

## Desaparece el grupo DINA del Presupuesto Público para 1989

Leticia Campos A. y Andrés Blancas N. \*

### 1. La política de "disciplina" presupuestal

Lo que se pretende con estas notas es destacar los efectos de la política de gasto público en el grupo Diesel Nacional, S.A. (Dina), y en cierta medida plantear las perspectivas de este complejo industrial automotriz en México, que hasta 1988 aún se consideraba como "el eje del sistema de autotransporte", y por ende como una actividad estratégica dada la problemática que en esta materia enfrenta el país.

En el documento "Criterios Generales de Política Económica para 1989", se asienta que los objetivos de la política económica para este año son: crear las bases para la recuperación gradual y firme de la actividad económica, reducir la transferencia de recursos al exterior y proteger el poder adquisitivo de los salarios y el nivel del empleo, entre otros. Para cumplir con esto resulta necesario, de acuerdo con el gobierno, continuar con una "política de ajuste fiscal", que en términos de gasto represente continuar con la "disciplina y selectividad presupuestal" del sexenio anterior, y que desde entonces ha significado: a) una reducción espectacular del gasto corriente y de la inversión, de las transferencias y de los subsidios afectando tanto al gobierno federal como al sector paraestatal y b) una creciente participación del gasto destinado al pago del servicio de la deuda (intereses y amortizaciones) y una contrastante participación tanto del gasto social (educación, salud, vivienda y seguridad social) como del gasto destinado al sector paraestatal. Esto último apoyado en una estrategia de venta, liquidación, fusión y transferencia de empresas públicas que no se consideren como prioritarias ni estratégicas.

Los efectos que ha provocado esta manera de proceder en materia de gasto público han sido: fomentar el estancamiento de la actividad productiva, aumentar el desempleo, la salida de recursos al exterior y el deterioro del nivel de vida de la mayoría de la población, entre otros. Así parecen mostrarlo las estadísticas en los distintos documentos oficiales.

El presupuesto para 1989, presenta nuevamente los dos elementos que caracterizaron la política de gasto del gobierno anterior, al reducir el gasto programable 2.8% en términos reales y al destinar 60.2% del gasto público total al pago del servicio de su deuda. Es así como "en el sector industrial se continuará el proceso de desincorporación de entidades públicas no estratégicas ni prioritarias". Pero también, por otro lado se pretende "garantizar la autosuficiencia nacional en materia de bienes y servicios básicos, incrementar la productividad y eficiencia operativa y financiera de las entidades, inducir un mejor aprovechamiento de los recursos materiales y fomentar la producción y exportación de productos no petroleros. Asimismo, en materia

de transporte carretero se apoyará la renovación del equipo con esquemas de financiamiento adecuados, vinculados a una mayor productividad del servicio".<sup>1</sup> A pesar de esto último y dentro de un proceso de reprivatización de las empresas paraestatales, el grupo Dina desaparece del presupuesto público para 1989.

Ante este panorama nada alagador, cabe hacer algunas reflexiones en torno a la importancia de este grupo dentro de la industria automotriz en México, del funcionamiento de su estructura productiva y financiera para tener una posible respuesta al por qué de su eliminación del presupuesto, y sobre todo, el de poder delimitar las perspectivas de este importante complejo industrial.

### 2. El carácter prioritario y estratégico del grupo Dina

Con la liquidación del grupo Dina, se viene abajo uno de los primeros intentos del Estado para desarrollar de manera integrada al sector de bienes de capital y descentralizar de manos de las empresas transnacionales la industria automotriz en México. Pues el grupo Dina se inicia en 1951 con la creación de Diesel Nacional, y al entrar en operación esta empresa en 1955, el Estado buscaba dotar al país de autosuficiencia en el abastecimiento de equipo para el transporte de bienes y personas. Asimismo, desde su creación se sustentaron las bases para el dominio de la tecnología de fabricación de vehículos y para que el transporte nacional contara con un producto adecuado a sus necesidades específicas.

