir un pánico en la población, desorden; crear una mala imagen, de desarticulación económica, un desgaste de las fuerzas de orden; demostrar incapacidad de Servicios; posiblemente, acciones de carácter subversivo; introducir desconfianza en la capacidad del Gobierno, e, incluso, es posible que se efectúen algunos secuestros. Ya se han hecho algunos. Por ejemplo, tengo aquí el informe que da cuenta de que se secuestró al hijo del Coronel Baeza, creyendo que era mi hijo. También, es posible que se continúen realizando estos robos y asaltos. Al aumentar la cesantía y eliminar a todos estos elementos, ellos están produciendo problemas, lo cual indica que es posible, entonces, que haya un aumento de la delincuencia y se produzcan actos de terrorismo. Asimismo, pueden producirse ataques a Servicios de utilidad pública y aumentar el contrabando de armas. Al respecto, consideramos coordinado el contrabando de armas con las fábricas clandestinas de artefactos explosivos. Sabemos que en este momento el Gobierno argentino intervino la provincia de Mendoza. Por lo tanto, los elementos extremistas, en especial refugiados chilenos, tendrán que salir a alguna parte. Por ello, hemos dispuesto medidas especiales de control de nuestras fronteras con personal de Investigaciones. También hemos dado instrucciones claras y precisas a nuestro personal ante la eventualidad de que se efectúe destrucción de cosechas en la próxima temporada, adoptando de inmediato las medidas correspondientes.

De allí, entonces, la necesidad de que se apruebe esta nueva orgánica del Servicio de Investigaciones, porque de lo contrario, de aquí a un tiempo, si se va descapitalizando Investigaciones, los medios de carácter represivo serán absolutamente ineficientes.

No hemos reintegrado a los elementos que habían sido eliminados antes de la Unidad Popular, salvo dos casos, desde que me recibí del cargo. Todavía estamos realizando eliminaciones. Por otra parte, estamos actuando en Relaciones Públicas dando un mayor realce a la labor que desarrolla Investigaciones, para que aquellos de-

lincentes, o delincuentes habituales, conozcan las medidas que estamos adoptando en contra de ellos. Al respecto, parecen bastante convenientes y causaron una gran impresión entre los delincuentes las medidas que habíamos tomado de sacarlos de Santiago. Si fuera posible continuar realizándolo, estimo que eliminaríamos no menos de 50% de la criminalidad de la capital.

Me permitiré hacer una proposición respecto de este Servicio de Investigaciones que ha sido tan dejado de lado por tantos Gobiernos anteriores y que, en realidad, no ha recibido la preocupación que debiera tener de acuerdo a las labores que realiza en bien de la Nación.

Estimo que la Dirección General de Investigaciones debería pasar a depender del Ministerio de Defensa Nacional, al igual que el Cuerpo de Carabineros. A mi juicio, la seguridad nacional podríamos dividirla bajo dos puntos de vista, como la conocen todos: la seguridad externa y la seguridad interna.

Referente a la seguridad externa, tienen que resolver este problema fundamentalmente las Fuerzas Armadas y, naturalmente, contribuyen a esta seguridad externa las fuerzas policiales internas, detectando, incluso, de acuerdo con los Servicios de contrainteligencia, pero también detectando, a través de esta acción de carácter policial represiva o preventiva, a todos aquellos elementos que actúan en contra de nuestro país, especialmente extranjeros. Y, fundamentalmente, entonces, en la seguridad interna realizan esta labor contra elementos de carácter subsersivo detectando a todos esos elementos, las fuerzas de carácter policial. Cuando estas fuerzas de carácter policial, que deben actuar estrechamente coordinadas, no son capaces de resolver una situación de carácter interno, van a intervenir, naturalmente, las Fuerzas Armadas, pero este papel corresponde en forma fundamental a las fuerzas de carácter policial.

Luego, éste es un problema de Defensa Nacional. Por lo tanto, yo creo que la tranquilidad interna del país debe estar estrechamente dirigida bajo una sola mano de la Defensa Nacional, pero estrechamente coordinada con el otro elemento de carácter policial que es el uniformado, Carabineros.

Al pasar Investigaciones a depender de la Defensa Nacional, al igual que existe la Subsecretaría de Carabineros, que es, prácticamente, el puente de unión de la labor que realiza Carabineros con el Ministro de Defensa Nacional, tendría que crearse la Subsecretaría de Investigaciones, cuya labor es diferente de la que desarrolla Carabineros, ya que, como dije, Investigaciones hace un trabajo de carácter represivo y, en cambio, Carabineros desarrolla una labor de carácter preventivo y 10 ó 15% de carácter represivo, pero en aquellas localidades donde no existe Investigaciones por la escasez de medios.

Por todo ello, me parece que habría una mejor coordinación al pasar Investigaciones a depender directamente de Defensa Nacional, creándose este grupo de fuerzas policiales que nada tienen que ver con las Fuerzas Armadas.

Con ello se obtendría también una substracción de la política sobre la Dirección General de Investigaciones, ya que no habría elemento político dirigiendo

do a este organismo, pues estaría bajo el mando de la Defensa Nacional; también tendría mayor respetabilidad en la jerarquía, de acuerdo con el organigrama; estaría sometido a fuero militar, por lo cual se mantiene también en mejor forma la disciplina. No existe exención de derechos aduaneros para Investigaciones, de manera que por los vehículos, armas o elementos de telecomunicaciones que deben importarse hay que pagar el impuesto correspondiente en Aduanas, en circunstancias de que se trata de un organismo del Estado y no particular. Por lo tanto, debe estar también incluido dentro de la exención de derechos aduaneros para la importación del material que necesita para su desempeño. Además, existiría mayor coordinación policial para toda acción.

