

6 de Febrero de 1.970

Señores Accionistas:

Cumpliendo con la disposición constante en el Art. Nº 31 de los Estatutos de la Compañía, me es muy grato presentar a vuestra consideración señores accionistas de SAN, el informe de la Compañía, así como su estado al 31 de Diciembre de 1.969.

Como antecedente para someter a vuestra consideración este informe, debo manifestaros que, por voluntad de los señores accionistas, en la Junta General de Abril de 1.969, se me encargó las funciones de Gerente General de la Empresa, cargo que antes de esa fecha estuvo desempeñado de acuerdo con los Estatutos, por el Sr. Enrique Malo, en ese entonces Presidente de la Compañía.

Como primer paso en las gestiones del ejercicio que informo para contiuar con la organización Administrativa de la Compañía, el Directorio procedió a crear, según sus facultades, la Tesorería de la Empresa, con el objeto de que la parte económica y su control sean totalmente eficientes, ya que con el mayor volúmen de negocios de la Compañía, se hacía indispensable un control mas eficiente de los ingresos como de los egresos, estableciendo sistemas y procedimientos tales que permitan a la administración tener un panorama completo de la situación económica de la Compañía y sentar las bases de un buen control económico para el futuro. Esta importante dignidad recayó en la persona del Ing. José Ramírez accionista y miembro del Directorio, quien desde esa fecha ha venido desempeñando ese delicado cargo con todo celo y acierto, percibiendo por su trabajo un valo mínimo como es el de \$ 2.000.- mensuales en un loable afán de su parte de cooperar con la Empresa, por lo que considero mi deber el recomendar su actitud a esta Junta General.

Dentro de la parte operacional que es la mas importante, se han hecho muchas mejoras y se han conseguido nuevas rutas y posibilidades de trabajo, que serán puestas en ejecución dentro del primer trimestre del presente año de 1.970; así tenemos:

1º.- Hemos podido hacer el overhaul mayor del avión matrícula HCSJI,

que vuela a Guayaquil, trabajos que se hicieron en San José de Costa Rica, y a un costo de \$ 521.689,79, lo cual le da a este avión la posibilidad de volar alrededor de 10.000 horas mas. Cabe anotarse que estos valores han sido satisfechos totalmente y de contado, por lo que SAN no debe un solo centavo por ese concepto.

El envío de este avión para someterse a estos trabajos que son mandatorios y por tanto exigidos por la Autoridad Aereonaútica, fué hecho en un lapso de tiempo de mas o menos tres meses, pues el avión viajó a mediados de Diciembre de 1.968, y regresó y se puso nuevamente al servicio, a mediados de Marzo de 1.969. Este tiempo de tres meses ocasionó por tanto una baja de horas voladas en el año, pues mientras en 1.968 con los dos aviones de la Compañía se volaron 1.139:10, en 1.969 se volaron 1.085:09, es decir 54:01 horas menos y que repito, fué precisamente debido a la falta por cerca de tres meses del avión que se encontraba en reparación en San José de Costa Rica.

Sin embargo de esta merma de horas voladas comparando con el ejercicio anterior, las ventas brutas de 1.969 en relación con las de 1.968, fueron mayores, ya que por ese concepto hemos tenido los siguientes ingresos: en 1.968 \$ 3.697.636,51; y en 1.969, \$ 3.858.379,52 arrojando una diferencia de \$ 160.743,01 que representa un porcentaje de incremento de un 4,16%, a pesar además de haber tenido por cerca de 3 meses de suspensión de transporte de carne de Sucúa a Cuenca debido a la epidemia de aftosa.

En este año de 1.970, que tenemos todos nuestros aviones en óptimas condiciones, esperamos incrementar este número de horas de vuelo, y consecuentemente aumentaremos nuestras ventas brutas, ya que la operación con Guayaquil y el Oriente se estima que este año será mucho mayor.

