



ANUARIO ANIVERSARIO
ANUÁRIO DE ANIVERSÁRIO
ANNIVERSARY YEARBOOK



patrocinado por
sponsored by


Gallagher
Insurance | Risk Management | Consulting

HEICO

40
1980·2020



ÍNDICE | ÍNDICE | INDEX

Prólogo <i>Prólogo</i> Preface	05		
Historia <i>História</i> History	09		
ALTA <i>ALTA</i> ALTA	53		
Presidentes y Directores Ejecutivos <i>Presidentes e Diretores Executivos</i> Presidents and Executive Directors	58		
Comités y grupos de trabajo <i>Comitês e grupos de trabalho</i> Committees and working groups	61		
Conferencias <i>Conferências</i> Conferences	69		
Reconocimientos otorgados por ALTA <i>Reconhecimentos Concedidos pela ALTA</i> ALTA Awards	79		
ALTA renueva fuerzas en su 40 aniversario <i>ALTA renova sua força em seu 40º aniversário</i> ALTA renews its strength on its 40th anniversary	83		
América Latina y el Caribe: radiografía de cuatro décadas <i>Radiografia do quadro décadas da aviação na América Latina e no Caribe</i> Four decades of aviation in Latin America and the Caribbean	87		
		95	Aerolíneas Miembro <i>Companhias Aéreas Membro</i> Airline Members
			AEROLÍNEAS MIEMBRO <i>COMPANHIAS AÉREAS MEMBRO</i> FULL MEMBERS
		96	Aerolíneas Argentinas
		97	Aeromar
		98	Aeroméxico
		99	Amazonas Línea Aérea
		100	Avianca
		102	Azul
		103	Bahamasair
		104	Boliviana de Aviación - BoA
		105	Caribbean Airlines
		106	Copa Airlines
		107	Cubana de Aviación
		108	GOL
		109	Interjet Airlines
		110	LATAM Airlines Group
		111	Liat
		113	Rima
		114	Sky Airline
		115	Surinam Airways
		116	Tropic Air
			MIEMBROS ASOCIADOS <i>MEMBROS ASSOCIADOS</i> ASSOCIATE MEMBERS
		117	Air Canada
		118	Air Europa
		119	Airfrance
		120	Air Transat
		121	American Airlines
		122	Atlas Air
		123	Delta Air Lines
		124	IBERIA
		125	JetBlue Airways
		126	KLM
		127	Lufthansa German Airlines
		128	Omni Air International
		129	Privilege Style
		130	Turkish Airlines
		131	United Airlines
		133	Miembros Afiliados <i>Membros Afiliados</i> Affiliate Members
		134	Accelya
			AerCap
			AEG FUELS
			Air France Industries KLM Engineering & Maintenance
		135	Air Lease Corporation
			Airbus
			Aireon
			Amadeus
		136	Allied Aviation
			APG
			Argus
			ATR
		137	Avolon
			Boeing
			CFM International
			Chevron
		138	CLH Aviación
			Collins Aerospace
			Coopesa
			dnata
		140	Embraer
			FlightGlobal
			Gallagher
			Gulfstream Petroleum (GB Energy Aviation)
		141	GE Aviation
			Hahn Air
			HEICO Corporation
			Hipergas
		143	Hitit
			Holland & Knight
			Honeywell
			IBS Software Services
			ICF
		144	Illuminair Support Corporation
			Inmarsat Aviation
			Kellstrom Aerospace
		145	Korn Ferry
			Lufthansa Systems
			Lufthansa Technik
			MRO Holdings
		146	MTU Maintenance
			Neste
			OAG
			Planet IFE
		147	Pratt & Whitney
			Rolls-Royce Civil Aerospace
			Repsol
			Sabre
		150	Safran
			Satair
			SITA
			Sol Aviation Services Limited
		151	S&P Global Platts
			SR Technics
			SuperJet International
			Terpet
		152	UATP
			Wencor Group
			World Fuel Services
			YPF
		153	Socios de ALTA <i>Parceiros da ALTA</i> ALTA Partners



Estimado lector,

Las siguientes páginas tienen el cometido de brindarte un panorama general del contexto regional en el que nació y se desarrolló la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL) y su evolución hasta lo que es hoy la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA).

Sin intención de ser un recuento exhaustivo de los hechos, el siguiente relato tiene el objetivo de nombrar algunos hitos históricos que forjaron el desarrollo de la Asociación y el rol de ella ante ese contexto.

Este libro aniversario brinda también una radiografía de la evolución del transporte aéreo en la región desde 1980 hasta nuestros días, con especial énfasis en la evolución del tráfico aéreo, el número de pasajeros y turistas internacionales, las tarifas promedio de los boletos aéreos y el compromiso ambiental.

Esperamos que disfrutes este material y que puedas conocer un poco más de ALTA, de sus miembros y de su más reciente renovación para continuar en movimiento a la par del desarrollo de la industria aérea en América Latina y el Caribe.

Equipo de ALTA

Prezado leitor,

As seguintes páginas têm a tarefa de lhe oferecer um panorama geral do contexto regional em que nasceu e se desenvolveu a Associação Internacional de Transporte Aéreo Latino Americano (AITAL) e a sua evolução até o que é hoje a Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (ALTA).

Longe de ser um conto cansativo das realizações, o seguinte relato tem o objetivo de nomear alguns fatos históricos que forjaram o desenvolvimento da Associação e seu papel neste contexto.

Este livro de aniversário lhe dará também uma radiografia da evolução do transporte aéreo na região desde 1980 até os nossos dias, com ênfase especial na evolução do tráfego aéreo, número de passageiros e turistas internacionais, média das tarifas das passagens aéreas e compromisso ambiental.

Esperamos que aprecie este material e que possa conhecer um pouco mais sobre a ALTA, seus membros e sua mais recente renovação para continuar em movimento de acordo com o desenvolvimento da indústria aérea na América Latina e no Caribe.

Equipe da ALTA

Dear reader,

The pages that follow are intended to provide you with an overview of the regional context in which the International Association of Latin American Air Transport (AITAL) was born and developed and its evolution into what is today the Latin American and Caribbean Air Transport Association (ALTA).

Far from being an exhaustive facts' accounting, the following narration aims to name some historical milestones that forged the development of the Association and its role within that context.

This anniversary book will also provide you with a detailed radiography of the air transport evolution in the region from 1980 to the present, with special emphasis on the evolution of air traffic, the number of international passengers and tourists, airfares and the environmental commitment.

We hope you enjoy this content and that you can learn more about ALTA, its members and its most recent renovation to continue on the move with the aviation industry for the development of Latin America and the Caribbean.

ALTA TEAM

CARTA DEL PRESIDENTE Y DIRECTOR EJECUTIVO

CARTA DO PRESIDENTE E DIRETOR-EXECUTIVO

MESSAGE FROM THE PRESIDENT AND EXECUTIVE DIRECTOR



© The Monkey Studios

PEDRO HEILBRON ■



JOSÉ RICARDO BOTELHO ■

Estimados lectores,

Nos complace estar como Presidente y como Director Ejecutivo de ALTA en ocasión de su aniversario número 40.

