

MOTORDUR S.A.

“**Motordur S.A.**” se dedica a la fabricación de motores diesel para camionetas, camiones, tractores, cosechadoras y otros, algunos de ellos estacionarios (es decir, que se fijan en un sitio) para fábricas y uso agrícola.

La empresa tiene una capacidad instalada para producir 4000 motores mensuales y posee un elevado porcentaje de equipos de avanzada tecnología, principalmente máquinas de control numérico, aunque no ha instalado aún robots en su planta situada en Rosario.

En los últimos años ha incorporado dos nuevas líneas de producción: una de motores de 8 cilindros y otra de motores turbo de 4 cilindros. Pero el lanzamiento de ambos productos ha sido un fracaso, en el primer caso por el alto consumo del motor y en el segundo por haberlo introducido al mercado sin efectuar las necesarias puesta a punto y prueba de calidad, lo que ha originado numerosos reclamos por fallas y la consiguiente desacreditación del producto.

La demanda ha decaído significativamente y, si bien los motores cuentan con un elevado prestigio basado especialmente en su durabilidad, la baja de las ventas - que es actualmente de 400 motores por mes - ha hecho que “**Motordur S. A.**” haya debido presentarse en convocatoria de acreedores.

Las dificultades son crecientes y se corre el riesgo de no poder llegar a la Junta de Acreedores con la planta en funcionamiento y con un plan de actividad creíble que respalde una perspectiva económico-financiera viable.

Existen muchos problemas para conseguir piezas importadas (que son sólo un pequeño porcentaje del producto, pero que resultan vitales para su armado) debido a los fuertes pasivos atrasados con los proveedores del exterior. La programación de la producción es caótica, lo que incide sustancialmente en la actividad, dado que el número de piezas componentes asciende a miles y no se puede armar un motor con partes faltantes.

Existen, en cambio, numerosos conjuntos para armar de los motores que se debían fabricar en las dos nuevas líneas.

Se han planteado diversas alternativas de comercialización y producción para revertir la situación de estancamiento comentada, pero todas parecen chocar con dificultades. No obstante, uno de los directores sostiene que muchas de tales dificultades son sólo aparentes y vienen dadas por la resistencia al cambio y el viejo espíritu “taylorista” que impera en la fábrica, que es un modelo en cuanto a orden, pero que no respalda debidamente a la estrategia empresaria.

Este mismo director ha dicho a sus colegas del Directorio que tiene varias ideas para aplicar de inmediato, algunas de las cuales implican una alta dosis de innovación, pero que quiere que todos se esfuercen en proponer las suyas y las tiren sobre la mesa, a efectos de no aparecer como único promotor de cambios, con lo que

canalizaría hacia sí las resistencias consabidas. Todos y cada uno deben pensar en salidas y hacerlo rápido porque para la fecha de la Junta faltan sólo 4 meses.

El Presidente, que estuvo en la empresa desde la primera hora y fue colaborador estrecho del fundador, considera que todo ésto es una pérdida de tiempo, pues, total, en poco tiempo el motor a gas y el de alconafta habrán dejado al diesel en el camino.