

INFORME DE GERENCIA, A LA JUNTA GENERAL ORDINARIA DE ACCIONISTAS DE LA COMPAÑIA "TRANS ESMERALDAS INTERNACIONAL S.A." REUNIDA EL DIA JUEVES 30 DE ABRIL DEL 2015, RELATIVO AL EJERCICIO ECONOMICO DEL 2014, Y PERIODO DE GESTION 2013-2015.

Señores Accionistas:

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley de Compañías y en el Estatuto de la Empresa, tengo a bien someter a vuestra consideración el presente Informe Gerencial, que comprenderá el análisis económico financiero por el ejercicio 2014, cuyos resultados se reflejan en los Estados Financieros que avalados por el Informe de la Señora Comisaria y por la Auditoría Externa son sometidos a consideración de esta Junta General; además, a virtud de que hoy concluye un nuevo periodo de mi gestión como Gerente de la Compañía, creo indispensable destacar los hechos más relevantes de la gestión administrativa que hoy culmino.

Me corresponde, como Administrador de la Compañía, examinar la situación de la Empresa dentro del entorno económico social del país en general y del panorama que rodea la actividad económica dentro de la cual nos desenvolvemos, a fin de ubicarnos en la realidad y hacer proyecciones y formular recomendaciones sobre los medios y decisiones que a mi entender deberían adoptarse en el futuro inmediato y mediano, en términos de dar continuidad a la gestión y estar preparados para afrontar los riesgos y contingencias que puedan constituir amenazas para la empresa y garantizar su adecuado desenvolvimiento de cara al futuro.

En la parte financiera, se hará algunas comparaciones entre los resultados alcanzados en el Ejercicio 2013, con respecto a los obtenidos en el Ejercicio 2014, a fin de reflejar los cambios de posición más importantes; igualmente, se realizará una interpretación de datos contenidos en los Resultados del Ejercicio 2014, para hacer proyecciones presupuestarias y financieras para el ejercicio 2015, como fundamento para recomendar la adopción de políticas y acciones necesarias y aplicar correctivos. En todo caso, señores Accionistas, debo manifestar que la situación de la Compañía está reflejada fidedignamente en los resultados y las cifras contenidas en los Estados Financieros sometidos a vuestra consideración en esta Junta General, respaldados por los correspondientes anexos y notas explicativas y avalizados por los Informes emitidos por la Señora Comisaria y por la opinión emitida por la Auditoría Externa.

En cuanto a la situación general del país y de nuestra actividad, hemos de advertir que estamos inmersos y condicionados por la crisis fiscal derivada de la baja de los precios del petróleo y de otras materias primas y la desaceleración económica que vienen experimentando las principales economías del mundo, que producen significativos impactos en las economías dependientes; los indicadores de crecimiento de toda la región Latinoamericana se redujeron notablemente en el 2014 y las proyecciones apuntan a que la situación será más difícil en el 2015; se vaticina también una caída de las inversiones extranjeras directas y una mayor dificultad para la obtención de crédito externo al elevarse los indicadores de riesgo de nuestros países. A pesar de aquellas dificultades, el endeudamiento del país se ha elevado agresivamente, hasta bordear ya el límite admitido como tolerable, que es del 40% del PIB, lo cual compromete los ingresos de los próximos años y supondrá graves dificultades fiscales.

En este contexto, el Ecuador, preocupado por el déficit fiscal de más de 10 mil millones para el presente ejercicio y los desequilibrios en su balanza de pagos y comercial, que tendrán varios impactos como la reducción de la inversión en obra pública con la consiguiente desaceleración en el crecimiento económico, reducción de la inversión social, recortes en el gasto corriente y desentramamiento de empleados públicos, entre las medidas ya tomadas, con graves impactos en nuestra actividad de transporte, están las llamadas salvaguardas arancelarias que han encarecido el costo de los automotores e insumos, justo en momentos en que la empresa está empujada en el proceso de renovación de unidades; en estos días, tuvo lugar un desayuno de trabajo entre los dirigentes de las diversas ramas de la transportación y el Señor Presidente de la República, para analizar el tema, habiéndose constituido una Comisión para buscar alternativas, entre ellas, se analiza la posibilidad de excluir de las salvaguardas a los neumáticos que utiliza el transporte pesado, aunque ese es uno de los tantos rubros que están afectados. La Empresa, viene efectuando gestiones para tratar de excluir de la aplicación de las salvaguardas la importación de 35 nuevos buses para continuar con la renovación del parque automotor mediante la presentación del contrato de reserva de esas unidades con anterioridad a la vigencia de las medidas arancelarias, el impacto en el costo de las nuevas unidades por las nuevas salvaguardas será de aproximadamente 70 mil dólares por unidad, lo que pondría en grave riesgo la importación de dichos vehículos. El objetivo de la dirección de la transportación es obtener cupos de importación con exoneración de impuestos, para lo cual están trabajando los organismos gremiales y esta Administración Saliente. Si no se establecen medidas compensatorias, el alza de tarifas recién puesta en vigencia resultaría insuficiente para absorber los impactos de las medidas arancelarias en nuestra estructura de costos.

