



RESULTADOS DEL PRIMER TRIMESTRE 2015

PRINCIPALES RESULTADOS

- * En el 1T15 los ingresos totales de INTERJET totalizaron \$3,158.2 millones de pesos, que representó un incremento del 10.5% sobre los ingresos generados en el 1T14.
- * En el 1T15 los pasajeros totales transportados se incrementaron 16.3% llegando a 2.2 millones en comparación con los 1.9 millones del mismo periodo de 2014.
- * En el 1T15 la utilidad de operación se incrementó 25.9%, llegando a \$226.4 millones de pesos con un margen del 7.2%, respecto al mismo periodo de 2014.
- * En el 1T15 el UAFIDAR se incrementó 23.2% en comparación con el mismo periodo de 2014, llegando a \$853.9 millones de pesos con un margen del 27.0%, respecto a los ingresos totales.
- * INTERJET registró una utilidad neta de \$117.8 millones de pesos en el 1T15, que representa un incremento del 14.7% respecto al mismo periodo de 2014

1T= Primer trimestre



A continuación presentamos un resumen de la información financiera y operativa consolidada seleccionada, la cual se deriva de la comparación de los estados financieros consolidados internos no auditados de INTERJET del primer trimestre de 2015 vs 2014.



RESUMEN DE INFORMACION FINANCIERA Y OPERATIVA SELECCIONADA			
CONCEPTO	PRIMER TRIMESTRE		
	2015	2014	% DE VAR.
ASK'S (millones)	3,163	2,755	14.8%
RPK'S (millones)	2,199	1,851	18.8%
FACTOR DE OCUPACION	69.5%	67.2%	2.3 pp
PASAJEROS (miles)	2,200	1,892	16.3%
INGRESOS TOTALES (millones)	3,158	2,858	10.5%
INGRESOS PASAJEROS (millones)	2,900	2,700	7.4%
YIELD (pesos)	1.319	1.459	-9.6%
RASK (pesos)	0.999	1.038	-3.8%
CASK (pesos)	0.927	0.972	-4.7%
CASK (USD)	0.061	0.074	-18.2%
CASK EXCLUYENDO FUEL (pesos)	0.672	0.602	11.6%
CASK EXCLUYENDO FUEL (USD)	0.044	0.046	-4.2%
RASK - CASK (pesos)	0.072	0.065	9.6%
RASK - CASK (excluyendo combustible) (pesos)	0.326	0.435	(25.0%)
UAFIDAR (millones)	854	693	23.2%
MARGEN DE UAFIDAR (% de los ingresos totales)	27.0%	24.2%	2.8 pp
RESULTADO DE OPERACIÓN (millones)	226	180	25.9%
MARGEN DE OPERACIÓN	7.2%	6.3%	0.9 pp
RESULTADO NETO (millones)	118	103	14.7%
MARGEN NETO	3.7%	3.6%	0.1 pp



Entorno de mercado

INTERJET operó durante el 1T15 en un entorno que se caracterizó por los siguientes factores:

- **Depreciación de la paridad cambiaria promedio.** El tipo de cambio de cierre del trimestre registró una depreciación frente al dólar de 16.5% con relación al cierre del 1T14, al pasar de \$13.0841 pesos por dólar al cierre del 1T14 a \$15.2427 pesos por dólar al cierre del 1T15.
- **Incremento en los precios de combustible en pesos.** Durante el periodo enero-marzo de 2015 el precio promedio del combustible por litro pagado por INTERJET registró una disminución del 33.7% en comparación con mismo periodo de 2014, llegando a un precio promedio por *litro* de \$7.37 en comparación con \$11.11 promedio por litro en el 1T14.
- **Ligero crecimiento económico.** En el 1T15 la economía mexicana presentó ligera recuperación en el ritmo de crecimiento económico. El Indicador General de Actividad Económica (IGAE) en el periodo enero-febrero creció favorablemente en 2.4% en comparación al crecimiento del 1.3% registrado en el mismo periodo de 2014.
- **Menor crecimiento del tráfico de pasajeros en la industria nacional.** De acuerdo con cifras publicadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil se observó durante el 1T15 un crecimiento del tráfico de pasajeros de la industria mexicana del 8.8%, presentando una desaceleración respecto al mismo periodo de 2014 en donde se presentó un crecimiento en el tráfico de pasajeros de 9.0%. El tráfico de pasajeros en el mercado doméstico creció 8.6% en el 1T15 en comparación con el crecimiento del 6.6% en el tráfico de pasajeros en el mercado doméstico.