Es así como el Estado, primero a través de Diesel Nacional y después con las 12 empresas que formaron el grupo Dina, desplegó durante varias décadas un gran esfuerzo de selección tecnológica de sus productos y de adecuación a las necesidades del mercado nacional. Con el objeto de combatir el papel de ensamblador que las empresas transnacionales como Ford, General Motors y Automex (hoy Chrysler), designaron a la industria automotriz mexicana desde los años veinte y treinta, teniendo que importar fundamentalmente materia prima de Estados Unidos. Con la creación del grupo Dina la industria automotriz en México dejó de tener exclusivamente el papel de ensamblador, para integrarse verticalmente a través de la fabricación de motores y conjuntos mecánicos.

Teniendo como eje el fomento industrial estatal, una política económica proteccionista y el uso de capital y tecnología proveniente del exterior, la industria automotriz se desarrolla y consolida durante la década de los sesenta y principios de la década de los setenta<sup>2</sup> llegando a principios de la década de los ochenta al inicio de la crisis económica más aguda de la historia reciente del país.

\* Investigadores del Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM.

<sup>1</sup> Presupuesto de Egresos de la Federación, 1989, pp. 16 y 64.

Durante la década de los setenta, Dina creció de manera ininterrumpida y se diversificaron sus líneas de productos, ampliando y modernizando las plantas ya existentes, o bien a través de la adquisición de empresas ya constituidas y la promoción de otras nuevas. En 1973 Dina y Nacional Financiera, S.A. (Nafinsa) adquirieron Motores Perkins y promovieron la creación de una planta productora de ejes y frenos Rocwell. Entre 1974 y 1981 Dina ejerció el control de Maquiladora Automotriz Nacional (MAN), empresa ensambladora de camiones ligeros y comerciales, que incorporaban tecnología de Dina, General Motors y American Motors. En 1980, Dina y Cummins Engine Co., constituyeron una empresa de coinversión destinada a la fabricación de motores para tractocamiones.<sup>3</sup>

Por otra parte, desde 1976 se habían creado divisiones autónomas dentro de Diesel Nacional, para cada una de las líneas de productos, mismas que entre 1979 y 1982 habrían de separarse para convertirse en entidades con personalidad jurídica propia. En 1979, la División Automóviles se transformó en la empresa de coinversión Renault de México, y en 1981 ocurrió algo similar con la División Plásticos, aunque quedando como empresa 100% estatal. Finalmente, en 1982, se separaron las Divisiones de Camiones, Autobuses, Motores y Servicios Alimenticios, convirtiéndose Diesel Nacional, S.A. en empresa tenedora de acciones y controladora.

En los años siguientes se desincorporó Renault de México y Dina adquirió tres empresas administradas por Fideicomiso de SOMEX (FISOMEX) con el fin de unificar bajo una sola administración a todo el sector automotriz paraestatal. Ellas son Mexicana de Autobuses (MASA), Moto Diesel Mexicana (MDM) y Maquiladora Automotriz Nacional (MAN). Fue así como, a partir de 1985, Diesel Nacional, S.A. tuvo la mayoría accionaria y el control de 10 empresas -cuatro terminales, cuatro de motores, una de autopartes y una de servicios de apoyo-, además de la participación minoritaria en otras dos.

Las empresas del grupo Dina no podían quedar al margen de la política económica implementada por el Estado por enfrentar la grave agudización de la crisis que a partir de 1982 afecta con gran intensidad las finanzas públicas.

De las 400 entidades que controlaba la Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal (SEMIP) en 1982, se han desincorporado 308 hasta el 31 de octubre de 1988. Con lo que el universo se redujo a 93 empresas, o sea al 23% del universo original. Quedando pendiente en el caso de la rama camiones, autobuses y motores, la resolución de liquidación — que en realidad es venta — del grupo Dina, la cual apareció el 3 de noviembre de 1988 en el Diario Oficial de la Federación, razón por la cual ya no se contempla en el Presupuesto de Egresos de la Federación para 1989.

En realidad, el grupo Dina viene sufriendo la política de adelgazamiento del Estado desde 1986 con la desincorporación

de Dina Cummins; la liquidación de Servicios Alimenticios Dina; el cierre de Mexicana de Autobuses; la venta de Dina Rockwell Nacional. En 1988 se inició el proceso de venta de Motores Perkins y de Moto Diesel Mexicana S.A. de C.V.