El gobierno tiene una visión errónea del transporte nacional, lo ha venido estrangulando con la aplicación de múltiples controles y regulaciones, incremento de cargas tributarias, mayores exigencias legales que incrementan los costos operativos, junto a lo cual adoptó una política restrictiva en materia tarifaria, condenando al transporte a operar hasta días recientes con tarifas congeladas desde el año 2003, cuando un neumático costaba entre 130 y 160 dólares y que hoy cuesta 700 dólares. Además, los continuos cambios de normas, han creado un clima de incertidumbre e inseguridad que no favorece las inversiones; de hecho, las políticas gubernamentales se han constituido en el mayor obstáculo para el progreso y modernización de la transportación nacional. Las reformas tributarias para modificar la base de cálculo para el pago anticipado del impuesto a la renta, es una carga muy fuerte y se vuelve confiscatorio, porque lo que pretende es que el Fisco obtenga recursos sin importar la estructura de la liquidez de las empresas; en nuestro caso, se estima como ingresos de la Compañía, aquellos provenientes de la venta de pasajes y de fletes cobrados por el transporte de encomiendas, en los que la empresa es simple recaudador, pues dichos valores van a manos de los respectivos propietarios de las unidades que realizan el transporte y como tales ingresos son declarados por cada uno de los señores accionistas, significa que estamos sometidos a una doble tributación por los mismos ingresos, como empresa y en forma individual por cada uno de los señores accionistas.

Señores accionistas, hemos venido advirtiéndolo desde años anteriores, sobre las amenazas que supondrían la aplicación de la nueva Ley de Tránsito y sus múltiples reglamentos, por contener un sistema regulatorio exagerado, en lo que respecta al monto de las multas y a las penas de privación de la libertad, pero además, por la creación de un capítulo de infracciones graves pecuniarias y sancionatorias temporales y definitivas en contra de las operadoras de transporte; a la fecha, numerosos Conductores se ven ya impedidos de trabajar al suspenderse temporal o definitivamente sus Licencias de Conducir, por el sistema de resta de puntos. Por otra parte, los controles y restricciones sobre las Escuelas de Capacitación de Choferes, han determinado una marcada escasez de profesionales, habiéndose presentado casos de que nuestras unidades hayan quedado fuera de operación por falta de Conductores, lo cual también afecta a los procesos de selección de profesionales para confiarles nuestras unidades de transporte. A la fecha, tenemos varios expedientes administrativos en la Agencia Nacional de Tránsito en contra de la Empresa, que no solo constituyen un obstáculo para el progreso de algunos trámites ante esa Agencia, sino que pueden traducirse en sanciones graves como la revocatoria de nuestro Permiso de Operación; y, se avisoran nuevos expedientes debido a los varios accidentes que han ocurrido últimamente; por ello, formulo un llamado vehemente a todos los accionistas a asumir con toda responsabilidad la administración y control de sus unidades, encuadrados en la ley y en las disposiciones internas, para evitar al máximo los accidentes de tránsito que además tienen un grave impacto en nuestra imagen corporativa.

La imposición del sistema de caja común en la parte administrativa y dentro de un corto plazo, trasladar la propiedad de las unidades a las operadoras, lo cual tendrá enormes impactos en lo tributario, en el control de las unidades, en su mantenimiento, en la participación de los empleados en las utilidades, en la relación laboral directa entre la empresa y el personal de tripulación, hace que nuestra visión como empresa debe cambiar de manera ESTRUCTURAL.