Así mismo, dentro de la parte operacional, en el departamento de mantenimiento, hemos hecho significativos adelantos con la adquisición de herramientas y repuestos para los aviones, recomendando a la nueva administración, hacer otras adquisiciones por estos mismos conceptos en este año, con lo cual esperamos completar un taller y un stock de repuestos que nos permita mayores facilidades de mantenimiento y trabajo en general, destacandose en este campo el Co-

ronel Teodoro Malo Jefe de Operaciones.

También es muy significativo el establecimiento en el año de 1.969 de un departamento de personal que está a cargo del Sr. Juan Vintimilla, con el cual hemos conseguido un perfecto control de todos los empleados; así mismo durante el ejercicio hemos establecido el departamento legal de una manera definitiva, para lo cual se cuenta con una gran mayoría de Leyes especializadas en relación con aviación y laborales, aplicandose estas últimas para efectos de la contratación y relaciones con nuestros empleados.

Con referencia al departamento de contabilidad y que está a cargo del Sr. Bolívar Iñiguez, éste así mismo ha venido funcionando de manera eficiente, y en este año de 1.969 materia de este informe, se lo ha reforzado con un nuevo empleado y además se han mejorado ciertos procedimientos que han venido ha agilizar de una manera muy favorable este importante departamento, siendo necesario en este nuevo año el hacer uno que otro incremento de personal tomando en cuenta que muy posiblemente las operaciones se incrementarán a mas del doble de lo actual, ya que en este mismo mes, y después de carnaval iniciamos operaciones diarias desde la ciudad de Pastaza en donde vamos a basar un avión.

Referente al funcionamiento de las Agencias en las diversas localidades a donde volamos, estas han sido vistas continuamente por nuestro personal, haciendo los respectivos controles, estableciendo y estandarizando los sistemas. Particular cuidado hemos tenido en solucionar el problema de las oficinas de Sucúa y Gualaquiza, ya que cuando adquirimos el control de la Empresa, las personas que estaban al frente de ellas tenían calidad de agentes a comisión, y ahora se los ha incorporado como empleados con un significativo ahorro, pues con la experiencia hemos visto que ese era el procedimiento mas adecuado a seguirse, por tanto hoy, repito, están en calidad de empleados bajo contrato a un año renovable a voluntad de las partes. Cabe destacarse en este informe el funcionamiento de las oficinas de Macas y Guayaquil, especialmente de esta última, la cual está adscrita a las de Ecuatoriana de Aviación, pero se desenvuelve con nuestro propio personal, al frente del cual está el

Sr. Hugo Varas, quien ha sabido desempeñarse con la mayor eficiencia y por esta razón a mas de otros incentivos de caracter económico, creo que se hace acreedor de un reconocimiento de la Gerencia General y de una recomendación ante vosotros.

Es grato también para quien informa, el hacerlos conocer que en el ejercicio de 1.969 se han obtenido nuevas rutas y frecuencias, teniendo planificadas solicitar otras tan pronto hayamos establecido el trabajo en las actuales concedidas. Estas rutas y frecuencias nuevas que tenemos son: la de Guayaquil - Quito - Guayaquil con un vuelo diario de Lunes a Sábado, y la segunda frecuencia entre Cuenca y Guayaquil cuatro veces por semana pero que solamente la estamos haciendo tres, pues como al momento no es rentable, hemos creído conveniente proceder así, obteniendo eso si con esta segunda frecuencia una defensa para SAN pues así impedimos o hacemos muy difícil el dar cabida a que otra Compañía competidora entre en esta ruta. Sin embargo de mala falta de rentabilidad de esta segunda frecuencia, por la experiencia propia adquirida y por el analisis que hemos hecho de casos similares de otras Compañías en otras rutas, creemos que los usuarios verán muy pronto las ventajas del itinerario y esta segunda frecuencia comenzará a ser rentable. Como se mencionó antes, en el año 1.969 obtuvimos la ruta Guayaquil - Quito - Guayaquil con un vuelo diario de las dos solicitudes. Esta operación se la comenzará dentro del primer trimestre del presente año tan pronto hayamos adquirido los aviones que mas se ajusten al medio, a las rutas que poseemos, a nuestra posibilidad económica y principalmente tomando en cuenta todos los factores técnicos y de seguridad.