El 8 de abril de 1980, 12 aerolíneas pioneras decidieron crear un organismo regional sin ánimos de lucro que sirviera a una industria creciente que tenía por delante el enorme potencial de conectar un vasto territorio de manera segura y eficiente y generar beneficios económicos y sociales para los países y sus poblaciones.

Desde entonces, ALTA ha sido un actor clave en hitos de la aviación en América Latina y el Caribe como el boom de las privatizaciones en la década de los 90, las consolidaciones a principios del nuevo milenio, las crisis del petróleo, la globalización, las dificultades que asolarán a nuestra región y, más recientemente, la mayor crisis en la historia de la aviación producto del COVID-19, por nombrar algunos.

De manera ininterrumpida, ALTA - originalmente llamada AITAL - ha abogado por lograr las condiciones que permitan el continuo desarrollo del transporte aéreo en América Latina y el Caribe y nos enorgullece ver a ALTA en un proceso de renovación constante, adaptándose con agilidad a los nuevos desafíos globales y a las necesidades de un mercado que no deja de innovar, que cada vez tiene más oportunidades y, aun así, un mismo objetivo: servir a las poblaciones de manera segura y eficiente, siendo responsable con el medioambiente.

En estos 40 años, la flota de la región se multiplicó por ocho, llegando a 1973 aeronaves con una edad promedio de 8.5 años que la convierte en una de las flotas más modernas del mundo. En este tiempo, las aerolíneas de la región han logrado brindar empleos a cuatro veces más personas y transportar a seis veces más pasajeros, generando alrededor de 7.2 millones de empleos y contribuyendo al PIB de la región con más de \$156 mil millones de dólares. Nos enorgullece representar la aviación latinoamericana y del Caribe y estamos seguros de que pronto lograremos recuperar un sector de extrema importancia para la economía de la región.

¡Felicidades ALTA por estos primeros 40 años de historia y que sean muchos años más al servicio de esta gran industria!

Pedro Heilbron
CEO Copa Airlines
Presidente de ALTA

José Ricardo Botelho
Director Ejecutivo y CEO
ALTA

Prezados leitores,

É um prazer estarmos como presidente e como diretor-executivo da ALTA na ocasião do seu aniversário número 40.

No dia 8 de abril de 1980, 12 companhias aéreas pioneiras decidiram criar um organismo regional sem fins lucrativos que servisse a uma indústria crescente que tinha pela frente o enorme potencial de conectar um vasto território de maneira segura e eficiente e gerar benefícios econômicos e sociais para os países e suas populações.

Desde então, a ALTA tem sido uma peça chave nos acontecimentos da aviação na América Latina e no Caribe como o boom das privatizações na década 90, as consolidações no princípio do novo milênio, as crises do petróleo, a globalização, as dificuldades que se apresentaram à nossa região e, mais recentemente, a maior crise da história da aviação como resultado do COVID-19, citando alguns.

De maneira ininterrupta, a ALTA - originalmente chamada AITAL - tem advogado pelas condições que permitam o contínuo desenvolvimento do transporte aéreo na América Latina e no Caribe e nos orgulha ver a ALTA num processo de renovação constante, adaptando-se com agilidade aos novos desafios globais e às necessidades de um mercado que não deixa de inovar, que cada vez tem mais oportunidades e, ainda assim, um mesmo objetivo: servir às populações de maneira segura e eficiente, sendo responsável com o meio ambiente.

Nestes 40 anos, a frota da região se multiplicou por oito, chegando a 1973 aeronaves com idade média de 8,5 anos, o que a torna uma das frotas mais modernas do mundo. Neste tempo, as companhias aéreas da região vêm conseguindo oferecer empregos a quatro vezes mais pessoas e transportar seis vezes mais passageiros, gerando cerca de 7,2 milhões de empregos e contribuindo para o PIB da região com mais de \$156 bilhões de dólares. Nos orgulha representar a aviação latino-americana e do Caribe e temos certeza de que em breve poderemos recuperar um setor de extrema importância para a economia da região.

Felicidades à ALTA por estes primeiros 40 anos de história e que sejam muitos anos mais a serviço desta grande indústria!

Pedro Heilbron
Copa Airlines CEO
Presidente da ALTA

José Ricardo Botelho
Diretor-executivo e CEO
ALTA

Dear readers,

We are pleased to be here as President and Executive Director on ALTA's 40th anniversary.

On April 8, 1980, 12 pioneering airlines decided to create a regional non-profit organization to serve a growing industry that had in front an enormous potential to safely and efficiently connect an extensive territory and generate economic and social benefits for the countries and their populations.

Since then, ALTA has been a key player in aviation milestones in Latin America and the Caribbean such as the privatization boom in the 1990s, the consolidations at the beginning of the new millennium, the oil crises, globalization, the difficulties that plagued our region and, more recently, the greatest crisis in the history of aviation as a result of COVID-19, to name a few.

ALTA - originally called AITAL - has continuously advocated for the achievement of conditions that allow the continuous air transport development in Latin America and the Caribbean and we are proud to see that ALTA is in a process of constant renovation, rapidly adapting to the new global challenges and to the needs of a market that does not stop innovating, that has more and more opportunities and, even so, maintain the same objective: to serve the populations in a safe and efficient way, being responsible with the environment.

In these 40 years, the region's fleet has multiplied by eight, reaching 1973 aircraft with an average age of 8.5 years, making it one of the most modern fleets in the world. In this time, the region's airlines have managed to provide jobs to four times more people and carry six times more passengers, generating around 7.2 million jobs and contributing to the region's GDP with more than \$156 billion dollars. We are proud to represent the Latin American and Caribbean aviation and we are sure that soon we will be able to recover a sector of extreme importance to the economy of the region.

Congratulations ALTA for these first 40 years of history and may it be many more years at the service of this great industry!

Pedro Heilbron
Copa Airlines CEO
President of ALTA

José Ricardo Botelho
ALTA's Executive Director & CEO



We're celebrating
100 years,
remembering the day
when we took off
on a flight
that has never stopped.



AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A.
AVIANCA

100 Avianca
Airlines
years

A STAR ALLIANCE MEMBER 

HISTORIA
HISTÓRIA
HISTORY



8 ABRIL | ABRIL | APRIL

Fundación de AITAL en Bogotá, Colombia
Fundação da AITAL em Bogotá, Colômbia
 AITAL was founded in Bogota, Colombia



Creación del Comité de Tráfico y de Tarifas de AITAL

Criação do Comitê de Tráfego e Tarifas da AITAL
 Creation of the Traffic and Rate Committee of AITAL

LAN se une a AITAL

A LAN se junta a AITAL
 LAN joins AITAL



Copa Airlines se une a AITAL

A Copa Airlines se junta a AITAL
 Copa Airlines joins AITAL



29-30 AGOSTO | AGOSTO | AUGUST

Primer Seminario sobre Ahorro de Combustibles en Bogotá, Colombia

Primeiro Seminário sobre Economia de Combustível em Bogotá, Colômbia
 First Seminar on Fuel Saving in Bogota, Colombia

AITAL publica el Manual de Ahorro de Combustible

A AITAL publica o Manual de Economia de Combustível
 AITAL publishes the Fuel Saving Manual