Como resultado de este proceso, el grupo Dina, quedó compuesto de sólo 4 empresas en operación, como se describe a continuación:

a) Industria Terminal

- Dina Camiones S.A. de C.V. Ensamble de camiones medianos y pesados de carga, pasajeros y tractocamiones.
- Dina Autobuses S.A. de C.V. Empresa ensambladora de autobuses integrales foráneos.

b) Industria de Motores a Diesel

- Dina Motores S.A. de C.V. Fabricación de Motores Cummins del rango medio (150-210 H.P.), principalmente para camiones extrapesados y de aplicación industrial.

c) Autopartes y Servicios de Apoyo

- Plásticos y Automotrices Dina S.A. de C.V. Cabinas, defensas, asientos y otras partes de fibra de vidrio.

En adición de la empresa mencionada hay cuatro divisiones de otras empresas que también producen autopartes o prestan servicios de apoyo:

- Planta de Transmisiones de Dina Motores S.A. de C.V. (Fabricación de cajas de velocidades y maquinado de diversas partes automotrices metálicas).
- División Servicios de Dina Motores S.A. de C.V. (Alimentación y hospedaje de los trabajadores de las plantas de Ciudad Sahagún. Este servicio fue suspendido en mayo de 1988).
- Planta de Herramental de Dina Camiones S.A. de C.V. (Fabricación de herramientas para ensamble y maquinado, principalmente de aplicación automotriz.)
- División Partes de Dina Camiones, S.A. de C.V. (Comercialización de refacciones de camiones).

Además de las empresas mencionadas, debe incluirse a Diesel Nacional, S.A. que funge como el Corporativo.

En un país subdesarrollado y dependiente como el nuestro, donde el atraso de los ferrocarriles, la insuficiencia del metro en la capital, además de la ausencia en otras ciudades de éste, dan gran importancia al autotransporte, es realmente alarmante ver que el esfuerzo de varias décadas del Estado mexicano para participar en la industria automotriz, impulsándola hacia las necesidades nacionales y rompiendo con su total dependencia frente al capital privado trasnacional se venga abajo. Dejando nuevamente el control de esta industria en manos de unas cuantas firmas trasnacionales como la Chrysler, General Motors, Ford, Volkswagen y Nissan.

El argumento oficial que se da para dismantelar esta industria, es que no es estratégica. Porque lo estratégico, está definido en el artículo 28 constitucional que señala como áreas de responsabilidad exclusiva del Estado al petróleo y los demás hidrocarburos, petroquímica básica, electricidad, minerales, radioactivos y energía nuclear. No obstante, por decreto del 13 de octubre de 1986, el gobierno a través de

<sup>2</sup> Es en 1962, cuando se da la completa integración de esta rama al sector manufacturero nacional, que por decreto oficial se establece aumentar crecientemente el grado de incorporación de partes nacionales en los vehículos acabados que en ese entonces apenas alcanzaba el 20%. Al finalizar 1969, el Gobierno Federal publicó un decreto que establecía que las importaciones de partes y componentes de la industria terminal se basarían en la habilidad de las mismas empresas para exportar vehículos o componentes, como motores y transmisiones. Este programa se inició con 5% en 1979 y le dió un nuevo giro a la industria automotriz. Expansión, *La industria automotriz avanza pero a marchas forzadas*, Informe Especial, mayo 11, 1988, p. 41.

<sup>3</sup> SEMIR, *Informe Anual de Labores de Dina, 1987-1988*, p. 22.

la SEMIP, resolvió que numerosos productos petroquímicos básicos, que hasta entonces se consideraban estratégicos se dejaran a la empresa privada nacional y extranjera.

En lo que se refiere a lo prioritario, y aunque la Constitución no lo define formalmente, la argumentación oficial es que la Constitución señala que en esta materia el Estado podrá participar por sí sólo, o con el sector social y privado, de acuerdo con la ley, *para impulsar y organizar las áreas prioritarias del desarrollo*.

Aunque lo prioritario no se define formalmente en la Constitución, lo que sí queda muy claro en ella, es la exclusividad del Estado en el control de actividades vitales para el desarrollo, soberanía e independencia nacional, y lo obliga a consolidarlas.

Dentro de estas actividades se encuentra la industria automotriz, ya que alrededor del 90% del transporte de carga en el país y más del 95% del de pasajeros se realizan por carretera. Y, son precisamente los productos de Diesel Nacional, los vehículos de mayor capacidad de transportación de carga y pasajeros, que constituyen el eje del sistema nacional de autotransporte.

