

Cuenca, 22 de Marzo de 1972

Señores

Presidente y miembros del Directorio, Accionistas de la Compañía SERVICIOS AEREOS NACIONALES S. A. "SAN"

Muy señores míos:

Me es grato poner a consideración de ustedes el informe que como Comisario Principal de la Compañía SAN, debo presentar a todos los accionistas en la Junta General ordinaria.

He actuado como Comisario desde la iniciación de la Compañía en Enero de 1969, y en lo que va del año 1971 como en años anteriores, he trabajado minuciosamente revisando íntegramente todo el movimiento contable de la Empresa y habiendo estado personalmente en revisiones en Agencias como las de Guayaquil, Quito, Sucúa, Macas y Pastaza en viajes periódicos de Enero a Diciembre.

1.- ADMINISTRACION.- La administración bajo la Dirección acordada del Sr. Teodoro Jerves Núñez, ha mantenido durante el año una lucha incansable con diferentes organismos, especialmente con AVIACION CIVIL y MINISTERIO DE DEFENSA, con el objeto de conseguir nuevas frecuencias y rutas para la Compañía a fin de poder llegar a los ingresos programados en Presupuestos y cálculos de factibilidad que he trabajado hasta el año de 1975, pero esta lucha se ha visto contenida por dichas autoridades que prácticamente se ha opuesto a todo plan de trabajo y desarrollo de SAN.

Previo a la Importación de los aviones, la DIRECCION DE AVIACION CIVIL autorizó la traida de los aviones y con las rutas que se encontraban planificadas, pero una vez que las aeronaves llegaron al país las mismas autoridades se opusieron directa e indirectamente para obstaculizar y cancelar rutas a la Compañía, lo cual fue un factor negativo en la programación de trabajo por el año de 1971.

La Administración, con la planificación que se tenía hecha, tuvo que contratar y preparar personal suficiente y capacitado que en el caso de Aviación no se puede improvisar, sino preparar para las operaciones futuras, mas estas operaciones no llegaron en 1971 y la Gerencia se vió en el caso de comenzar nuevamente a suprimir puestos que fueron creados para atender lo programado, y al momento se han suprimido sobre los 12 Empleados y el plan continúa de supresión, salvo que en estos próximos días las nuevas autoridades acepten los pedidos de SAN; con estas supresiones el presupuesto en roles de pago han disminuido en más de \$/ 40.000,00 mensuales, y es de recomendar un programa de completa austeridad en los meses del presente año, hasta cuando la Compañía pueda obtener mayor trabajo y todos los gastos se hagan previa estudiada planificación.

He estudiado el caso de cada uno de los Empleados actuales, y salvo uno o dos personas que se puede prescindir de sus servicios, el resto es completamente necesario no por el tiempo que le ocupa trabajar, sino por la especialización de cada uno en el ramo de Aviación tanto administrativo como Operacional y técnico.

2.- AGENCIAS DE LA COMPAÑIA.- Se ha visitado íntegramente todas las Agencias de la Compañía y el trabajo es normal, anotándose el decaimiento casi completo de Macas y Sucúa por la entrada de la carretera.

La Oficina Guayaquil continúa su camino ascendente en lo relacionado a Ventas y Administrativo al frente de la cual continúa un muy buen empleado Sr. Hugo Varas ayudado excelentemente por el Sr. Manuel Vallejo, cuyas actuaciones son recomendables.

En lo relacionado con la Oficina de Quito, ésta ha marchado normalmente en el año de 1971 como Agencia de propiedad del Sr. Ldo. Guido Bucheli Cadena, persona de muchos méritos en el campo representativo. Es de recomendar que en Quito se instale como en Guayaquil una Oficina propia de la Compañía y con personal también propio, desde luego sin perder la valiosa representación del Sr. Bucheli en el campo representativo para las gestiones y conexiones ante autoridades y organismos del estado para mantenimiento y concesión de rutas y frecuencias.

En vista de que el trabajo de carga casi ha terminado en el sur oriente, se está organizando los vuelos de Itinerario entre Cuenca-Sucúa-Macas-Pastaza, razón por la que estas Agencias deben ser organizadas también de diferente forma en vista de que el mayor trabajo no será de bodegas de carga sino de atención a pasajeros con las debidas comodidades para atraer clientes a nuestro servicio que es el primero que se instala en estas zonas del país. También se ha iniciado ya los vuelos de pasajeros a Gualaquiza, plaza esta que en carga terminó en el mes de Febrero de 1971.

3.- OPERACIONES.- Este departamento a cargo del Cnel. Teodoro Malo Moscoso, ha tenido que sortear muchas dificultades de orden humano, pues mientras las Operaciones con los aviones Viscount a Guayaquil y Quito se ha mantenido correctas, al oriente se han visto restringidas por la falta de pilotos que acepten operar los aviones DC-3, pues para el año de 1971 se había programado vuelos por 1.440 horas, únicamente se han cumplido el total de 1.047:24, habiendo un déficit de lo programado de 392:36 horas.