Ingresos

En el 1T15 los ingresos totales de INTERJET aumentaron 10.5% de \$2,858.3 millones de pesos en el 1T14 a \$3,158.2 millones de pesos en el 1T15. Este incremento se debió principalmente a incrementos en los ingresos por pasajeros, en los ingresos complementarios, en los ingresos por carga y en otros ingresos por servicios a terceros.

Los ingresos por pasajeros aumentaron 7.4%, de \$2,700.2 millones de pesos en el 1T14 a \$2,900.3 millones de pesos en el 1T15 debido principalmente al incremento del 16.3% en pasajeros transportados y al incremento en el factor de ocupación. La compañía está constantemente revisando tarifas e itinerarios para maximizar el ingreso.

La oferta de asientos (ASK's) se incrementó en un 14.8% en el 1T15 en comparación con el mismo periodo de 2014, principalmente por la apertura de nuevas rutas y el incremento en operaciones por la expansión planeada de la compañía por la incorporación de nueva flota.

Los ingresos complementarios en el 1T15 se incrementaron 76.8% de \$64.6 millones de pesos en el 1T14 a \$114.3 millones de pesos en el 1T15 debido principalmente a mayores ingresos por cambios en reservaciones, seguros a los pasajeros y por publicidad a bordo.

Los ingresos por carga en el 1T15 se incrementaron 85.7% de \$21.3 millones de pesos en el 1T14 a \$39.6 millones de pesos en el 1T15 debido principalmente a mayores toneladas transportadas por el incremento de operaciones y la apertura de nuevas rutas.

Los otros ingresos se incrementaron 44.3%, de \$72.1 millones de pesos en el 1T14 a \$104.1 millones de pesos en el 1T15 debido principalmente al aumento de los ingresos por servicios de mantenimiento a terceros.



Gastos de operación

Los gastos de operación se incrementaron 9.5%, de \$2,678.4 millones de pesos en el 1T14 a \$2,931.8 millones de pesos en el 1T15. Este incremento se generó principalmente por crecimiento en operaciones por la incorporación de los aviones regionales SSJ100 que originaron mayores gastos por: mantenimiento, servicios de tránsito, tráfico y comunicaciones; depreciación por la adquisición de flota y por gastos de venta y publicidad por la promoción de nuevas rutas, los cuales fueron parcialmente compensados por menores gastos de turbosina. Al cierre del 1T15 la compañía operaba 12 SSJ100 y 39 A320's.

El costo unitario por ASK en pesos (CASK) registró una disminución del 4.7% con relación al 1T14. Como resultado de menores gastos por combustible por la disminución del precio promedio por litro de combustible pagado por la compañía. Por su parte, el CASK excluyendo combustible aumento 11.6% respecto al mismo periodo del año anterior. Como resultado de mayores gastos de mantenimiento por el crecimiento en el número de operaciones y de aeronaves; mayores gastos por servicios aeroportuarios y mayores gastos por depreciación, afectados adicionalmente por la depreciación del peso frente al dólar.

Los gastos de combustible en el 1T15 disminuyeron en 21.0% de \$1,019.0 millones en el 1T14 a \$805.5 en mismo periodo de 2014, principalmente por la baja del 33.7% en el precio por litro de combustible pagado por la compañía llegando a un precio promedio por litro de \$7.37 en comparación con \$11.11 del 1T14. Esta disminución fue parcialmente compensada por el incremento del consumo de combustible por el aumento en las operaciones de aproximadamente 19.8% pasando de 19,635 operaciones en el 1T14 a 23,517 operaciones en el mismo periodo de 2014. El costo por ASK's disminuyó 31.2% en comparación con el mismo periodo de 2014.

Los gastos de mantenimiento se incrementaron 51.2%, de \$207.3 millones de pesos en el 1T14 a \$313.4 millones de pesos en el 1T15 como resultado de un incremento en los servicios a nuestra flota por mayores operaciones generadas por la incorporación de flota. El costo por ASK's se incrementó 31.7% en comparación con el mismo periodo de 2014.