A este respecto de adquisición de aviones, creo de mi deber en informaros de manera amplia de las gestiones realizadas, tomando en cuenta los factores antes citados.

Cuando SAN por mi intermedio se presentó ante el Consejo de Aviación Civil con su solicitud para obtener esta ruta, lo hizo tomando en cuenta dos factores: 1º La operación con dos vuelos diarios para poder obtener una ocupación de unas 1.000 hrs anuales del avión; y, 2º, el poner a servir en esa ruta un avión F-27 o un Viscount. Mas

como dicha autoridad no nos concedió lo solicitado, sino tan solo una frecuencia diaria, nos vimos en el caso de rehacer nuestros cálculos económicos y ver la posibilidad de que el avión sirva en otras de nuestras rutas actuales, lo que también nos ponía en la circunstancia de asegurarnos que el avión proyectado para la ruta originalmente estudiada, además sea idóneo para servir en otros aeropuertos mas pequeños.

Con este problema entre manos, tuvimos que ser muy cautos en nuestras decisiones de adquisición de aviones, para lo cual la Junta General extraordinaria del 29 de Septiembre, autorizó al Directorio a que nombre una comisión especial para que viaje a Europa y Estados Unidos con el fin primero de escoger el avión que se encuentre en mejores condiciones entre los que teníamos ofrecidos, y luego de que nos hagan los cálculos de rendimiento o performance desde los diversos aeropuertos especialmente desde el de Cuenca, ya que con nuestra ciudad tenemos un compromiso que lo debemos cumplir, y que junto con el de Quito son los mas críticos debido a su altitud, como a su longitud. Esta comisión constó de cuatro personas, siendo ellos el Sr. Armando Ottatá, Presidente de la Compañía, el Ing. José Ramírez Director Tesorero, el Cnel. Teodoro Malo en la parte operativa, y el Sr. Petronio Yépez mecánico cedido por Ecuatoriana de Aviación para esa comisión.

A su regreso, la comisión informó detalladamente de sus gestiones y vimos que estábamos enfrentados con la realidad de las limitaciones de la operación de los aviones observando todas las condiciones de seguridad desde Cuenca y desde Quito, pues se trajeron informes bastante sobre el rendimiento que era bastante bajo, además de que habían dejado a algunas compañías oferentes todos los datos para el análisis de la cantidad de carga pagable disponible, para que nos envíen posteriormente, habiendo cumplido con este envío algunos, pero que no lo hicieron otros, especialmente en el caso de Alitalia que ha pesar de tener en su poder estos datos con las características y condiciones dentro de las cuales volarían los aviones, y de haberse ofrecido a la comisión que solventarían nuestras dudas y preocupaciones en el Ecuador, no fué cumplido, a pesar de que esta Gerencia General había insistido en repetidas ocasiones sin re-

cibir respuestas concretas sino ofertas que en definitiva nos han demorado en el inicio de nuestras operaciones.

Como esta demora estaba ocasionandonos que el tiempo para cumplir con los requisitos reglamentarios de aviación civil se termine y que es de 90 días, antes de que este finalice, se elevó a esa autoridad una solicitud para una prórroga del plazo por igual período fundamentandonos en diversas razones a mas de la mencionada de la tardanza de Alitalia en darnos los datos solicitados, indicándoles además que estabamos en espera del resultado de nuestras consultas a la fábrica de los aviones Viscount en Inglaterra pues consideramos que eran los únicos que podían darnos datos reales y sin tratar de sorprendernos con una oferta inconsulta. Ante estas razones y muchas otras, el Consejo de Aviación Civil, viendo la justicia de nuestro pedido nos concedió esa prórroga, teniendo por tanto la Compañía tiempo hasta el 24 de Abril para cumplir con estos requisitos reglamentarios mencionados, tiempo este que nos es mas que suficiente para dentro del cual tomar la decisión de compra de los aviones mas convenientes para los intereses de la Empresa y seguridad de los usuarios.