Muchos Municipios del País han construido Terminales y establecido condiciones de funcionamiento onerosas, sin embargo el funcionamiento de estas Terminales, puede traernos también beneficios, al poder disponer de algunos activos cuyos recursos podrían destinarse a otros fines como la adquisición de buses a nombre de la Compañía; aunque también habrá la necesidad de adquirir terrenos para garajes un poco en las afueras de las ciudades para obtener mejores precios; pienso que entre esos activos a disponerse estarían las Terminales de Machala, Huacillas, El Condado, La Garzota y posiblemente la Terminal de la Santa María en Quito. Creo, como estrategia de ventas y considerando la ubicación de las Terminales y el tamaño de las ciudades, analizar la conveniencia de establecer puntos de venta en algunos lugares de Quito y Guayaquil, para acercarnos a nuestros usuarios.

La empresa, deberá estar preparada para responder a los imperativos de la competencia y a las exigencias legales de los organismos de control del tránsito nacional; debemos ser capaces de asumir nuevos retos y enfrentar las dificultades que se nos presenten, para mantener la posición de liderazgo; entre el 2013 y el 2015, hemos logrado renovar casi 70 unidades, es decir, más del 50 % de nuestra Flota; 35 nuevos accionistas han firmado contratos para adquirir unidades nuevas, con lo cual superaremos el 80% del total y el plan debe continuar hasta alcanzar la totalidad; creo que los señores accionistas han tomado conciencia del impacto que ha tenido esa renovación y de cómo

los usuarios optan por exigir viajar en esas unidades, especialmente en las unidades cuya configuración es la de motor posterior, suspensión neumática y frenos auxiliares.

Gracias a la imagen de las nuevas unidades, hemos podido absorber el impacto del traslado de nuestras operaciones a las Terminales Generales en Quito y Guayaquil, logrando incluso un incremento de las ventas. Además, creo que cada día un mayor número de accionistas va tomando conciencia sobre el tipo de unidades que por imagen corporativa nos conviene. El respaldo institucional está dado tanto por el plan de financiamiento, la garantía de la empresa a los créditos contratados por los accionistas, la negociación colectiva, la provisión de neumáticos mediante importación directa, el facilitamiento de repuestos mediante convenios con casas proveedoras, el taller de mantenimientos mínimos en cambios de aceites y frenos y otros que se adelantan para mantenimiento de tapicería, campañas de fumigación. Etc.

El fortalecimiento institucional debe darse en todos los frentes; por ello, los directivos hemos hecho esfuerzos por encartilar a la empresa conforme a las exigencias legales; la empresa cuenta hoy con un Reglamento Interno y Reglamento de Seguridad Industrial aprobados por el Ministerio de Relaciones Laborales; un Manual Operativo exigido por la Agencia Nacional de Transporte, conjuntamente con la implementación de un sistema de seguimiento al proceso de mantenimiento de las unidades y el control de ellas en la carretera mediante la instalación de GPS en cada unidad y el establecimiento de un Centro de Monitoreo; ha presentado toda la documentación que un momento exigió la Agencia Nacional de Transporte, para cambiar el Permiso de Operación por un Contrato de Concesión; dentro del marco legal ha venido concertando con otras Operadoras el ajuste de tarifas a los valores aprobados en aquellas rutas donde se estaba cobrando menos de lo autorizado; ha aportado con análisis jurídicos sobre reglamentos, modelos de contratos, criterios sobre turnos extras, tanto para FENACOTIP cuanto para la Agencia Nacional de Transporte. La implementación del Departamento de Talento Humano, no solo que ha servido para regularizar a todo el personal dependiente de la Empresa y hacer su seguimiento, sino que viene prestando asesoría y ayudando en las relaciones laborales entre propietarios de las unidades y el personal de tripulación, en materia de contratos, obtención de número patronal, pago de planillas al IESS, elaboración de roles de pago, liquidaciones etc.; estos avances han trascendido hacia fuera, por lo cual la Empresa fue visitada por la Señora Ministra de Transportes y Funcionarios de la Agencia Nacional de Transporte, que destacaron sus logros y nos han recomendado ejecutar algunas cosas más, para que la Empresa pueda constituirse en modelo para el sector; FENACOTIP, a partir de esa visita, nos ha pedido que los avances registrados los compartamos con las demás Operadoras. Dentro de este mismo objetivo, la Empresa se encamina a obtener la CERTIFICACIÓN INTERNACIONAL ISO 39001-2012, sobre calidad, en el área de transporte, lo que sin duda fortalecerá la imagen institucional y nos ganará reconocimientos y respeto a la institución.