1980

14-15 OCTUBRE | OUTUBRO | OCTOBER

Primera reunión de la Asamblea General de AITAL en Colombia

Primeira reunião da Assembléia Geral da AITAL na Colômbia
 First meeting of AITAL General Assembly in Colombia

Pluna se incorpora a AITAL como primer miembro en entrar luego de la fundación

A Pluna se une à AITAL como o primeiro membro a entrar após a fundação
 Pluna joins AITAL as the first member to enter after the foundation



1983

JUNIO-JULIO | JUNHO-JULHO | JUNE-JULY

AITAL coordina en Bogotá un Seminario de Prevención de Fraude, conducido por la IATA con la colaboración de la ATA, la policía de Los Angeles, Interpol y otras entidades

A AITAL coordena em Bogotá um Seminário de Prevenção à Fraude, realizado pela IATA com a colaboração da ATA, da polícia de Los Angeles, da Interpol e de outras entidades

AITAL coordinates in Bogotá a Fraud Prevention Seminar, conducted by IATA with the collaboration of ATA, the Los Angeles police, Interpol and other entities



1985

1989

Cubana de Aviación se une a AITAL

A Cubana de Aviación se junta a AITAL
 Cubana de Aviación joins AITAL



1990

AGOSTO-FEBRERO | AGOSTO-FEVEREIRO | AUGUST-FEBRUARY

Guerra del Golfo – Primera Crisis del Petróleo

Guerra do Golfo – Primeira crise do petróleo
 The Gulf War and the first Petroleum Crisis

16 MAYO | MAIO | MAY

Decisión 297 del Acuerdo de Cartagena sobre integración del transporte aéreo en la subregión Andina*Decisão 297 do Acordo de Cartagena sobre a integração do transporte aéreo na sub-região andina*

The Decisión 297 of the Cartagena Agreement regarding the integration of air transport in the Andes sub region

JUNIO | JUNHO | JUNE

Se crea el Boletín Informativo AITAL para informar a las empresas miembro sobre las actividades de AITAL y los hechos de la región y el mundo que afectaban la industria del transporte aéreo latinoamericano*O Boletim Informativo da AITAL é criada para informar as empresas membros sobre as atividades da AITAL e os fatos da região e do mundo que afetavam o setor de transporte aéreo da América Latina*

The AITAL Newsletter is created to inform member companies about the activities of AITAL and the facts of the region and the world that affected the Latin American air transport industry

NOVIEMBRE | NOVEMBRO | NOVEMBER

Colombia y Chile firman acuerdo de cielos abiertos para el transporte de carga*Colômbia e Chile assinam acordo de céus abertos para transporte de carga*

Colombia and Chile sign open skies agreement for cargo transportation



15-17 JUNIO | JUNHO | JUNE

Decisión 320: Múltiple Designación en el Transporte Aéreo de la Subregión Andina*Decisão 320: Designação Múltipla no Transporte Aéreo da sub-região Andina*

Decision 320: Multiple Designation in Air Transport of the Andean Subregion

**Colombia y Chile suscriben acuerdo binacional para el transporte de pasajeros***Colômbia e Chile assinam acordo binacional para transporte de passageiros*

Colombia and Chile sign binational agreement for passenger transport

1991

11 JULIO | JULHO | JULY

AITAL convoca una reunión de CEOs en México D.F. para examinar los aspectos legales y jurídicos relacionados con la competencia internacional, las leyes antimonopolios, el principio de igualdad de oportunidades, la libertad tarifaria y las bases económicas y políticas de las llamadas tarifas predatorias*A AITAL convoca uma reunião de CEOs no México examinar os aspectos legais e jurídicos relacionados à concorrência internacional, leis antitruste, o princípio da igualdade de oportunidades, a liberdade de tarifas e as bases econômicas e políticas das chamadas taxas predatórias*

AITAL calls for a meeting of CEOs in Mexico D.F. to examine the legal aspects related to international competition, antitrust laws, the principle of equal opportunities, freedom of fares and the economic and political bases of the so-called predatory rates



1992

22-28 MARZO | MARÇO | MARCH

Primer curso en español sobre Derecho Aeronáutico conjuntamente AITAL, ALADA, IAMTI y el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico*Primeiro curso de espanhol em Direito Aeronáutico em conjunto AITAL, ALADA, IAMTI e o Instituto Ibero-Americano de Direito Aeronáutico*

First course in Spanish on Aeronautical Law jointly by AITAL, ALADA, IAMTI and the Ibero-American Aeronautical Law Institute

ABRIL | ABRIL | APRIL

Primer Seminario de Seguridad en San José, Costa Rica*Primeiro Seminário de Segurança em San José, Costa Rica*

First Security Seminar in San José, Costa Rica

1994

AITAL y el IAMTI anuncian otorgamiento de 6 becas para aerolíneas miembro de AITAL asistir a los cursos IATA-AITAL en Montreal*AITAL e IAMTI anunciam a concessão de 6 bolsas de estudos para as companhias aéreas membro da AITAL para participar dos cursos IATA-AITAL em Montreal*

AITAL and IAMTI announce the granting of 6 scholarships for AITAL member airlines to attend the IATA-AITAL Montreal courses



17 NOVIEMBRE | NOVEMBRO | NOVEMBER

Firma del Acuerdo de Fortaleza sobre integración del transporte aéreo en el Mercosur. Firmaron Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay y fueron invitados Bolivia y Chile

Assinatura do Acordo de Fortaleza sobre a integração do transporte aéreo no Mercosur. Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai assinaram e Bolívia e Chile foram convidados

The Fortaleza Agreement regarding air transport throughout MERCOSUR was signed. Argentina, Brazil, Paraguay and Uruguay signed, and Bolivia and Chile were invited



8 MAYO | MAIO | MAY



Acuerdo de Cielos Abiertos entre Estados Unidos y Centroamérica (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá)

Acordo de Céus Abertos entre os Estados Unidos e a América Central (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua e Panamá)

Open Skies Agreement between the United States and Central America (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua and Panama)

28 MAYO | MAIO | MAY

Firma del convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional

Assinatura do acordo para a unificação de certas regras para o transporte aéreo internacional

Signing of the agreement for the unification of certain rules for international air transport

Creación del Consejo Asesor para seguir el tema de cielos abiertos junto a IATA y DGACs

Criação do Conselho Consultivo para acompanhar o tema do céu aberto, em conjunto com a IATA e as DGACs

Creation of the Advisory Council to follow the open skies theme together with IATA and CAAs

1996

16-17 ABRIL | ABRIL | APRIL

Primera reunión del Comité de Seguridad de Vuelo de AITAL en Bogotá

Primeira reunião do Comitê de Segurança de Vôo da AITAL em Bogotá

First meeting of the AITAL Flight Safety Committee in Bogotá

1997

TAME se une a AITAL

A TAME se junta a AITAL

TAME joins AITAL



28 OCTUBRE | OUTUBRO | OCTOBER

Acuerdo de Cielos Abiertos entre Estados Unidos y Chile

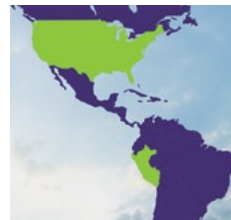
Acordo de Céus Abertos entre os Estados Unidos e o Chile