El carácter prioritario y estratégico del grupo Dina, se demuestra por los altos porcentajes de su participación en el mercado interno, como se observa en el cuadro 1.

CUADRO 1  
PARTICIPACION DE DINA EN EL MERCADO INTERNO  
(%)

	1981	1987
Automóviles Populares	10.8	-
Camiones Comerciales	4.6	-
Camiones Ligeros	14.9	-
Camiones Mediano	-	100.0
Carga	-	100.0
Pasaje	-	100.0
Camiones Pesados y Extrapesados	23.5	68.2
Carga	19.8	63.5
Pasaje	53.4	83.8
Tractocamiones	20.0	24.1
Autobuses Foráneos y Suburbanos	65.9	100.0
Autobuses Urbanos	-	100.0
Trolebuses	-	100.0

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. tomado de SEMIP; *Informe Anual de Labores de Diesel Nacional, S.A. de C.V., 1987-88* Anexo.

El abasto oportuno y suficiente de vehículos y repuestos, fue decisivo para la conformación de un sector de autotransporte más eficiente. El que Dina funja como líder de la industria productora de equipo de autotransporte, no es producto de la improvisación, sino de varias décadas de trabajo que permitió un desarrollo tecnológico productivo, para lograr la autosuficiencia en el abastecimiento de camiones y autobuses, así como en sus componentes críticos, principalmente motores. Además, este esfuerzo, permitió crear un tipo de vehículo más adecuado a las necesidades de los transportistas nacionales y a las características particulares de la topografía del país, que los diseñados íntegramente en el exterior.

A pesar de que hasta hace poco, se consideraba fundamental la presencia del Estado en la economía, para impulsar el

desarrollo nacional y evitar la mayor dependencia del país, respecto al capital extranjero, ahora se hace todo lo contrario, a través de la desincorporación de las empresas estatales y su venta al capital extranjero, como es el caso del grupo Dina que seguramente se venderá a Chrysler y Navistar.

### 3. Causas económicas de la desincorporación de Dina

Existen dos aspectos económicos centrales, que pueden explicar la desincorporación del grupo Dina del presupuesto público: la caída del mercado interno y la crisis financiera, que enfrentó la empresa. De acuerdo con el último informe de labores, durante todo el período de la crisis económica del país, la producción y las ventas de la empresa, disminuyeron drásticamente, debido a la caída de la demanda interna. Así, se calcula que las ventas de la industria terminal y la de motores se redujeron, a una tasa media anual de 23.9% entre 1981-1987. Ante esta situación, las autoridades de la empresa optaron por lo siguiente: reducir su gasto de inversión, reducir el número de empleados, y cumplir siempre con sus cada vez más excesivas obligaciones financieras (véase cuadro 2). Exactamente lo mismo que ha ocurrido con el gasto público en su conjunto.

CUADRO 2  
COMPOSICION DEL GASTO TOTAL DEL GRUPO DINA  
(%)

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1983-87	1983-88
Salarios	14.5	6.0	4.2	8.5	3.7	8.1	7.4	7.5
Materiales y Suministros	28.7	29.3	34.9	39.5	14.9	43.5	29.5	31.8
Servicios Generales	10.9	7.1	6.1	8.7	2.4	6.6	7.0	6.9
Intereses y Amortizaciones	12.3	35.8	45.2	28.7	67.2	36.4	37.8	37.8
Inversión Física	5.2	4.4	1.3	1.2	0.3	0.3	2.5	2.1
Otros*	28.4	17.4	8.3	13.4	11.5	5.1	-	-
Total	100	100	100	100	100	100		

\*Incluye: Erogaciones extraordinarias, Inversión financiera, Gasto de capital no autorizado y operaciones ajenas.

Fuente: Dina. *Informe Anual de Labores 1987-1988*.

Si la actividad que realiza el grupo Dina se considera prioritaria, dada la problemática que en materia de transporte enfrenta el país, cabe preguntarse por qué, ante la reducción de la demanda interna, se optó por la desincorporación y no por el fortalecimiento de la empresa ante la alternativa que representa el mercado externo de Centroamérica y el Caribe principalmente, o por qué no se fomentó la demanda interna de este tipo de producción, en lugar de seguir cumpliendo con el excesivo servicio de la deuda.