No hemos descuidado evaluar el desempeño de nuestros empleados, habiendo procedido a separar a varios de ellos por irregularidades cometidas y mal desempeño. Mantenemos, en base a estudios actuariales las reservas para afrontar pasivos laborales, las cuales nos permitió ya afrontar el pago de jubilaciones patronales a los ex directivos de la Empresa y a nuestro Asesor Jurídico que se separó el año anterior. Tampoco hemos descuidado la conservación de nuestros activos, invirtiendo y realizando los mantenimientos necesarios para su buena conservación y óptimo funcionamiento. Las

herramientas informáticas y la implantación de sistemas viene siendo un esfuerzo ascendente como mecanismo de optimización administrativa y operativa.

Refiriéndome a inversiones necesarias, frente al hecho de que el garage de la Carzota en Guayaquil resulta insuficiente y hay ya problemas con los vecinos y el Municipio, se ha hecho elaborar los planos para construir en el Sector Los Vergel, en el nuevo terreno que se adquirió en esa ciudad, cuyo costo está estimado en 360.000 dólares; se cuenta como base con el producto de la venta del antiguo garage de Esmeraldas que se efectuó con autorización del Directorio, ante la amenaza de que se pretendía expropiarnos por parte del gobierno nacional; pero es necesario resolver sobre el financiamiento de la diferencia, por ser una obra urgente.

Las autoridades de tránsito, nos han expresado que la implantación de un modelo de gestión en que las unidades de transporte sean de propiedad de las Operadoras, deberá concretarse en poco tiempo. Este hecho, nos pone en alerta sobre el modelo societario que para el efecto deberá implantarse; existe una creciente opinión, en que es necesario la implantación de un modelo que ponga a todos los accionistas en un plano de igualdad en cuanto a su participación en el capital social de la empresa y en una igualación de sus aportes para capitalizaciones futuras. De allí, que en el Orden del Día se ha hecho constar un punto para discutir sobre este tema y encontrar los mecanismos más idóneos para el efecto

La confianza de los usuarios en nuestro servicio de encomiendas, nos permite contar con significativos ingresos por la venta de guías de carga, constituyéndose en una fuente importante de financiamiento de nuestros costos operacionales, sin embargo, como contrapartida, la empresa debe afrontar varias acciones legales por pérdida, destrucción y malas entregas de dichas encomiendas por parte de empleados que no cumplen con las directrices de seguridad que se les imparte.

La Gerencia ha puesto todo el cuidado en encuadrar a la empresa dentro de la ley, cumplir oportunamente las obligaciones con terceros; hacer las provisiones de ley para gastos futuros y previstos; garantizar los flujos financieros y la adecuada liquidez. Estamos cumpliendo con las exigencias del SRL, contabilizando como ingresos la venta de pasajes y fletes cobrados por transporte de encomiendas, que son pagados a cada accionista propietario de las Unidades de Transporte, mediante liquidaciones mensuales, contra presentación de la respectiva factura por cada uno y efectuando la retención del 1% de Impuesto a la Renta. Hemos debido afrontar desde el 2013, una serie de acciones legales dirigidas contra la empresa y varios accionistas por un grupo de choferes, mismas que se han ido resolviendo con bastante éxito, aunque quedan varios casos pendientes. Igualmente, se han enfrentado acciones legales con el Servicio Nacional Aduanero, por encomiendas encautadas que contenían mercadería de contrabando; sin embargo, por petición de la Empresa, FENACOTIP intervino en el asunto y se logró que disminuyan los operativos de control; sin embargo, con el tema de las llamadas salvaguardias, vuelven los controles y es necesario evitar problemas, que a la Empresa le costaron 26.000 dólares en multas impuestas por la autoridad aduanera. Tenemos una demanda de 200.000 dólares por daño moral, por la negativa de un accionista a transportar un perro en la cabina de pasajeros.

A continuación examinaremos los datos más relevantes de los Estados Financieros, para realizar comparaciones con las cifras del Ejercicio anterior, para establecer cambios de posición, tendencias y proyecciones.

El total de activos de la Empresa ha decrecido en el Ejercicio 2014, bajando de 5.848.461,26 al 31 de diciembre del 2013, a 5.204.017,9563 al 31 de diciembre del 2014, atribuible, a que en el 2013 ingresaron a los activos los recursos de un préstamo puente obtenido del Banco Bolivariano para reembolsar el pago realizado por el Banco del importe de una Carta de Crédito contratada para cubrir a los proveedores internacionales de las unidades nuevas importadas cuyo proceso de homologación, nacionalización y matriculación se demoró varios meses, vencéndose obligaciones que luego fueron canceladas por los accionistas cuando obtuvieron el desembolso de los préstamos individuales a su favor otorgados por el mismo Banco.

