



William Franke,
 presidente y
 controlador de la
 aerolínea.



Brian Franke,
 director por el
 controlador.



Jozsef Varadi,
 director por el
 controlador.



Steve Johnson,
 director por
 American Airlines.



**Chad
 Schweinzerger,**
 director por
 American Airlines.



Alejandro Wolff,
 director.



Clarisa Lifsic,
 directora.



Cayetana Aljovin,
 directora.



Gisela Escobar,
 directora.

JetSmart Airlines transparenta sus números y sus accionistas

En un documento presentado en el Reino Unido, la matriz de la aerolínea reveló que American Airlines tiene el 35,38% de las acciones e Indigo Andean Partners, el 64,62%. Con ello, en la filial chilena, American posee indirectamente el 20%. Con filiales en Chile, Argentina y Perú hasta 2022, ese año el grupo facturó US\$448 millones y anotó pérdidas por US\$60 millones.

Un reportaje de IGNACIO BADAL ZEISLER

Uno de los secretos mejor guardados del negocio aerocomercial sudamericano son las cifras financieras de JetSmart Airlines, la compañía que controla el fondo estadounidense Indigo Partners, de la familia estadounidense Franke, y a la que ingresó como accionista la gigante American Airlines hace un año y medio. De hecho, tampoco ha sido pública la información sobre la distribución de la propiedad entre ambos socios. Sólo se ha dicho que la aerolínea con sede en Fort Worth, Dallas, entró como minoritaria, y cada vez que se consulta a sus ejecutivos, responden que se trata de información confidencial. "No revelamos datos, porque tenemos dos accionistas muy celosos", dijo el CEO de JetSmart, Estuardo Ortiz, el 13 de abril a Pulso. La misma información aparecía tarjada en el informe de fines de 2022 en que la Fiscalía Nacional Económica autorizó la transacción: la entidad detalló entonces que American tendría una participación minoritaria, la que, sin embargo, le otorgaba un control negativo, una capacidad de veto o bloqueo de las decisiones sobre la estrategia y comportamiento competitivo.

Pero ese exceso de celo debió terminar. JetSmart tiene filiales en Chile, Argentina y Perú -este año sumó Colombia y Ecuador-, todas controladas por la firma JetSmart Holdings Limited (antes Indigo Andean Partner Ltd).

La sociedad que cuenta como matriz del grupo en América Latina es JetSmart Holdings Limited, con sede en Londres, que informó los estados financieros de la firma al cierre del 31 de diciembre de 2022 el pasado 28 de marzo.

Allí se puede conocer que Indigo Andean Partner LLC, compañía registrada en Islas Caimán, posee el 64,62%, equivalente a

137.820.513 acciones, y American Airlines Inc (AA) cuenta con el 35,38%, o 75.473.138 acciones. Y que la línea aérea ícono de Estados Unidos colocó US\$115 millones el 28 de diciembre de 2022 como pago por ellas. Así, el capital accionario total de la empresa alcanza a los US\$326 millones.

En el caso de Chile, JetSmart Airlines SpA cuenta con un capital de \$194.206 millones (US\$211 millones) tras una emisión de acciones nuevas inscrita el 14 de junio de 2024, por \$52.904 millones (US\$57 millones) que sólo suscribió JetSmart Holdings Limited, con lo cual esta sociedad quedó con el 57,7% de la propiedad y el restante 42,3% permaneció en manos de Andean Aviation Partners. De este modo, AA sería indirectamente dueño del 20% de la filial chilena.

JetSmart Holdings Limited posee un directorio integrado por 10 miembros. Actualmente, la mesa directiva de JetSmart está formada por el magnate William Franke, controlador de Indigo, como presidente y su hijo Brian Hanna Franke, como representantes de la familia controladora, junto con el húngaro Jozsef Varadi, quien preside además la aerolínea de bajo costo europea WizzAir, de Indigo Partners. A ellos se suman Stephen La Pierre Johnson (vicepresidente del directorio y vicepresidente de Estrategia de American Airlines) y Chad Gregory Schweinzerger (director gerente de alianzas de American Airlines) en nombre de la línea aérea de Dallas. La nómina la completan el exembajador de Estados Unidos en Chile Alejandro Daniel Wolff, y tres mujeres de países donde opera la compañía: la chilena Gisela Escobar, la argentina Clarisa Diana Lifsic y la peruana Lucía Cayetana Aljovin, nombradas el 25 de enero de 2024.

Registrada en 2016 en Reino Unido, en Chile inició operaciones locales e internacionales el 25 de julio de 2017, en Argentina lo hizo

en 2019 y en Perú, en junio de 2022.

Sus últimos contratos

Aunque el balance financiero, revisado por la oficina de la auditora Deloitte de Irlanda, informa sobre los números al cierre del 2022, incluye hechos relevantes posteriores.

Allí da cuenta que durante el año fiscal 2023 el grupo llegó a tres acuerdos de *lease back* (operación de arriendo con pacto de retroventa) por 13 aviones Airbus A320 y A321 para ser entregados en 2025. Los acuerdos del año pasado fueron suscritos en mayo del 2023 con Avolon, por cuatro jets A320 y A321, y en junio del 2023 con Jackson Square Aviation por seis A320 y A321, y con Boc Aviation, por tres A320. Además, en marzo y septiembre del año anterior llegó a acuerdos de *lease back* por un motor por mes con LFC.

Actualmente, JetSMART cuenta con una flota de 37 aeronaves, conformada por 29 A320 y ocho A321, todos de un pasillo y de corto alcance para uso regional.