The Open Skies Agreement between the United States and Chile



1998

10 JUNIO | JUNHO | JUNE



Acuerdo de Cielos Abiertos entre Estados Unidos y Perú

Acordo de Céus Abertos entre os Estados Unidos e o Peru

The Open Skies Agreement between the United States and Peru

1999

2000

13 SEPTIEMBRE | SETEMBRO | SEPTEMBER

Perú se adhiere al Acuerdo de Fortaleza

Peru adere ao Acordo de Fortaleza

Peru joins the Fortaleza Agreement

2001

TAM se une a AITAL

A TAM se junta a AITAL

TAM joins AITAL



2004

AITAL se traslada a Miami, ciudad con gran conectividad, cercanía con IATA y un contexto internacional en auge

AITAL se muda para Miami, cidade com grande conectividade, proximidade com a IATA e um contexto internacional em expansão

AITAL moves to Miami, city with great connectivity, closeness with IATA and growing international context



AITAL elimina el requisito de operar vuelos internacionales para ser miembro. La asociación superó por primera vez los 30 miembros, representando más del 90% de los ASK de la región

AITAL elimina a exigência de operar vôos internacionais para se tornar um membro. A associação excedeu pela primeira vez os 30 membros, representando mais de 90% dos ASKs na região

AITAL eliminates the requirement to operate international flights to become a member. The association exceeded for the first time 30 members, representing more than 90% of the ASKs in the region



Sky Airline se une a AITAL
A Sky Airline se junta a AITAL
Sky Airline joins AITAL

Se unen a AITAL como miembros afiliados
Junte-se à AITAL como membros afiliados
Join AITAL as affiliated members



Iberia se une a AITAL
A Iberia se junta a AITAL
Iberia joins AITAL



Creación del Comité de Mantenimiento
Criação do Comitê de Manutenção
Creation of the Maintenance Committee

AITAL crea el Premio Federico Bloch
AITAL cria o Prêmio Federico Bloch
AITAL creates the Federico Bloch Award



NOVIEMBRE | NOVEMBRO | NOVEMBER

Primer Airline Leaders Forum
Primeiro Airline Leaders Forum
First Airline Leaders Forum

AIRLINE LEADERS FORUM
Your best connection with the Latin American and Caribbean Airlines

Se unen a AITAL
Junte-se à AITAL
Join AITAL



Creación de las categorías de miembros asociados para aerolíneas extrarregionales y miembros afiliados para proveedores de la industria

Criação das categorias de membros associados para companhias aéreas extra-regionais e membros afiliados para fornecedores do setor

Creation of the categories associate members for extra regional airlines and affiliate members for industry suppliers

2005

2005 continúa | 2005 continua | 2005 continue



Copa Airlines Colombia se une a AITAL
A Copa Airlines Colombia se junta a AITAL
 Copa Airlines Colombia joins AITAL

La Asociación abre una oficina en Buenos Aires - Argentina para ampliar el cubrimiento a los países del Cono Sur

A Associação abre um escritório em Buenos Aires, Argentina para estender a cobertura para os países do Cone Sul

The Association opens an office in Buenos Aires, Argentina to extend the coverage to the Southern Cone countries



Comité de Compradores de Material Aeronáutico pasa a formar parte de ALTA

Comitê de Compradores de Material Aeronáutico passa a fazer parte da ALTA

Committee of Buyers of Aeronautical Material becomes part of ALTA

2005



Air Canada se une a AITAL
A Air Canada se junta a AITAL
 Air Canada joins AITAL



AITAL crea el Premio Rolim Amaro
AITAL cria o Prêmio Rolim Amaro
 AITAL creates the Rolim Amaro Award

15 DICIEMBRE | DEZEMBRO | DECEMBER

Se modifica oficialmente el nombre a Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA) y se modifica la identidad corporativa

The name is officially modified to the Latin American Air Transport Association (ALTA) and the corporate identity is modified

O nome é oficialmente modificado para a Associação de Transporte Aéreo da América Latina (ÁLTA) e a identidade corporativa é modificada



2006

UATP se une a ALTA
A UATP se junta a ALTA
 UATP joins ALTA



Aeromexico Connect se une a ALTA
A Aeromexico Connect se junta a ALTA
 Aeromexico Connect joins ALTA

2007



Liat se une a ALTA
A Liat se junta a ALTA
 Liat joins ALTA



Caribbean Airlines se une a ALTA
A Caribbean Airlines se junta a ALTA
 Caribbean Airlines joins ALTA



Bahamasair se une a ALTA
A Bahamasair se junta a ALTA
 Bahamasair joins ALTA



CFM se une a ALTA
A CFM se junta a ALTA
 CFM joins ALTA

SEPTIEMBRE | SETEMBRO | SEPTEMBER

Primer ALTA Aviation Law Americas
Primeiro ALTA Aviation Law Americas
 First ALTA Aviation Law Americas



ALTA AVIATION LAW AMERICAS
Conference for Legal and Finance Issues Facing the Aviation Industry in Latin America and the Caribbean

1 ENERO | JANEIRO | JANUARY

Seguridad siempre ha sido la prioridad número 1 de ALTA, por eso se hace mandatorio para todas las aerolíneas miembro tener certificación IOSA



A segurança sempre foi a prioridade número 1 da ALTA, por isso torna-se obrigatório que todas as companhias aéreas associadas tivessem a certificação IOSA

Safety has always been ALTA's number 1 priority, so it become mandatory for all member airlines to have IOSA certification

Se unen a ALTA como miembros afiliados

Junte-se à ALTA como membros afiliados

Join ALTA as affiliated members



2009



Delta Air Lines se une a ALTA
A Delta Air Lines se junta a ALTA
 Delta Air Lines joins ALTA

ALTA preside el Comité Ejecutivo de RASG-PA

ALTA preside o Comité Executivo do RASG-PA

ALTA is co-chairman of the RASG-PA Executive Committee

2010

ABRIL | ABRIL | APRIL

Primer Pan-American Aviation Safety Summit en Sao Paulo, Brasil

Primeiro Pan-American Aviation Safety Summit foi realizado em São Paulo, Brasil

First Pan-American Safety Summit is held in Sao Paulo, Brazil



2010 continúa | 2010 continua | 2010 continue



Se unen a ALTA como miembros afiliados
 Junte-se à ALTA como membros afiliados
 Join ALTA as affiliated members



HEICO

JUNIO | JUNHO | JUNE

Primer vuelo con combustible alternativo en el mundo ejecutado por KLM

Primeiro voo com combustível alternativo no mundo executado pela KLM

First flight with alternative fuel in the world executed by KLM



Se unen a ALTA como miembros afiliados
 Junte-se à ALTA como membros afiliados
 Join ALTA as affiliated members



Collins Aerospace



Holland & Knight

AIRFRANCE INDUSTRIES



Jetblue Airways se une a ALTA
 A Jetblue Airways se junta a ALTA
 Jetblue Airways joins ALTA