En la cuenta de activos fijos que comprende inmuebles, edificios y equipos, se produce también una variación al haber egresado el terreno y construcción del antiguo garage de Esmeraldas cuya venta se produjo en el 2014, operándose una disminución de la Cuenta de 2.149.924,12 a 2.051.423,91, disminución que se hace a precios de adquisición y de construcción, ingresando la diferencia a contabilidad como utilidad en la venta de activos. Por otra parte, el valor de activos fijos disminuye cada año por las depreciaciones a que están sujetas, edificios, equipos de Computación, equipos de Comunicación, equipos de la Estación de Combustibles y tres vehículos, ;

Los activos corrientes, que al 31 de diciembre del 2013 alcanzaron a 3.695.53706, sufrieron también una disminución al 31 de diciembre del 2014, situándose en la suma de 3.142.343,87, que tiene que ver con la misma operación que determinó la disminución de los activos totales; el saldo de la cuenta, asegura el flujo de recursos y la liquidez que nos garantiza el cumplimiento oportuno de nuestras obligaciones con terceros, pero además, la posibilidad de continuar y mantener los procesos de importación de llantas y la adquisición de repuestos. Esta cuenta comprende recursos depositados en el sistema financiero, recurso en caja, cuentas y obligaciones por cobrar, cuentas patrimoniales, etc.

En cuanto a los pasivos, hay que destacar que del total de pasivos, que asciende a 4.438.779,85, al 31 de diciembre del 2014, constituyen pasivo corriente constituido por cuentas y obligaciones por pagar de corto plazo, la suma de 2.324.135,41, en los que está incluido el seguro interno o Caja de Accidentes y los Ahorros de los Socios FARU, mientras que en el pasivo no corriente, que suma 2.114.644,44, está constituido por obligaciones de largo plazo y recursos disponibles para inversiones de la empresa, que comprende las provisiones para beneficios laborales por 206.756,66 y obligaciones con accionistas por aportes para capitalizaciones futuras por el valor de 1.906.587,68.

El Patrimonio de la Compañía, se sitúa en 720.287,02, que comprende el capital social, diversas reservas, utilidades no distribuidas, revalorización de activos, y utilidades del ejercicio, experimentando un crecimiento con relación al del ejercicio del año anterior que se sitúa en 677.515,01. Los pasivos más el patrimonio de la compañía suman 5.204.018,05, al 31 de diciembre del 2014.

El potencial económico financiero de la empresa, con un importante respaldo en activos fijos, han sido fundamentales para que la empresa pueda respaldar las operaciones crediticias de sus accionistas para la renovación de unidades.

El crecimiento que ha experimentado la empresa en los últimos años en sus ingresos, han tenido como contrapartida a su vez un incremento de sus costos operativos y administrativos al requerir más empleados, tener que pagar sueldos más altos por contar en su personal con mandos medios y asesorías; se incrementaron los gastos en arrendamiento de locales, adquisición de equipos, adquisición de sistemas; debemos hacer más gastos en equipamiento de oficinas; pagar más impuestos y contribuciones, por lo que a pesar del significativo monto de los ingresos obtenidos en el Ejercicio 2014, la utilidad bruta generada es de apenas 44,863.57, después de deducir la participación del 15 % de utilidad a favor de los trabajadores y el 24 % de impuesto a la Renta, que juntos representan 390%, más el porcentaje obligatorio de reserva legal. Siendo recomendación de la Gerencia que la misma se mantenga dentro de las reserva Facultativa de la Compañía para cualquier evento futuro.

Como ha ocurrido en los últimos años, los ingresos del Ejercicio 2014, han tenido por base los ingresos generados por la estación de venta de combustibles, los ingresos por venta de guías de carga y los valores que pagan los accionistas por los servicios que presta la compañía. Los ingresos por venta de guías de carga, constituyen un importantísimo soporte en los ingresos de la compañía, siendo ingresos que la empresa autogenera; sin embargo, existen dos graves amenazas externas; la primera, que en los reglamentos de la Agencia Nacional de Tránsito, se pretende eliminar la autorización para que las unidades de transporte interprovincial puedan transportar encomiendas y carga; y, la posibilidad de que el sistema nacional de correos reasuma un monopolio que durante mucho tiempo ejerció sobre el envío de correspondencia y paquetes postales, que comenzó por controles, exigencia de información sobre volumen de operaciones, imposición de normas y regulaciones.

