

CAPITANES

TRÁILER ALIVIANADO

Imagine a **Carlos Curlin** montado en su tractocamión, acelerando y saliendo de una densa neblina.

Esa es más o menos la situación para el director de International, la firma fabricante de transporte de carga que tuvo un año de pesadilla en el 2009 y ahora empieza a ver la luz.

Sus ventas cayeron 75 por ciento el año pasado.

En respuesta, obviamente redujo costos y se enfocó en sacar los inventarios de sus distribuidores.

Presumen que su estrategia fue la correcta, pues mientras su competencia intenta aún vender modelos atrasados, International pudo abastecer a las agencias con camiones que contienen nueva tecnología.

Concretamente trajo los modelos ProStar y TranStar, que son como los compactos entre los grandes camiones que ve usted en la carretera.

Será el sereno, pero los datos oficiales de la compañía revelan resultados.

Las plantas de fabricación que tiene en México aumentaron su producción de 5 mil 700 a 10 mil 100 vehículos, comparando los primeros meses de 2009 y 2010.

Las exportaciones aumentaron 62 por ciento en el periodo y, para los escépticos de la recuperación nacional, las ventas en el País crecieron 53 por ciento en ese lapso.

International tiene el 36 por ciento de la producción nacional de su sector, por lo que bien puede ser una muestra de la recuperación de los fabricantes de los monstruos de la carretera.



Agro Bio MÉXICO

Fabrice Salamanca...

En este cierre de mes, el capitán de Agrobio entregará al Gobierno los resultados de la siembra y cosecha experimental de maíz transgénico. Si las autoridades dan su venia, su gremio entrará a la etapa de siembra piloto de este alimento, última, antes de la producción comercial.



DES AIRADO

La negativa que dio el Gobierno a Mexicana de Aviación para apoyarla en la reestructura de su deuda tuvo consecuencias más allá de las oficinas de la aerolínea.

Parece que su capitán, **Gastón Azcárraga**, es desairado además en otros proyectos.

Recuerde que no hace mucho, el Secretario de la SCT, **Juan Molinar Horcasitas**, andaba buscando hasta sotana para concretar su intención de matricular a las dos principales aerolíneas del País.

Sus huestes sugirieron una fusión entre Mexicana y Aeroméxico para crear una sola aerolínea bandera que, por cierto, nunca creó el Gobierno cuando ambas fueron suyas.

Ahora nos aseguran que esa eventual posibilidad de matrimonio está prácticamente cancelada.

La razón que nos dan es justamente la negativa del Gobierno para comprometerse con Mexicana.

A eso suman los conflictos de la empresa con el sindicato de sobrecargos y una supuesta len-

titud en la renovación de su flota.

Así que el equipo de Aeroméxico encabezado por **Chacho Barraza** ya también sólo ve la posibilidad de darle más vuelo a esta aerolínea.

Lo único que queda al final es que el mercado diga cuál de las dos va a sobrevivir y la otra, de plano, baje la cortina.

PASTEL TECNOLÓGICO

Ocho mil millones de dólares. De ese tamaño es el gasto en tecnología que podría terminar haciendo el Gobierno estadounidense cuando acabe este año.

Por eso cada vez es más explicable el crecimiento que pretende tener Infosys en México, un asunto del que le hablamos la semana pasada.

También la semana pasada, **"Kris" Gopalakrishnan**, capitán de la compañía, dijo que la oportunidad para tomar un pedazo de ese pastel está en vender servicios de comunicación móvil y tecnología para medios de interés social.

En pocas palabras, software y equipo que sirva para comuni-

car a los estadounidenses a bajo o nulo costo.

La estrategia de ataque inició el año pasado, cuando Infosys abrió su primera oficina en Estados Unidos, por aquello de las restricciones legales para empresas extranjeras que quieran vender al Gobierno de Obama.

Ahora planea contratar allá a mil personas que se encarguen del trabajo y que funcionen en conjunto con los mexicanos, lo que podría abaratar sus servicios y dar una mayor oportunidad de competir a la empresa.

La jugada viene de lujo a la firma india que busca nuevos mercados ante el shock en el que entró Europa, continente que hoy busca más bien en qué puede ahorrar gastos.

NEGRO Y DENSO

Con las imágenes que vienen del Golfo, seguramente usted empieza a familiarizarse con la consistencia e imagen del **petróleo**.

Ahora trate de pensar en cómo podría salir nadando de una alberca olímpica llena de este material.

Bueno, pues el tubito que se le rompió a **BP** de **Tony Ha-**

yward, en el fondo del mar, arroja cada día el equivalente al crudo que usted puede verter en 3.8 albercas olímpicas, de esas de 50 metros de largo.

Son 60 mil barriles de **petróleo** que al precio de hoy valdrían en el mercado 4.6 millones de dólares.

Desde el día del accidente, suman más de 270 millones de dólares. Es una cifra pequeñísima frente a los 73 mil millones de dólares que vendió **BP** en el primer trimestre del año.

Claro que la cantidad que no resulta nada pequeña, ni para **BP** son los 20 mil millones de dólares del fondo que tuvieron que constituir para cubrir posibles daños.

Otra cifra. Los 60 mil barriles representan una cuarta parte del suministro que necesitará la nueva y carísima refinería de Tula, si alguna vez terminan de construirla.

Ahora tiene usted más elementos para dimensionar la tragedia que ocurre en el Golfo que compartimos con los estadounidenses.

capitanes@reforma.com