Al respecto también debo informar, que con los datos y estudios que hemos elaborado y que son ciertos, hemos elaborado un cuadro comparativo de la performance de diversos aviones el mismo que se os va a dar a conocer a continuación para que de crear conveniente alguno de vosotros podais hacer las preguntas y solicitar las aclaraciones de creais conveniente, luego de lo cual, con la autorización que tienen concedida el Directorio por la Junta General de Septiembre de 1.969, pueda hacer ya en negocio de compra del equipo de vuelo.

El cuadro comparativo que se ha elaborado, es el siguiente:

.....

De este estudio señores accionistas y que solamente es el resumen, estando a vuestra disposición los detalles completos si así lo despusiereis, se desprende claramente que solventads por la fábrica de Inglaterra los aspectos de seguridad especialmente, el avión que mas ventaja económica nos daría en nuestras operaciones es el Viscount, pero que deba tener ciertas características y modificacio-

- 7 -

nes estructurales como los de las series 810 en adelante, o los de la United Airlines o alguna otra línea Aérea que siendo de las series 700 en adelante tengan hechas las modificaciones exigidas por la FAA para que estos aviones puedan operar en los Estados Unidos.

De todas maneras, y con el fin de estar absolutamente seguros de la performance de estos aviones, se hará una última verificación personal de los datos enviados por la Fábrica, aprovechando un viaje que por razones personales voy a hacer en este mismo mes a Londres y que lo hago por cortesía de KLM, en donde hablaré con los Ingenieros de la BAC con el objeto de hacer esta última verificación, especialmente en lo que se refiere a mantenimiento y rendimiento, para luego cablegrafiar a Cuenca con los resultados de las consultas para que el Sr. Presidente y el Directorio cierran negocio con la firma oferente que nos dé los mejores aviones y en las condiciones más ventajosas.

Ahora bien señores accionistas os debo informar sobre los resultados económicos del ejercicio, haciendo además comparaciones con el ejercicio del año anterior. Respecto a estos resultados, se os entregaron con la suficiente anterioridad para vuestro conocimiento, sin embargo se daría lectura a los balances en esta misma sesión y que consta en el punto 4º de la agenda de esta sesión.

Los resultados económicos del ejercicio de 1.969, os debo decir con satisfacción son verdaderamente alagadores y con seguridad van a satisfacer vuestras aspiraciones, pues las utilidades han ascendido a la cantidad de \$ 364.064,89 sucres y que son mayores en un 5,04% que las de 1.968, pero el porcentaje de utilidad con relación al capital pagado es menor, pues mientras en 1.968 el porcentaje de utilidad con relación al capital pagado fué de un 14,71%, en 1.969 fué de 13,78%, es decir un 0,93% menor, merma que se debe a mi entender a las siguientes razones:

- 1º a los nuevos depósitos por nuevas acciones que también están percibiendo dividendos;
- 2º A la merma de horas voladas en el año debido a la falta por cer-

ca de tres meses por reparaciones como os informé al principio; y 3º, por la suspensión asimismo por cerca de tres meses del transporte de la carne desde Sucúa debido a la cuarentena impuesta por las autoridades Sanitarias debido a la Aftosa; siendo a mi entender, especialmente por los dos últimos puntos las razones por las cuales hemos dejado de percibir una utilidad que estimo en unos \$ 100.000.- factores que como vosotros comprenderéis, está fuera de todo control de la Administración.

De todas maneras como un dato interesante que debéis conocer, de informo que el tráfico de pasajeros que genera la Ciudad de Cuenca por la vía aérea a diversos puntos asciende a un promedio de 180 diarios, correspondiendo a SAN vuestra Empresa 70 y los 110 a las otras Compañías que son en número de 6, es decir, SAN lleva el 38,9% del total, porcentaje si bien alto, estamos seguros se incrementará tan pronto iniciemos el servicio con nuevos aviones y abramos la ruta de Cuenca a Quito, que ha pesar de tener autorizada tememos que presiones interesada está ejerciéndose ante las autoridades aeronauticas con el objeto de que se nos quite esta autorización, pero hemos hecho oír ya nuestra voz ante los organismos rectores de esta actividad para manifestarles que el derecho nos asiste y que oresizamos su ratificación.