Donación Helping Hands a la Asociación Religiosos Mercedarios, Panamá, se donaron \$157,000.00 para ayudar a 2.000 vidas en la comunidad del Chorrillo en la Ciudad de Panamá

Ajuda na doação para a Associação Religiosa Mercedariana, no Panamá. Foram doados USD \$157 mil para ajudar 2 mil pessoas da comunidade Chorrillo na Cidade do Panamá

Helping Hands donation to the Mercedarian Religious Association, Panama. There was donated \$157,000.00 USD to help 2,000 lives in the Chorrillo community in Panama City, Panama

2010



United Airlines se une a ALTA
 A United Airlines se junta a ALTA
 United Airlines joins ALTA

2011

JULIO | JULHO | JULY

Primer vuelo con combustible alternativo en Latinoamérica ejecutado por Interjet en la ruta Ciudad de México-Tuxtla Gutierrez

Primeiro voo com combustível alternativo na América Latina executado pela Interjet na rota Ciudad de México - Tuxtla Gutierrez

First flight with alternative fuel in Latin America executed by Interjet in the route Ciudad de México - Tuxtla Gutierrez



Colombia- Estados Unidos firman acuerdo de cielos abiertos

Colômbia - Estados Unidos assinam acordo de céus abertos

Colombia- United States sign open skies agreement



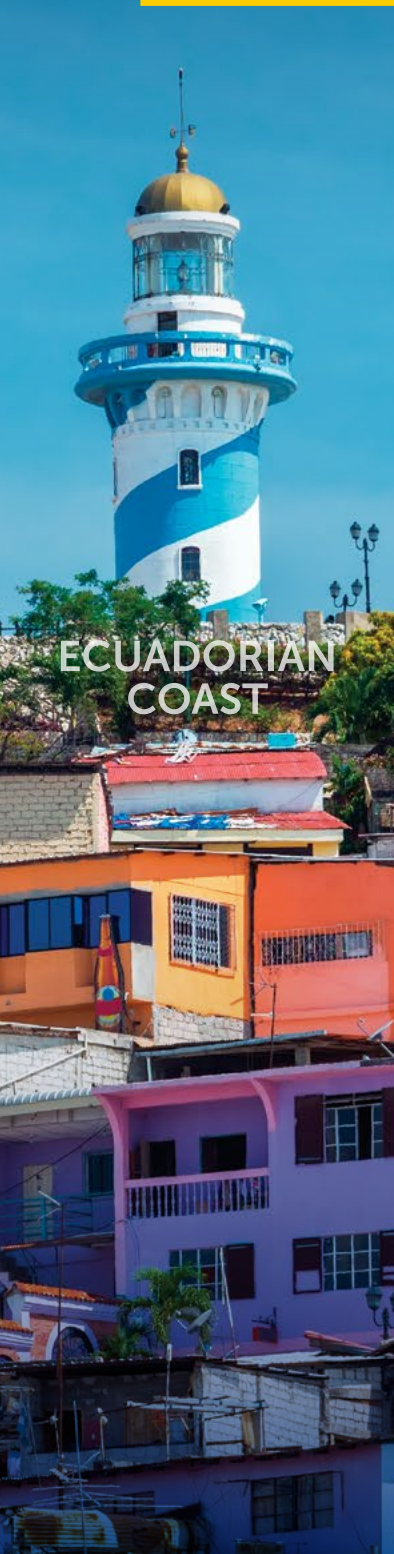
2012

WorldFuel se une a ALTA como miembro afiliado
 WorldFuel se junta a ALTA como membro afiliado
 WorldFuel joins ALTA as affiliated member

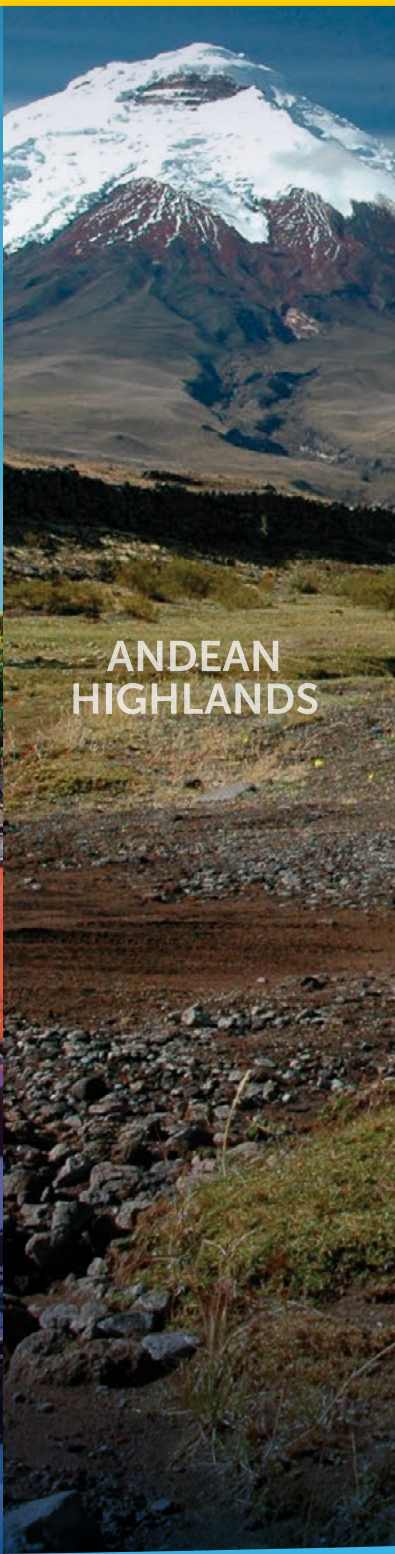


Turkish Airlines se une a ALTA
 A Turkish Airlines se junta a ALTA
 Turkish Airlines joins ALTA

Yes, paradise does exist,
it's here... **ECUADOR!**



ECUADORIAN
COAST



ANDEAN
HIGHLANDS



AMAZON
RAINFOREST



GALAPAGOS
ISLANDS

ECUADOR AIRLINE
www.tame.com.ec





Omni Air International se une a ALTA
A Omni Air International se junta a ALTA
 Omni Air International joins ALTA



Boliviana de Aviación se une a ALTA
A Boliviana de Aviación se junta a ALTA
 Boliviana de Aviación joins ALTA

Lufthansa Technik se une a ALTA
A Lufthansa Technik se junta a ALTA
 Lufthansa Technik joins ALTA



2013



Aeromar se une a ALTA
A Aeromar se junta a ALTA
 Aeromar joins ALTA



Surinam Airways se une a ALTA
A Surinam Airways se junta a ALTA
 Surinam Airways joins ALTA

2014

Rolls Royce se une a ALTA
A Rolls Royce se junta a ALTA
 Rolls Royce joins ALTA



2015



Air Europa se une a ALTA
A Air Europa se junta a ALTA
 Air Europa joins ALTA

Se unen a ALTA como miembros afiliados
Junte-se à ALTA como membros afiliados
 Join ALTA as affiliated members



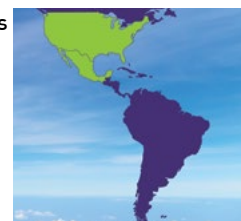
Air Transat se une a ALTA
A Air Transat se junta a ALTA
 Air Transat joins ALTA