Los gastos por servicios de tránsito, tráfico y comunicaciones se incrementaron 29.1%, de \$336.6 millones de pesos en el 1T14 a \$434.5 millones de pesos en el 1T15 como resultado de un incremento del 19.8% en el número de operaciones realizadas durante el 1T15 en comparación con el mismo periodo de 2014. El costo por ASK's se incrementó 12.4% en comparación con el mismo periodo de 2014.

Los gastos por sueldos, salarios y prestaciones de tripulaciones aumentaron 5.6%, de \$209.7 millones de pesos en el 1T14 a \$221.4 millones de pesos en el 1T15 debido principalmente al aumento del 5.1% en el número de empleados que integran las tripulaciones pasando de 1,025 en el 1T14 a 1,077 en el mismo periodo de 2015, que incluyó gastos de capacitación y viáticos como resultado de aeronaves adicionales que fueron incorporadas en este periodo. El costo por ASK's se disminuyó 8.0% en comparación con el mismo periodo de 2014.

Los gastos de venta y publicidad se incrementaron 46.4%, de \$166.5 millones de pesos en el 1T14 a \$243.8 millones de pesos en el 1T15 como resultado de un incremento en la publicidad para la promoción de nuevas rutas y a mayores pagos de comisiones bancarias por el incremento en ventas. El costo por ASK's se incrementó 27.5% en comparación con el mismo periodo de 2014.

Los gastos de administración y tecnología se incrementaron 10.4%, de \$191.9 millones de pesos en el 1T14 a \$243.3 millones de pesos en el 1T15 como resultado de un incremento en personal administrativo y mayores gastos en tecnología para soportar la operación y las ventas. El costo por ASK's se incrementó 10.4% en comparación con el mismo periodo de 2014.

Los gastos por renta de aviones y motores aumentaron 1.7%, de \$412.0 millones de pesos en el 1T14 a \$419.1 millones de pesos en el 1T15 como resultado del efecto por la devaluación del peso frente al dólar parcialmente compensado por la devolución de tres aviones arrendados por la terminación de plazo del arrendamiento. Al cierre de 1T14 teníamos una flota de 42 A320 y al cierre del 1T15 nuestra flota de A320 era de 39 aviones. El costo por ASK's se disminuyó 11.4% en comparación con el mismo periodo de 2014.



Los gastos por depreciación se incrementaron 104.6%, de \$101.8 millones de pesos en el 1T14 a \$208.3 millones de pesos en el 1T15 como resultado de flota adicional por la compra de aviones regionales SSJ100 llegando a 12 aviones al cierre del 1T15 en comparación con los 4 aviones al cierre del 1T14. El costo por ASK's se incrementó 78.2% en comparación con el mismo periodo de 2014.

UAFIDAR

UAFIDAR se incrementó 23.2% de \$693.1 millones de pesos en el 1T14 a \$853.9 millones de pesos en el 1T15. El margen UAFIDAR llegó a un 27.0% en el 1T15, 2.8 puntos porcentuales mayor respecto al mismo periodo de 2014.

Resultado de operación

La utilidad de operación aumentó 25.9% de \$179.9 millones de pesos en el 1T14 a \$226.4 millones de pesos en el 1T15. Esto se debió principalmente a que en el primer trimestre de 2015 los gastos operativos se incrementaron \$253.4 millones de pesos y los ingresos \$300.0 millones de pesos en comparación con el mismo periodo de 2014, por las razones anteriormente mencionadas.

Costo Integral de financiamiento

El costo integral de financiamiento se incrementó 38.3%, de un costo de \$76.5 millones de pesos en el 1T14 a un costo de \$105.8 millones de pesos en el 1T15 como resultado de mayores intereses pagados por el incremento de las deudas bancarias en dólares para la adquisición de equipo de vuelo.

Resultado neto

INTERJET registró utilidad neta de \$117.8 millones de pesos en el 1T15 en comparación con la utilidad neta de \$102.7 millones de pesos generada en el 1T14.