Al momento se tiene trabajando a un Piloto de nacionalidad Colombiana, y Operaciones deberá hacer todas las gestiones para que la AVIACION CIVIL conceda la renovación de la licencia para trabajar en el Ecuador de este piloto Cap. Rafael Barrientos.

Muchas gestiones se han hecho inclusive con mejores sueldos que otras similares compañías, para que pilotos de

aviones DC-3 vengan a volar en nuestra Compañía, pero no se consigue que estos profesionales vengan a radicarse en la ciudad de Cuenca; éste es un problema por resolver en esta nueva administración y que tiene el carácter de urgente.

4.- DEPARTAMENTO DE VENTAS.- A principios del año 1971, el Directorio nombró para Gerente General de Ventas en todo el territorio ecuatoriano al Sr. Francisco Maldonado, quien ha trabajado más o menos con algún éxito únicamente en la ciudad de Guayaquil, pese a que tenía el mejor sueldo de la Empresa y comisiones sobre las ventas totales de la Compañía en todas sus rutas muchas de las cuales ni conocía su desenvolvimiento de tráfico; La Gerencia tomó nota inmediata del problema y dió por terminado el contrato de trabajo a un año y que feneció el 15 de Marzo de 1972.

5.- BALANCES.- Como los señores accionistas podrán observar los Balances al 31 de diciembre de 1971, ~~quitarán a los señores~~ entregados a cada uno de ellos, los resultados han sido más o menos acordes con los estudios de factibilidad y proyectos preparados por el Sr. Bolívar Iñiguez, trabajos estos que merecieron la aprobación del First National City Bank y la felicitación del Gerente de dicha Institución Bancaria, lo cual también merece la felicitación de mi parte, pues estos proyectos fueron hechos por los años de 1971, 1972, 1973, 1974 y 1975 con cuadros de Aplicación de Fondos, Balances y resultados, pues según el estudio por 1971 en resultados que éste fue el año de iniciación de la etapa de mayor crecimiento de SAN se demostraba una pérdida de S/. 211.378,94 y la realidad de este ejercicio económico fue resultado negativo de S/. 113.140,06, habiendo bajado la pérdida calculada.

Esta pérdida es contable, pues se está demostrando a los señores accionistas los números exactos del movimiento contable ya que el pasivo del Balance existe la cuenta VALORES RESERVADOS PARA OVERHAUL que es una defensa de la Compañía y que al finalizar 1971 alcanza a S/. 1'730.772,06, tomando en cuenta que parte de estas reservas serán ocupadas cuando se efectúen los trabajos de Overhaul Mayor de los aviones, calculados para después de 15 años.

SUGERENCIAS.- Me permito sugerir a la Administración, que las Guías a Crédito se confeccionen de tal modo que constituyan un documento legal ejecutivo para el respaldo en caso de que sea difícil su cobro y tengan estos que pasar al Departamento Judicial; Asimismo creo del caso que todo empleado que maneje fondos en efectivo de la Compañía o sean las Cajas de las diferentes Oficinas, éstos deban dar a favor de la Compañía una Garantía cuyo monto debe ser estudiado según el movimiento que tenga en dinero.

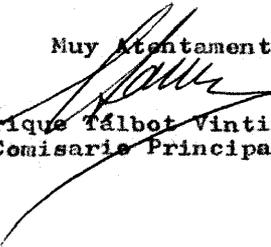
Insisto en que se debe cambiar de política en lo relacionado a Oficinas en la Capital, pues éstas deben ser propias de la Compañía como lo son en Guayaquil y las demás ciudades a las que

opera SAN con sus empleados propios que dependan de la principal, y como en la actualidad, Quito deberá tener el representante oficial de la Compañía para todas las relaciones con AVIACION CIVIL y más Organismos del Gobierno así como también con AMOCO y las -- Compañías Internacionales de Aviación.

Dejo constancia de mi felicitación para el señor Teodoro Jerves - Gerente General de la Compañía, Cnrei. Teodoro Malo Moscoso Jefe de Operaciones, señor Bolívar Iñiguez Tesorero, y señor Juan Vintimilla González funcionario de la Empresa, los mismos que en éstos años difíciles de 1971, han sabido mantener y sortear muchas dificultades ocasionadas por la oposición de las autoridades Aereonáuticas al libre desenvolvimiento operacional por falta de mayores rutas que la Compañía esta en capacidad de trabajar, y espero que en el presente año de 1972 con las gestiones que se están realizando, y con el cambio político habido se solucione la dificultad consiguiendo las rutas que por mucho tiempo SAN viene solicitando, con lo cual creo que la situación de la Empresa cambiará -- por la mayor ocupación y mayor trabajo de sus aeronaves.

Pongo a consideración de los señores accionistas éste mi informe - con lo cual dejo cumplida mi misión por 1971.

Muy Atentamente

  
Enrique Talbot Vintimilla  
Comisario Principal