2016

Se unen a ALTA como miembros afiliados
Junte-se à ALTA como membros afiliados
 Join ALTA as affiliated members



México - Estados Unidos firman acuerdo de cielos abiertos
México - Estados Unidos assinam acordo de céus abertos
 Mexico - United States sign open skies agreement



Se unen a ALTA como miembros afiliados
 Junte-se à ALTA como membros afiliados
 Join ALTA as affiliated members



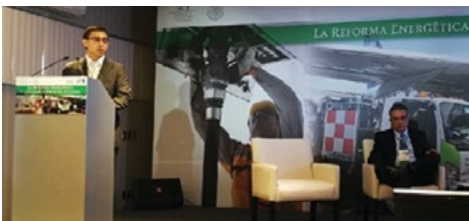
Interjet se une a ALTA
 A Interjet se junta a ALTA
 Interjet joins ALTA



ALTA establece su casa matriz en Ciudad de Panamá – Panamá y transforma su estructura organizacional para hacerla más ágil, horizontal y especializada

A ALTA estabelece sua matriz na Cidade do Panamá - Panamá e transforma sua estrutura organizacional para torná-la mais ágil, horizontal e especializada

ALTA establishes its headquarters in Panama City - Panama and transforms its organizational structure to make it more agile, horizontal and specialized



Se reactiva el Comité de Combustible de ALTA con la llegada de 7 nuevos miembros ese año

O Comitê de Combustíveis da ALTA é reativado com a chegada de 7 novos membros esse ano

The ALTA Fuel Committee is reactivated with the arrival of 7 new members that year

CANSO y ALTA firman MoU para mejorar la seguridad operacional y aumentar la eficiencia en América Latina y el Caribe

CANSO e ALTA assinam memorando de entendimento para melhorar a segurança e aumentar a eficiência na América Latina e no Caribe

CANSO and ALTA sign MoU to improve safety and increase efficiency in Latin America and the Caribbean

2017



ALTA crea el Premio Alas de América
 A ALTA cria o Prêmio Alas da América
 ALTA creates the Alas de América Award

2018

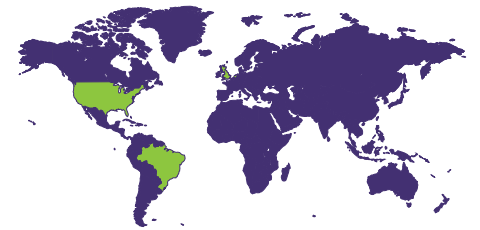


Tropic Air se une a ALTA
 A Tropic Air se junta a ALTA
 Tropic Air joins ALTA

Brasil firma acuerdo de cielos abiertos con UK, Holanda y Estados Unidos

Brasil assinam acordo de céus abertos com Reino Unido, Holanda e Estados Unidos

Brazil sign open skies agreement with UK, Netherlands and United States



Se crea el Programa ISSA ALTA / IATA para promover la certificación de seguridad operacional ISSA en la región y se logra la inscripción de 14 aerolíneas en el primer año: Abaeté Aerotaxi, Aeroejecutivos, Amazonas Línea Aérea, Amazonas Uruguay, ASTA, Costa Rica Green Airways, Fly Montserrat, RIMA Taxi Aéreo, SANSO, Sunrise, TAG Airlines, Trans Guyana Airways, TwoFlex, Roraima Airways

O programa ISSA ALTA / IATA é criado para promover a certificação de segurança ISSA na região e o registro de 14 companhias aéreas é realizado no primeiro ano: Abaeté Aerotaxi, Aeroejecutivos, Amazonas Línea Aérea, Amazonas Uruguai, ASTA, Costa Rica Verde Airways, Fly Montserrat, RIMA Air Taxi, SANSO, Sunrise, TAG Airlines, Trans Guyana Airways, TwoFlex, Roraima Airways

The ISSA ALTA / IATA Program is created to promote ISSA safety certification and the registration of 14 airlines is achieved in the first year: Abaeté Aerotaxi, Aeroejecutivos, Amazonas Línea Aérea, Amazonas Uruguay, ASTA, Costa Rica Green Airways, Fly Montserrat, RIMA Air Taxi, SANSO, Sunrise, TAG Airlines, Trans Guyana Airways, TwoFlex, Roraima Airways

ALTA e ITAérea firman acuerdo de colaboración para impulsar actividades formativas en la región

ALTA e ITAérea assinam acordo de colaboração para impulsar atividades formativas na região

ALTA and ITAérea sign collaboration agreement to promote training activities in the region

2018 continúa | 2018 continua | 2018 continue





Atlas Air se une a ALTA
A Atlas Air se junta a ALTA
 Atlas Air joins ALTA



Lufthansa se une a ALTA
A Lufthansa se junta a ALTA
 Lufthansa joins ALTA



Privilege Style se une a ALTA
A Privilege Style se junta a ALTA
 Privilege Style joins ALTA



ALTA fortalece su Comité de Prevención de Fraude con la creación de 7 grupos de trabajo locales dentro de América Latina: México, Colombia, Brasil, Perú, Bolivia, Argentina y Chile
A ALTA fortalece seu Comitê de Prevenção de Fraudes com a criação de 7 grupos de trabalho locais na América Latina: México, Colômbia, Brasil, Peru, Bolívia, Argentina e Chile
 ALTA strengthens its Fraud Prevention Committee with the creation of 7 local working groups within Latin America: Mexico, Colombia, Brazil, Peru, Bolivia, Argentina and Chile

ALTA y Universidad Tecnológica de Panamá firman acuerdo de cooperación académica, científica y cultural

ALTA e Universidad Tecnológica de Panamá assinam acordo de cooperação acadêmica, científica e cultural

ALTA and Universidad Tecnológica de Panamá sign academic, scientific and cultural cooperation agreement



2018

ALTA y HERMES firman MoU para fomentar áreas de mutua cooperación para el desarrollo de la industria de la aviación

ALTA e HERMES assinam memorando de entendimento para promover áreas de cooperação mútua para o desenvolvimento da indústria da aviação

ALTA and HERMES sign MoU to promote areas of mutual cooperation for the development of the aviation industry

Se unen a ALTA como miembros afiliados

Junte-se à ALTA como membros afiliados

Join ALTA as affiliated members



2019



Amazonas Línea Aérea y Amazonas Uruguay se unen a ALTA

Amazonas Línea Aérea y Amazonas Uruguay se juntam a ALTA

Amazonas Línea Aérea y Amazonas Uruguay join ALTA



ALTA/IATA certifican 5 aerolíneas del Programa ISSA

ALTA / IATA certificam 5 companhias aéreas do Programa ISSA

ALTA / IATA certify 5 ISSA Program airlines

NOVIEMBRE | NOVEMBRO | NOVEMBER



ALTA e IAWA otorgan becas a 6 estudiantes mujeres de carreras técnicas de aviación en Panamá

ALTA e IAWA concedem bolsas de estudos a 6 estudantes de carreiras de aviação técnica no Panamá