Comentarios al estado de situación financiera y liquidez

Al 31 de marzo de 2015 la compañía tenía \$2,277 millones de pesos en Efectivo y equivalentes de efectivo.

El efectivo neto generado por actividades de operación en 2015 importó \$1,809.7 millones de pesos.

El efectivo neto generado en actividades de inversión refleja principalmente las inversiones en aeronaves y los pagos de reservas de mantenimiento.

El efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento refleja mayores créditos bancarios para la compra de aeronaves y para capital de trabajo.

Contacto Relación con Inversionistas:

Alejandro Beristain/CFO/722-2765300



ABC Aerolíneas, S.A. de C.V. y Subsidiarias.			
Estados de Resultados Consolidados Condensados Internos (no auditados)			
Datos Históricos del Estado de Resultados	<u>Tres meses Internos</u> <u>terminados al 31 de marzo</u> <u>de</u>	<u>Tres meses Internos</u> <u>terminados al 31 de marzo</u> <u>de</u>	
	<u>2015</u>	<u>2014</u>	
(Históricos en millones de Ps.)			
Ingresos de operación:			
Pasajeros	2,900.3		2,700.2
Ingresos por servicios complementarios	114.3		64.6
Carga	39.6		21.3
Otros	<u>104.1</u>		<u>72.1</u>
Ingresos de operación totales	3,158.2		2,858.3
Gastos de operación:			
Turbosina	805.5		1,019.0
Mantenimiento y condiciones de retorno	313.4		207.3
Servicios de tránsito, tráfico y comunicaciones	434.5		336.6
Sueldos, salarios y prestaciones tripulaciones	221.4		209.7
Seguros y servicio a pasajeros	42.5		33.6
Publicidad y Ventas	243.8		166.5
Administrativos y otros	243.3		191.9
Gastos por renta	419.1		412.0
Depreciación y amortización	<u>208.4</u>		<u>101.8</u>
Gastos de operación totales	2,931.9		2,678.4
Utilidad (pérdida) de operación	226.4		179.9
Resultado (costo) integral de financiamiento:			
Ingresos por intereses	9.1		3.3
Gasto por intereses	(129.9)		(84.4)
Ganancia (pérdida) cambiaria	<u>14.9</u>		<u>4.6</u>
Total del resultado (costo) integral de financiamiento	(105.8)		(76.5)
Utilidad antes de participación en la utilidad (pérdida) de compañías asociadas e impuestos a la utilidad	120.5		103.4
Participación en la utilidad (pérdida) de compañías asociadas	0.0		0.0
Impuesto sobre la renta	<u>(2.8)</u>		<u>(0.6)</u>
Utilidad (pérdida) neta	117.7		102.7



ABC Aerolíneas, S.A. de C.V. y Subsidiarias.		
Estados de situación financiera consolidados condensados internos 2015 y Auditados 2014		
Información de Balance Interna	<u>Información Interna por el</u> <u>periodo que terminó al</u> <u>31 de marzo 2015</u>	<u>Información Auditada por el</u> <u>periodo que terminó al</u> <u>31 de diciembre 2014</u>
(Históricos en millones de Ps.)		
Activo		
Activo circulante:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$2,277.0	\$2,360.3
Cuentas por cobrar	907.1	462.9
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	43.8	0.0
Impuestos por recuperar, principalmente impuesto empresarial a tasa única e impuesto al valor agregado	100.1	99.8
Inventarios	377.8	408.7
Pagos anticipados	<u>-0.9</u>	<u>365.8</u>
Total del activo circulante	\$3,704.9	\$3,697.5
Pagos anticipados	\$1,648.8	\$1,200.0
Equipo de vuelo, adaptaciones, mejoras y equipo - Neto	13,028.7	12,474.2
Partes y refacciones rotables de equipo de vuelo	0.0	0.0
Mantenimiento mayor por amortizar y costos de reparación - Neto	158.7	0.0
Anticipos de mantenimiento	3,767.8	3,329.0
Impuestos a la utilidad diferidos		19.3
Otros activos	429.0	151.8
Concesión	45.7	43.8
Depósitos en garantía	<u>506.2</u>	<u>549.7</u>
Total	<u>\$23,289.9</u>	<u>\$21,465.2</u>
Pasivo y capital contable		
<u>Pasivo circulante:</u>		
Préstamos de instituciones financieras	\$7,260.7	\$6,911.7
Cuentas por pagar a proveedores	1,476.3	1,007.6
Otras cuentas por pagar y gastos acumulados	583.2	619.8
Impuestos por pagar	459.3	177.6
Cuentas por pagar a partes relacionadas	0.0	0.0
Transportación vendida no utilizada	<u>1,013.7</u>	<u>780.0</u>
Total del pasivo circulante	\$10,793.3	\$9,496.7
Préstamos de instituciones financieras a largo plazo	\$6,462.9	\$6,594.1
Beneficios a los empleados y otros pasivos diferidos	491.7	6.0
Provisión de mantenimiento y condiciones de retiro	<u>2,361.0</u>	<u>2,220.0</u>
Total del pasivo	\$20,108.9	\$18,316.7
<u>Capital contable:</u>		
Capital social	\$901.1	\$900.0
Aportaciones para futuros aumentos de capital social	0.0	0.0
Efecto por transferencia de activos netos entre entidades bajo control común	17.1	0.0
Efecto de conversión de operación extranjera	0.0	101.0
Utilidades retenidas	<u>2,245.2</u>	<u>2,127.5</u>
Participación controladora	\$3,163.4	\$3,128.5
Participación no controladora	<u>17.6</u>	<u>20.0</u>
Total del capital contable	<u>\$3,181.0</u>	<u>\$3,148.5</u>
Total	<u>\$23,289.9</u>	<u>\$21,465.2</u>