Por otra parte, la exigencia de que se aplique el sistema de caja común, impondrá no solo un gasto significativo para implantar el sistema integrado a nivel nacional, sino el paso por contabilidad del total de la producción de todas las oficinas, que de hecho tendrá incidencias en lo tributario de la empresa y de cada uno de los accionistas. Nos queda como reto, mejorar el desempeño del personal de oficinas, separando a aquellos que no cumplan a cabalidad su función y buscando seleccionar mejor al nuevo personal. Los Jefes de Oficina deben prestar una colaboración básica para el buen funcionamiento del sistema operativo. Todo ello, implican gastos en pago de indemnizaciones laborales.

Para cumplir con las políticas gubernamentales, la Gerencia ha venido impulsando el proceso de contratación laboral del personal de las unidades por parte de los propietarios de las mismas y presionando por su afiliación al IESS, con muchas resistencias de parte y parte; este proceso deberá completarse obligatoriamente, y accionista cuyo personal no esté a esa fecha asegurado, no podrá continuar trabajando con su unidad en la Compañía.

A pesar de que la Auditoría Interna ha incluido en sus análisis importantes cuadros comparativos entre los Ejercicios 2013 y 2014, para determinar cambios posicionales, me permito a manera de ilustración, presentar algunos rubros de gastos referentes a los Ejercicios 2013 y 2014, respectivamente:

RUBRO

2014	2013	
1.230.677.21	1.052.510.96	- Sueldos y remuneraciones U.S.
167.079.25	143.545.39	- Aportes al IESS y F.R
114.350.70	112.809.57	- Arrendamiento de inmuebles
106.207.37	107.856.05	- Pago de luz, agua, teléfonos.....
47.090.06	51.432.14	- Honorarios Profesionales.....
12.116.10	102.352.16	- Suministros y materiales-----
1.966.79	7.067.90	- Publicidad.....
2.273.65	22.775.48	- Seguridad y Guardiana.....
2.672.88	104.398.53	- Impuestos y Contribuciones.....
105.450.01	102.352.16	- Suministros y Materiales.....
89.805.80	79.266.82	- IVA, pagado por la Empresa...
41.576.23	14.631.89	- Gastos Financieros.....
45.622.05	87.895.30	- Depreciaciones.....
159.705.31	109.697.39	- Gastos Estación de Gasolina
9.045.32	10.625.66	- Uniformes

La comparación de los rubros citados evidencia en algunos casos variaciones sustanciales, con una tendencia mayoritaria al incremento, lo que se traduce en el resultado final, así, el gasto total para el año 2013 ascendió a 5.893.357.34; mientras que el gasto total para el ejercicio 2014 ascendió a 6.593.442.66, es decir, con un incremento de 700.000 dólares, lo que obliga a ser previosos y estructurar un presupuesto financiado.

Señores Accionistas, los datos contenidos en los Estados Financieros están explicados y detallados ampliamente en las notas y anexos acompañados a los mismos, han sido revisados por el señor Comisario y Auditados por la firma Internacional Russell Bedford. No obstante, estamos dispuestos a dar a los señores accionistas las explicaciones que nos sean solicitadas en esta Junta General.

La gestión de la Compañía, se ha enmarcado en la Ley de Compañías y en el Estatuto; A la Junta General y al Directorio corresponde el gobierno y la determinación de políticas; al Presidente y al Gerente nos corresponde ser los ejecutores, contando con la colaboración de nuestros asesores, mandos administrativos intermedios al frente de funciones definidas, personal técnico y empleados en todos los niveles y funciones, todos los cuales han hecho su parte y prestado su colaboración a la gestión administrativa, por lo que es menester consignar en este Informe mi agradecimiento a todos ellos.

Agradezco la confianza que me fue depositada por parte de la Junta General de Accionistas de esta noble empresa, someto a consideración de la misma, el presente Informe Gerencial y poniendo a su disposición mi cargo de Gerente de la empresa.

Quito, 30 de abril del 2015

Atentamente,

JOSE ANTONIO NARVAEZ MEJIA
GERENTE