ALTA and IAWA grant scholarships to 6 female students of technical aviation careers in Panama

2019 continúa | 2019 continue | 2019 continue

Se unen a ALTA
 Junte-se à ALTA
 Join ALTA



KLM se une a ALTA
 A KLM se junta a ALTA
 KLM joins ALTA

ALTA e IATA firman un acuerdo para promover y facilitar el acceso a los cursos de capacitación de la IATA para profesionales de la aviación en América Latina y el Caribe

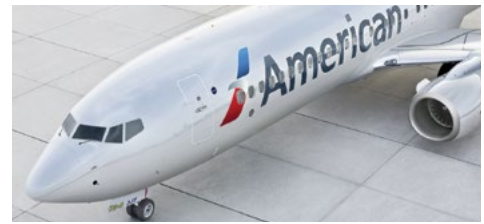
ALTA e IATA assinam um acordo para promover e facilitar o acesso aos cursos de treinamento IATA para profissionais de aviação na América Latina e no Caribe
 ALTA and IATA sign agreement to promote and facilitate access to IATA Training courses for aviation professionals in Latin America and the Caribbean

Se unen a ALTA
 Junte-se à ALTA
 Join ALTA



Azul Linhas Aéreas Brasileiras y Voepass Linhas Aéreas se unen a ALTA
Azul Linhas Aéreas Brasileiras e Voepass Linhas Aéreas junte-se à ALTA
 Azul Linhas Aéreas Brasileiras and Voepass Linhas Aéreas join ALTA

2019



American Airlines se une a ALTA
 A American Airlines se junta a ALTA
 American Airlines joins ALTA



GOL Linhas Aéreas Inteligentes se une a ALTA
 A GOL Linhas Aéreas Inteligentes se junta a ALTA
 GOL Linhas Aéreas Inteligentes joins ALTA



Air France se une a ALTA
 A Air France se junta a ALTA
 Air France joins ALTA

2020

Estados Unidos - Bahamas firman acuerdo de cielos abiertos

Estados Unidos - Bahamas assinam acordo de céus abertos
 United States - Bahamas sign open skies agreement



ALTA y Embry-Riddle Aeronautical University firman MoU para promover proyectos de educación e investigación en Latinoamérica y el Caribe

ALTA e Embry-Riddle Aeronautical University assinam memorando de entendimento para promover projetos de educação e pesquisa na América Latina e no Caribe

ALTA and Embry-Riddle Aeronautical University sign MoU to promote education and research projects in Latin America and the Caribbean



Rima se une a ALTA
 A Rima se junta a ALTA
 Rima joins ALTA



CREACIÓN DE AITAL Y EVOLUCIÓN A ALTA A CRIAÇÃO DA AITAL E EVOLUÇÃO PARA ALTA AITAL'S CREATION AND EVOLUTION TO ALTA

01

COMPETENCIA Y DESREGULACIÓN CONCORRÊNCIA E DESREGULAMENTAÇÃO COMPETITION AND DEREGULATION

A finales de los años setenta, a pesar de la inestabilidad económica generalizada en Latinoamérica, la ocurrencia frecuente de actos de interferencia ilícita y otros elementos ajenos al sector, la industria aérea se encontraba en crecimiento. Sin embargo, existía una preocupación ante la posibilidad de que las líneas aéreas no tuviesen el capital necesario para financiar ese crecimiento y existía incertidumbre ante la Ley de Desregulación en los Estados Unidos que estaba en trámite.

En 1977 se promulgó, durante el gobierno del Presidente Carter, la Ley de Desregulación de las Aerolíneas (Airline Deregulation Act), mediante la cual se daba total libertad al transporte aéreo doméstico, acceso a todas las rutas y la facultad de establecer tarifas con total autonomía. Era claro que esta tendencia regulatoria se extendería a los servicios internacionales, lo que podría tener graves consecuencias en los márgenes de ganancia que ya eran muy bajos, afectando principalmente a las líneas aéreas medianas y pequeñas.

La Junta de Aeronáutica Civil de Estados Unidos (CAB), dependiente del Departamento de Transporte (DOT), se encargaría de revisar los temas relacionados con los servicios internacionales y en especial lo referente al recientemente firmado acuerdo bilateral entre los Estados Unidos y Gran Bretaña, acuerdo que se denominó Bermudas II. En este contexto, el Departamento de Justicia

No final dos anos setenta, apesar da instabilidade econômica generalizada na América Latina, a ocorrência frequente de ações de interferência ilícita e outros elementos alheios ao setor, a indústria aérea se encontrava em crescimento. No entanto, existia uma preocupação diante à possibilidade de que as linhas aéreas não tivessem o capital necessário para financiar esse crescimento e existia a incerteza ante a Lei de Desregulamentação nos Estados Unidos que estava em processo.

Em 1977 foi promulgado, durante o governo do Presidente Carter, a Lei de Desregulamentação das Companhias Aéreas (Airline Deregulation Act), mediante a qual se dava total liberdade ao transporte aéreo doméstico, acesso a todas as rotas e à facultade de estabelecer tarifas com total autonomia. Era claro que esta tendência reguladora se estenderia aos serviços internacionais, o que poderia ter graves consequências nas margens de ganho que já eram muito baixas, afetando principalmente às companhias aéreas médias e pequenas.

A Junta de Aeronáutica Civil dos Estados Unidos (CAB), subordinada ao Departamento de Transporte (DOT) cuidaria os temas relacionados com os serviços internacionais e em especial o referente ao recentemente assinado acordo bilateral entre os Estados Unidos e a Grã-Bretanha, acordo que foi denominado Bermudas II. Neste contexto, o Departamento de Justiça dos Estados Unidos expediu uma Ordem da Justiça

At the end of the 1970s, the aviation industry was growing despite the widespread economic instability in Latin America, the frequent occurrence of unlawful interference acts and other elements foreign the sector. However, there was a concern about the possibility that the airlines did not have the needed capital to finance growth and there was uncertainty about the Deregulation Act in the United States that was in process.

In 1977, the Airline Deregulation Act was enacted during the presidency of Carter, which gave total freedom to domestic air transport, access to all routes and the power to set tariffs with complete autonomy. It was clear that this regulatory trend would extend to international services, which could have serious consequences on profit margins that were already very low and would mainly affect medium and small airlines.

The US Civil Aviation Board (CAB), under the Department of Transportation (DOT), would be in charge of reviewing topics related to international services and especially regarding the recent bilateral agreement signed between the United States and Great Britain, which was called Bermuda II. In this context, the US Department of Justice issued a Show Cause Order so that IATA had the possibility to present to the government the reasons why it should continue to have an antitrust immunity status in its international tariffs fixing activities.

de los Estados Unidos expidió una Orden de Justificación (Show Cause Order) para que la IATA tuviera la posibilidad de exponer ante el gobierno las causas por las cuales debería seguir teniendo un estatus de inmunidad antimonopolio en sus actividades de fijación de tarifas internacionales.

Si la IATA perdía su estatus de inmunidad antimonopolio, las líneas aéreas miembro se verían afectadas y la IATA perdería su razón de ser. El tema tarifario se convertía en la principal razón para que las líneas aéreas latinoamericanas reaccionaran.