También señores accionistas voy a informaros sobre los resultados económicos y el estado de la Compañía Aereo Amazonas de la cual SAN posee el 82,46% del total de capital de esa Línea Aérea, ~~en~~ y que asciende al \$ 1.300.000.- sucres.

Como antecedente debo informaros que las acciones de Aereo Amazonas fueron compradas por nosotros con el 70% de descuento, a 15 meses plazo y sin intereses, habiéndose pagado ya ese valor en su totalidad en el mes de Enero del presente año de 1.970.

Analizando el balance de esa Empresa al 31 de Diciembre de 1.969 tenemos que, cada accion que tuvo un valor de 30% con relación al capital debido a las pérdidas sufridas durante la anterior administración, al finalizar el ejercicio de 1.969 dichas acciones se han recuperado en un 19,87%, por lo tanto estas tienen un valor al momento de un 49,87%, diferencia que constituye utilidad para voso-

tros, y que debo aclarar no consta en los resultados del ejercicio económico de SAN, ~~XXXXXXXXXX~~ siendo estas considerables ya que ascienden a la suma de \$ 206.545,96.

Cabe anotarse también que con esta compra de esas acciones, SAN ha podido controlar a la competencia y a logrado afianzar poderosamente sus operaciones desde Cuenca al Oriente,

Para finalizar señores accionistas debo pedirlos que con el objeto de afianzar aún mas la situación económica de SAN, es imperativo que al igual que en los años anteriores se resuelva que las utilidades del ejercicio se destinen a la nueva alza de capital, reservandose el 1% para ser repartido a prorrata según el monto de sus acciones a accionistas, pues debemos pensar que estamos enfrentados a serios compromisos con la ampliación de las nuevas rutas y adquisición de aviones por lo que SAN necesita de esta nueva demostración de buena voluntad, patriotismo y desinterés de vuestra parte, modalidad que muy posiblemente se abandonará ojalá de aquí a unos dos o tres años, y podreis percibir con toda justicia el fruto de vuestro esfuerzo.

Este es pues señores accionistas el informe que me he permitido haceros conocer, el mismo que os someto a vuestra consideración, como habreis podido enteraros, el saldo en todas las actividades de la Compañía es favorable, teniendo en el futuro mejores perspectivas las que se traducirán en ventajas económicas para todos vosotros, aunque también el trabajo se incrementará en igual nivel.

Antes de terminar señores, quiero dejar constancia de mi personal agradecimiento al Sr. Presidente Sr. Armando Ottati, como a todos y cada uno de los señores miembros del Directorio, <sup>por su laboriosa</sup> quienes han sabido prestar toda colaboración y asistencia a la Gerencia General para la mejor marcha de vuestra Compañía.

No sería completo este informe ante vosotros señores accionistas si no mencionara también el agradecimiento y la recomendación para todos los funcionarios y empleados de la Empresa, quienes han sabido laborar con descición y entusiasmo, recomendandoles en es-

ta ocasión que para este nuevo año pongan aún mas voluntad en su trabajo por los compromisos que tenemos y ante los cuales Dios mediante espero saldremos con todo éxito.

También quiero consignar mi agradecimiento y recomendación para el Sr. Alejandro Vega Toral, quien desde su alto cargo de Legislador de la República ha hecho invalorable gestiones en bien de la Empresa. Así mismo consigno mi agradecimiento como una recomendación ante vosotros a las Autoridades de la Ciudad de Cuenca y de la Provincia, como a los organos de opinión, especialmente a Diario el Mercurio por el decidido respaldo que nos han prestado cuando necesitabamos hacer oír nuestra voz ante los poderes centrales y las Autoridades de Aviación.

Por último mi homenaje y agradecimiento al pueblo de Cuenca que nos ha dado su apoyo y confianza al ocupar nuestros servicios,

Gracias.-