

Fecha: 25-07-2025
Medio: Diario Financiero
Supl.: Diario Financiero
Tipo: Noticia general
Título: Estuardo Ortiz por los nueve años de Jetsmart: "Vamos a mantenernos en Sudamérica por un buen tiempo"

Pág.: 6
Cm2: 669,6
VPE: \$ 5.933.768

Tiraje: 16.150
Lectoría: 48.450
Favorabilidad: ☐ No Definida

Estuardo Ortiz por los nueve años de Jetsmart: "Vamos a mantenernos en Sudamérica por un buen tiempo"

■ El CEO y fundador de la aerolínea afirmó que proyectan alcanzar los 100 millones de pasajeros y una operación de 120 aviones para 2030, consolidando su posición como referente *low cost* en la región.

POR BLANCA DULANTO

El 25 de julio de 2017 fue la primera vez que se vio en las pantallas del Aeropuerto Arturo Merino Benítez el nombre de JetSmart: un vuelo con destino a Calama marcaba el inicio de las operaciones de la línea aérea *low cost* justo un año después de su fundación.

Ya van nueve años desde la llegada de la firma a la industria aeronáutica –tanto nacional como regional–, aterrizaje que cambió las reglas del mercado. "El factor JetSmart" lo llama el CEO y fundador de la compañía, Estuardo Ortiz, quien en conversación con DF explicó que "ese efecto sigue existiendo y se ha mantenido en el tiempo".

Pasajes más baratos, *one way tickets*, tarifas variables, son algunos de los ejemplos para explicar que, con ellos, el paradigma *low cost* llegó para quedarse.

Mirando hacia atrás, Ortiz sostuvo que la historia de Jetsmart se resume en tres grandes etapas y que hoy en día –a sus nueve años de vida– está iniciando una nueva.

"La primera es su inicio con un primer vuelo hasta la pandemia, donde todo cambió en marzo de 2020. Nos quedamos dos años y medio –hasta julio de 2022– con 17 aeronaves y con muchas limitaciones para poder operar tanto en Chile como en Argentina donde llegamos en 2019. Es ese año (2022) donde comenzó una tercera etapa, de crecimiento acelerado, que estamos culminando justo ahora en julio de 2025", sostuvo Ortiz.

En estos tres años, la firma abrió sus operaciones en Perú en 2022 y llegó a Colombia en 2023. Este último país es actualmente su mercado principal. Además –tras una inversión de más de US\$ 3 mil millones–, su flota sumó 32 nuevos aviones.

Así, la línea aérea –ligada actualmente a Indigo Partners y a American Airlines– que comenzó en Chile con tres aeronaves, alcanzó su noveno aniversario con 49 aviones sirviendo 84 rutas en ocho países de Sudamérica.

De cara a esta trayectoria, el fundador de la compañía sostuvo: "Cerramos esta etapa de casi tripli-

car el tamaño de la aerolínea, que nos deja con una posición regional bien fuerte y arranca una nueva etapa más de consolidación".

Nueva etapa

A juicio de Ortiz, los últimos tres años de operación –gracias a una consolidación de la industria a nivel regional– les permitió posicionarse como "una línea aérea sudamericana".

A junio de 2025, la compañía alcanzó más de 42,5 millones de personas transportadas, lo que representó un crecimiento de 47% en pasajeros respecto al mismo período de 2024 y confirmó su posición como uno de los actores regionales importantes del sector.

Si bien el ejecutivo aseguró que 2025 es un año récord, sostuvo que "es un crecimiento muy grande que probablemente no espero que sea el que veamos hacia adelante, porque es insostenible que sea tan rápido".

En ese sentido, señaló que si bien era importante aprovechar



ESTUARDO ORTIZ
CEO Y FUNDADOR DE
JETSMART

el momento y crecer en distintos mercados de la región, "ahora arrancamos esta nueva etapa de JetSmart, que más que crecer busca consolidar dónde estamos. Yo creo que nos hace bien enfocarnos varios años en lo que tenemos, que ya es

bastante".

Dicho esto, añadió que no están buscando instalarse en nuevos países, pero que sí están mirando abrir otras bases de operación dentro de los Estados donde están. "Mantenernos ahí, crecer, tomar escala, y consolidar la posición creo que es la clave ahora", destacó.

Con esto, proyectan alcanzar los 100 millones de pasajeros y una operación de 120 aviones para 2030, afianzando su posición como referente de la aviación en Sudamérica.

Consolidación

Actualmente, la aerolínea es el tercer operador más importante de Sudamérica, después de Latam y Avianca.

Tiene presencia en Colombia, con un 12% de participación; en Argentina, donde es la segunda línea aérea del país (después de Aerolíneas Argentinas) con un 23% de *marketshare*; en Chile tiene una cuota de 16% del mercado y en Perú alcanzaron una participación de 12%. De hecho, aclaró que solo vuelan en Sudamérica y destacó que "vamos a mantenernos en Sudamérica por un buen tiempo".

"Hay una oportunidad grande todavía, podemos crecer mucho en cada una de estas bases de

operación", sostuvo Ortiz y destacó "Chile, antes de JetSmart, tenía 0,7 viajeros per cápita y actualmente tiene 1,2 viajeros per cápita. O sea, la estimulación de mercado o el factor JetSmart es bien notable. Argentina está hoy donde estaba Chile en 2016, cuando iniciamos, entonces ahí vemos una oportunidad grande. Lo mismo con Colombia".

No obstante, sostuvo que a lo largo de la vida de la *low cost* "en Sudamérica hemos encontrado muchas de estas reglas que hoy en día no permiten que un operador nuevo crezca, entonces hay que desafiar el *status quo*", y agregó que sobre todo Chile, país donde inició sus operaciones por su regulación vanguardista, se ha ido quedando atrás de sus pares –como Colombia y Argentina– en temas de modernización regulatoria.

"En estos nueve años, hubiera pensado que para este momento ya estaría resuelto lo de las frecuencias Santiago-Lima o los temas de inversiones en tecnología para utilizar los aeropuertos de regiones cuando la visibilidad es más baja. Entonces es un buen llamado de atención, en este momento Chile merece dar un paso adelante en estos temas y muy de la mano las líneas aéreas", puntualizó.