En febrero de este año, eso sí, el grupo firmó un acuerdo de entendimiento con el constructor Pratt Whitney por 70 motores nuevos y una compensación que se extenderá hasta el 2026 por los aviones que debió dejar en tierra, producto de un problema de la marca que afectó a toda la industria que usaba estos motores en los Airbus A320 y A321. Pratt & Whitney detectó en 2023 una falla por desprendimiento que la obligó a inspeccionar entre 600 y 700 motores en el mundo de este tipo.

"Sabemos lo que está pasando y hemos incorporado estos supuestos en nuestra planificación. Así que hemos estado ajustando la flota para asegurarnos de que sigamos creciendo", dijo Ortiz en abril, dos meses después de haber suscrito este acuerdo. En esa ocasión, el ejecutivo contó que la aerolínea debía realizar mantenimientos anticipados a sus aviones.

En esa entrevista, Ortiz también destacó el hecho de que la aerolínea había lanzado sus operaciones en Colombia mediante servicios domésticos e internacionales con tres aviones contratados bajo el esquema *sub-sub lease-back* de JetSmart Airlines SpA.

La firma controladora informó también que suscribió un acuerdo de línea de crédito con sus accionistas por US\$25 millones, del cual retiró US\$20 millones en febrero. Este préstamo con intereses será pagado a más tardar el 30 de noviembre de 2024.

Entonces, el aporte de capital de American Airlines, el préstamo de los accionistas y unas transacciones de *lease back* de la subsidiaria del grupo Andean Aircraft Management Limited, que generaron otros US\$20,5 millones, "han ayudado a fortalecer la posición financiera del grupo e instalar una base sólida para el crecimiento futuro", dijeron los directores en su informe incluido en el balance.

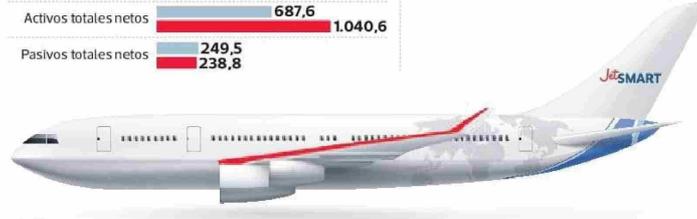
Sin dividendos

Chile es el mercado donde se inauguró JetSmart en 2016 y ha sido su principal mercado hasta ahora. De acuerdo con las estadísticas de la Junta Aeronáutica Civil, la compañía de Indigo es la tercera operadora aérea en vuelos nacionales, detrás de Latam Airlines y Sky Airline, y la segunda en internacionales, sólo después de Latam. En lo que va de este año a mayo, por el lado doméstico, Latam acumulaba 4.546.526 pasajeros/kilómetro (59,5% del mercado), Sky sumaba 1.876.953 (24,6%), y JetSmart, 1.160.082 (15,2%). Y en el negocio internacional, Lata, registraba 8.481.293 pasajeros/kilómetro (77,7% de participación), JetSmart por poco se posicionó en el segundo lugar, aunque lejos del primero, con 1.218.645 (11,4%), y luego Sky, con 1.214.701 (11,13%).

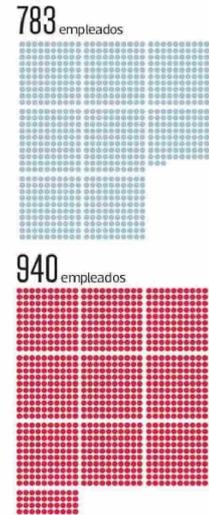
Aunque el informe financiero reporta cifras

LAS CIFRAS OCULTAS DE JETSMART

Estados Financieros



Número promedio de empleados



Gasto en personal



Ingresos por país



Gasto en publicidad y promociones



Participación de socios en capital



FUENTE: Estados financieros Jetsmart Holdings Limited

LA TERCERA

al 2022 y sus operaciones, según sus ejecutivos, han sido crecientes en cada uno de los mercados donde las han abierto, es posible dimensionar el peso que tenían los países en sus resultados hasta hace un año y medio.

Los ingresos en Chile llegaron a US\$226 millones en 2022, un 76% más que en 2021, aún afectado por la pandemia del Covid 19. En Perú, anotó ventas por US\$23 millones en su primer año de operación. Y en Argentina, alcanzó los US\$199 millones en 2022, con un incremento del 140% respecto al ejercicio previo.

Así, el total de ingresos operacionales en 2022 fue de US\$448 millones, los que más que duplicaron los US\$211 millones del año anterior. Del total del 2022, US\$307 millones provinieron de los tickets aéreos vendidos y el resto, de servicios complementarios.

"El desempeño del sector aerolíneas está afectado por las condiciones económicas generales y factores específicos tales como los precios del combustible, fluctuaciones cambiarias y demanda de los consumidores. El directorio realiza revisiones estratégicas regulares incluyendo evaluaciones a la estrategia de cobertura de combustibles, estrategia de cobertura cambiaria, la actividad de los competidores y las tendencias de mercado", dijo el directorio sobre los riesgos del negocio.

Porque esos días no eran tan buenos para las aerolíneas. JetSmart anotó pérdidas por US\$60,9 millones en 2022, tras un saldo adverso de US\$68,2 millones del año previo. La compañía reflejó en su dotación el crecimiento de sus operaciones de un año a otro, ya sin pandemia. Si en 2021 tenía 783 empleados, en 2022 cerró con 940. ●