ABC Aerolíneas, S.A. de C.V. y Subsidiarias.		
Estados de flujo de efectivo consolidados condensados internos 2015 y 2014		
Información de Flujo de efectivo Interna	<u>Interno</u>	<u>Interno</u>
	<u>31 de marzo 2015</u>	<u>31 de marzo 2014</u>
(Históricos en millones de Ps.)		
<u>Actividades de operación:</u>		
Resultado Neto	117.7	102.7
Depreciación y amortización	208.4	101.8
Provisión de Mantenimiento y condiciones de retorno	141.0	(3.8)
Cuentas por cobrar	(444.2)	(1,079.1)
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	(43.8)	(15.5)
Impuestos por recuperar, principalmente impuesto empresarial a tasa única e impuesto al valor agregado	(0.3)	(4.2)
Inventarios y pagos anticipados	397.5	(731.2)
Cuentas por pagar a proveedores	468.7	867.5
Otras cuentas por pagar y gastos acumulados e impuestos	245.1	588.6
Cuentas por pagar a partes relacionadas	0.0	
Transportación vendida no utilizada	233.8	(23.7)
Beneficios a los empleados y otros pasivos diferidos	485.7	119.9
Flujo neto de efectivo de actividades de operación	1,809.7	(77.1)
<u>Actividades de inversión:</u>		
Equipo de vuelo, adaptaciones, mejoras y equipo - Neto	(1,211.8)	(335.3)
Mantenimiento mayor por amortizar y costos de reparación - Neto	(158.7)	(153.9)
Anticipos de mantenimiento y otros	(698.6)	(291.9)
Depósitos en garantía	43.6	16.1
Flujo neto de efectivo de actividades de inversión	(2,025.5)	(765.0)
<u>Actividades de financiamiento:</u>		
Financiamientos - neto	217.8	226.5
Aportaciones adicionales de capital	1.1	85.3
Flujo neto de efectivo de actividades de financiamiento	218.9	311.8
Efectos de cambio	(86.3)	(10.2)
(Disminución) aumento neto de efectivo y equivalentes de efectivo	(83.3)	(540.5)
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del año	2,360.3	2,622.5
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año	2,277.0	2,082.0