En materia financiera Dina ha acumulado una cuantiosa deuda, que en su mayoría se contrató durante el auge petrolero

del país y que se explica en principio, por su constante déficit de operación, pero sobre todo por el brusco cambio en las tasas de interés tanto internas como externas y por la caída en el tipo de cambio ocurridos durante la crisis de los ochenta; así como por el uso improductivo que se dio a los recursos financieros disponibles, sobre todo para seguir pagando el servicio de la deuda.

Así pues, a pesar de la caída del mercado interno y de las condiciones financieras adversas lo que está detrás de la desincorporación del grupo Dina, es la política general del gobierno por continuar con la reprivatización de las empresas paraestatales, pues bien se pudo haber buscado el mercado externo o fomentar la demanda interna, y de esta manera incrementar sus ventas y su producción, y aumentar la utilización de la capacidad productiva instalada del grupo. ¿Cómo se pretende que una empresa sea rentable, si no se invierte, si la mayoría de los recursos con los que se dispone se destinan al pago del servicio de la deuda, y si se utiliza sólo el 22% de la capacidad productiva instalada de la empresa?

**4. Los mayores afectados: los trabajadores**

Como todos los trabajadores del país, que están cargando con el grave peso de la crisis que vivimos vía salarios bajos, desempleo y cada vez más difíciles condiciones de trabajo y de vida, los trabajadores del grupo Dina, organizados en el Sindicato Nacional Independiente de Trabajadores de la Industria Automotriz Similares y Conexos, han tenido que soportar el despido de 12 mil de los 15 mil trabajadores que eran en 1982. Ahora, frente a la resolución de venta del grupo Dina, y sin tener asignación presupuestal del Estado para 1989, se enfrentan a una nueva ofensiva de la empresa que, a pesar de no corresponder la revisión contractual, sino la salarial, se pretende debilitar a su sindicato y su contrato colectivo de trabajo, con la modificación y en algunos casos supresión de 14 cláusulas del Contrato Colectivo de Trabajo. Entre las más importantes están: el pago del Instituto Mexicano del Seguro Social y del impuesto sobre el trabajo, que lo hace la empresa y ahora pretende que lo paguen los trabajadores; servicio de comedor, donde la empresa ya no se quiere comprometer a venderle a los trabajadores comida de calidad a bajo precio; suprimir el derecho del sindicato a exigir información del crecimiento y proyectos de las empresas, a los derechos escalafonarios y el aumento del personal eventual y de confianza. Además suprimir el derecho de los trabajadores, de que en caso de disminuir la jornada laboral el salario se mantenga igual.

Esta manera de actuar contra los trabajadores del grupo Dina, tiene por objeto vender la empresa en las mejores condiciones no sólo laborales, sino también financieras, pues seguramente la deuda de la empresa será absorbida por el gobierno.

Las perspectivas de la industria de autotransportes, una vez en manos de las empresas trasnacionales serán posiblemente positivas, pues cuentan con los recursos financieros necesarios y éstas podrán incrementar su productividad y rentabilidad.

Sin embargo, el problema financiero del país continuará, así como el deterioro en el nivel del empleo y los salarios. Pues el objetivo de estas empresas es el lucro, y no la resolución de los problemas económicos que enfrenta el país. Además, operan con alta tecnología importada, desplazando mano de obra y buena parte de los beneficios obtenidos serán remitidos hacia sus países de origen, agudizando con ello el déficit de la balanza externa de servicios. En suma, se impide así el desarrollo industrial independiente de nuestro país.



The image shows the cover of the journal "REVISTA LATINOAMERICANA DE ECONOMIA" with the main title "PROBLEMAS DEL DESARROLLO". It lists several sections and their authors: "América Latina" by Fausto Reygadas Lozano; "América Latina y el Caribe" by Alfredo Castro-Romero and others; "México" by Luis Palerm and Leonardo Morán; "Venezuela" by Francisco Miral; and "Análisis y Teoría" by Jesús María Cruz. At the bottom, it identifies the publisher as "INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONOMICAS UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO" and features a large number "76".