Por otro lado, Investigaciones continuaría con la previsión en la Caja de Carabineros. Actualmente, ese organismo previsional pasó a depender del Ministerio de Defensa Nacional y, sin embargo, Investigaciones depende del Ministerio del Interior, lo que crea problemas. Al respecto, todos los funcionarios, ya sea en servicio activo o aquellos que están en retiro, han hecho presente su clamor al Director en el sentido de que no desean a pasar a depender de la Caja de Empleados Públicos y Periodistas, sino que quieren continuar en la Caja de Carabineros. Sin embargo, se promulgó un decreto que establece que el personal nuevo de Investigaciones deberá imponer en la Caja de EE. PP. y PP., y el antiguo sigue en la de Carabineros, lo que produce un divorcio en ese sentido. Los sueldos son comunes a las FF. AA. y Carabineros. Hay una situación, que el Asesor Jurídico puede explicar, respecto del 55% de bonificación en lo que se refiere al desahucio, que no lo tiene Investigaciones.

EL ASESOR JURIDICO DE INVESTIGACIONES explica: Investigaciones no ha tenido un representante o delegado frente a las Comisiones que estudian las remuneraciones y el sistema previsional que, para nosotros, es común al Cuerpo de Carabineros. Y es así como han salido las disposiciones del D.L. 550, que señalan que la bonificación profesional se incorpora al desahucio de acuerdo con un artículo determinado que no se aplica accidentalmente a Investigaciones. De este modo, nuestro personal, al acogerse a retiro, pierde un tercio de su sueldo con motivo del desahucio. Se hizo una consulta a la Contraloría y ya tenemos antecedentes de que la respuesta sería negativa, porque se habló específicamente de un artículo que no se nos aplica.

El señor DIRECTOR GENERAL DE INVESTIGACIONES agrega: Hay otro problema más: Para los efectos de Sanidad, el personal de Investigaciones recurre exclusivamente al Hospital de Carabineros. No tiene otro establecimiento asistencial. Con ello, le estamos creando un tremendo problema a Carabineros, porque dicho hospital fue hecho para una cantidad determinada de personas. El personal de esa institución ha aumentado y, por lo tanto, Investigaciones está recargando la capacidad del hospital. Tenemos una clínica de Sanidad que está en el Edificio Norambuena de Carabineros, donde arrendamos el 6° piso. Pero a mediados de año nos avisaron

que habría un alza en el arriendo bastante apreciable, lo que también nos crea una situación conflictiva.

Por otra parte, al pasar Investigaciones a depender directamente de Defensa Nacional, la política futura en cuanto a cuarteles y en materia habitacional sería más o menos semejante a la que tienen Carabineros y las FF. AA. Como se podrá apreciar en el legajo de fotografías que tienen a la vista, la situación es dramática en lo que se refiere a las habitaciones y a los cuarteles.

Termino expresando que todo el personal de la Dirección General de Investigaciones tiene plena confianza en que sus problemas serán solucionados, de manera que esperamos su apoyo en este sentido, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA concuerda con el Sr. General Baeza en que la política se infiltró en Investigaciones. Agrega:

Investigaciones requiere una reestructuración general; vale decir, un estudio estableciendo, en primer lugar, cuál es su misión, y de ahí se parte: cómo la van a cumplir, con qué elementos. Esto requiere un criterio general al respecto. Si Investigaciones necesita un cuartel^{general}, lo tendrá, porque todos los organismos de este nivel requieren cuarteles generales o plana mayor.

En seguida, hay que enfocar el problema nacional, y para eso se necesita disponer de tablas de organización y equipo. Se podría recurrir para ello a un curso completo de la Academia de Guerra para que, durante un tiempo, se dedique a estudiar las tablas.

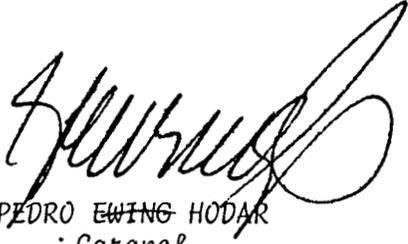
Estoy de acuerdo con el General Baeza en que es necesario arreglar la base. Todo eso va en la Escuela de Investigaciones. Investigaciones debe ser un cuerpo civil pero perfectamente organizado, disciplinado, para lo cual estimo que deberían ir por lo menos un año a una escuela para formar un grupo perfectamente disciplinado, y de ahí pasar a la Escuela de Investigaciones donde se formaría el funcionario. Hay que organizar el Servicio en la mejor forma posible y contando con los nuevos sistemas de comunicación y de transporte, lo que permite controlar mayor cantidad de gente con menos tiempo. Asimismo, hay que hacerle carrera a los funcionarios, igual que en otras partes.

Concuerto en crear el escalafón de complemento.

En cuanto a la dependencia directa del Servicio de Investigaciones del Ministerio de Defensa Nacional, considero que esta idea hay que estudiarla más y ello requiere un trabajo a full time para que de aquí a unos 60 días se presenten todos los antecedentes. Además, la formación de la gente debe ser excelente, tiene que tener la mejor calidad moral.

El señor DIRECTOR GENERAL DE INVESTIGACIONES informa que desde el 6 de diciembre de 1973 está listo el proyecto para presentarlo. Agrega: Lo hemos afinado desde esa fecha hasta ahora. También están preparadas las tablas y está listo para presentarlo al Ministerio del Interior, lo que se hará la próxima semana. Esta materia está estudiada ampliamente.

--Se levanta la sesión siendo las 20 horas.



PEDRO EWING HODAR
Coronel

Secretario de la Junta de Gobierno.



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