ABC Aerolíneas, S. A. de C. V. y Subsidiarias								
Estados consolidados de variaciones en el capital contable								
Por los años que terminaron el 31 de marzo de 2015 y 2014								
(En millones de pesos)								
	Capital social	Actualización del Capital Social	Aportaciones para futuros aumentos de capital	Efecto por transferencia de activos netos entre entidades bajo control común	Efecto de conversión de operación extranjera	Utilidades retenidas	Participación no controladora	Total
Saldos al 01 de enero de 2015	900	0	0	0	101	2,127	20	3,149
Utilidad integral:								
Actualización del Capital Social	0	1		0	0	0	0	1
Incremento para futuros aumentos de capital	0	0	0	0	0	0	0	0
Efecto por transferencia de activos netos entre entidades bajo control común	0	0	0	17	0	0	0	17
Efecto de conversión de operaciones extranjeras	0	0	0	0	-101	0	0	-101
Utilidad neta del periodo	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>118</u>	<u>-2</u>	<u>115</u>
	<u>0</u>	<u>1</u>	<u>0</u>	<u>17</u>	<u>-101</u>	<u>118</u>	<u>-2</u>	<u>32</u>
Saldos al 31 de marzo de 2015	<u>\$900</u>	<u>\$1</u>	<u>\$0</u>	<u>\$17</u>	<u>\$0</u>	<u>\$2,245</u>	<u>\$18</u>	<u>\$3,181</u>
Saldos al 01 de enero de 2014	900	0	0	0	12	2,235	22	3,170
Utilidad integral:								
Actualización del Capital Social	0	1	0	0	0	0	0	1
Incremento para futuros aumentos de capital	0	0	84	0	0	0	0	84
Efecto por transferencia de activos netos entre entidades bajo control común	0	0	0	-111	0	0	0	-111
Efecto de conversión de operaciones extranjeras	0	0	0	0	-12	0	0	-12
Utilidad neta del periodo	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>103</u>	<u>113</u>	<u>215</u>
	<u>0</u>	<u>1</u>	<u>84</u>	<u>-111</u>	<u>-12</u>	<u>103</u>	<u>113</u>	<u>178</u>
Saldos al 31 de marzo de 2014	<u>\$900</u>	<u>\$1</u>	<u>\$84</u>	<u>-\$111</u>	<u>\$0</u>	<u>\$2,338</u>	<u>\$135</u>	<u>\$3,347</u>



Glosario

ASK

Significa, (available seat kilometer) asientos kilómetro disponible.

Se determina, multiplicando el total de asientos del avión, por la distancia que recorre en kilómetros ortodrómicos, de esta forma, para el total de vuelos por la distancia en kilómetros ortodrómicos de cada ruta, resulta los ASK's del mes.

RPK

Significa, (revenue passenger kilometer) pasajeros kilómetro de ingreso.

Se determina, multiplicando el total de pasajeros en el avión, por la distancia que recorre en kilómetros ortodrómicos, de esta forma, para el total de vuelos con pasajeros por la distancia en kilómetros ortodrómicos de cada ruta, resulta los RPK's del mes.

Factor de ocupación

Significa, el porcentaje de asientos ocupados del total de asientos del avión.

Se determina, dividiendo el total de RPK's entre los ASK's.

YIELD

Significa, rendimiento, indicador de pesos por kilómetro.

YIELD POR RPK

Se determina, dividiendo los INGRESOS por PASAJEROS entre los RPK's.

RASK

Se determina, dividiendo los INGRESOS TOTALES entre los ASK's.

CASK

Se determina, dividiendo los GASTOS TOTALES entre los ASK's.

CASK EXCLUYENDO COMBUSTIBLE

Se determina, dividiendo los GASTOS TOTALES, menos el gasto de COMBUSTIBLE, entre los ASK's.



24 de abril de 2015

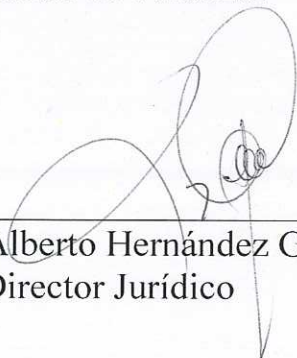
“Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la cobranza de los bienes, derechos o valores fideicomitidos contenida en el presente reporte trimestral, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este reporte trimestral o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.”

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "JL Garza", written over a horizontal line.

Lic. José Luis Garza Álvarez
Director General

A large, complex handwritten signature in black ink, written over a horizontal line.

Lic. Luis Alejandro Beristáin Mercado
Director de Finanzas

A handwritten signature in black ink, written over a horizontal line.

Lic. Luis Alberto Hernández García
Director Jurídico