[Show Cause Order] para que a IATA tivesse a possibilidade de expôr ante o governo as causas pelas quais deveria seguir tendo um status de imunidade antimonopólio em suas atividades de fixação de tarifas internacionais.

Se a IATA perdesse o seu status de imunidade antimonopólio, as companhias aéreas membro seriam afetadas e a IATA perderia a sua razão de ser. O tema tarifário se tornava a principal razão para que as linhas aéreas latino americanas reagissem.

If IATA lost its antitrust immunity status, member airlines would be affected, and IATA would lose its reason for being. The tariff topic became the main reason for the Latin American airlines to react.



02

RESPUESTA DE LA INDUSTRIA EN LATINOAMÉRICA RESPOSTA DA INDÚSTRIA NA AMÉRICA LATINA INDUSTRY RESPONSE IN LATIN AMERICA

La mayoría de las empresas de la región latinoamericana eran consideradas en el mercado mundial como pequeñas y, a lo sumo, medianas. Los ingresos operacionales, que dependían en gran medida del mercado de los Estados Unidos, se veían afectados por factores ajenos a la voluntad de estas. Tal era el caso de las tarifas internacionales que se regulaban multilateralmente en organizaciones como la IATA o por políticas unilaterales como la desregulación que había sido decretada en los Estados Unidos. Cualquier cambio normativo en este país influía en grandes proporciones en los ingresos operacionales de las líneas aéreas de la región.

En ambos casos, muy poco o nada podían lograr las líneas aéreas de la región que, por su reducido tamaño y por pertenecer a países en desarrollo, no lograban influir decisivamente en los acuerdos

A maioria das empresas da região latino americana eram consideradas no mercado mundial como pequenas e, no máximo, médias. As receitas operacionais, que dependiam em grande parte do mercado dos Estados Unidos, pareciam afetadas por fatores alheios à vontade destas. Tal era o caso das tarifas internacionais que eram reguladas multilateralmente em organizações como a IATA ou por políticas unilaterais como a desregulamentação que havia sido decretada nos Estados Unidos. Qualquer mudança normativa neste país influía em grandes proporções nas receitas operacionais das companhias aéreas da região.

Em ambos casos, muito pouco ou nada podiam conseguir as companhias aéreas que, pelo seu reduzido tamanho e por pertencerem a países em desenvolvimento, não conseguiam influir decisivamente nos acordos que promoviam as grandes companhias aéreas dos

Most of the companies in the Latin American region were considered small and, at most, medium-sized in the world market. Operating revenues, which depended largely on the US market, were affected due to factors outside their control. Such was the case of international tariffs that were regulated multilaterally in organizations such as IATA or unilateral policies such as deregulation that had been decreed in the United States. Any regulatory change in that country would largely influence in the operating revenues of Latin American airlines.

In both cases, very little or nothing could be achieved by airlines since, due to their small size and belonging to developing countries, they could not decisively influence the agreements promoted by the major airlines of industrialized countries. Tariffs were always lagging behind the true operating costs,



que promovían las grandes aerolíneas de los países industrializados. Las tarifas siempre estaban a la zaga de los costos de operación, sensiblemente afectados por la inflación mundial a finales de los años setenta y, particularmente, por las incontables alzas en el combustible de aviación.

En esta línea, los ingresos de la operación internacional se veían afectados por las limitaciones que imponían los países en materia de libertades en el aire, por número de frecuencias y por el exceso y desproporción de la competencia de las líneas aéreas extrarregionales, que imposibilitaban competencia en términos de igualdad. Se trataba de un tema de supervivencia de la industria en la región y, consecuentemente, de soberanía de Estado.

Las líneas aéreas de la región venían compitiendo en el campo internacional bajo un formato de estricta igualdad con las empresas de otras regiones, cuando las condiciones no eran en la práctica de igualdad. Sin embargo, esto venía siendo posible gracias a acuerdos expresados o tácitos sobre determinadas reglas de juego sobre cuyas bases las empresas de la región medían sus mercados y riesgos.



países industrializados. As tarifas sempre estavam atrás dos verdadeiros custos de operação, sensivelmente afetados pela inflação mundial no final dos anos setenta e, particularmente, pelos incontáveis preços do combustível de aviação.

Nesta linha, os ingressos da operação internacional pareciam afetados pelas limitações que impunham outros países em matéria de libertades no ar, por número de frequências e pelo excesso e desproporção da concorrência das companhias aéreas extra regionais. Era uma questão de sobrevivência da indústria na região e, consequentemente, de soberania do Estado.

As companhias aéreas da região estavam competindo no campo internacional sob um formato de estricta igualdade com as empresas de outras regiões, quando as condições não estavam na prática de igualdade. No entanto, isso foi possível graças a acordos expressos ou tácitos sobre certas regras do jogo, com base nas quais as empresas da região mediram seus mercados e riscos.

significantly affected by world inflation in the late 1970s and, particularly, by the uncontrollable increases in aviation fuel. Revenues from the international operation were affected by the limitations imposed by countries in the area of freedoms in the air, by number of frequencies and by the excess and disproportion of competition from extra-regional airlines, which made competition impossible in terms of equality. It was a matter of survival of the industry in the region and, consequently, of State sovereignty.

The airlines of the region were competing in the international field under a format of strict equality with the companies of other regions, when the conditions were not in the practice of equality. However, this was possible thanks to expressed or tacit agreements based on rules in which companies in the region measured their markets and risks.



03

NACIMIENTO DE AITAL - ACTA DE FUNDACIÓN

NASCIMENTO DA AITAL - ATA DE FUNDAÇÃO

AITAL'S BIRTH – FOUNDATION ACT

Don Julio Mario Santo Domingo, Presidente de la Junta Directiva de Avianca, observó que entre las líneas aéreas de IATA se venía gestando una especie de regionalización, de cierta manera paralela a la regionalización en el campo de la administración de la aviación civil internacional, movimiento al que no estaba incorporada ninguna línea aérea de la región Centro/Suramérica. En este contexto, Don Santo Domingo convocó a una reunión en Cartagena en la que se dispuso la redacción de los Estatutos para la creación de una entidad de colaboración interempresarial de derecho privado sin ánimo de lucro.

Dom Julio Mario Santo Domingo, Presidente do Conselho de Administração da Avianca, observou que, entre as companhias aéreas da IATA, uma espécie de regionalização estava se formando, um pouco paralela à regionalização no campo da administração da aviação civil internacional, movimento à qual não foi incorporada nenhuma companhia aérea da região da América Central / do Sul. Nesse contexto, Dom Santo Domingo convocou uma reunião em Cartagena, onde foi estabelecida a redação do Estatuto para a criação de uma entidade de colaboração empresarial interempresarial, sem fins lucrativos.

Don Julio Mario Santo Domingo, President of the Board of Directors of Avianca, observed that among the IATA airlines had been brewing a kind of regionalization, somewhat parallel to regionalization in the field of international civil aviation administration, movement to which no airline from the Central / South Americas region was incorporated. In this context, Don Santo Domingo convened a meeting in Cartagena where the drafting of the statutes was set up for the creation of a private non-profit inter-company collaboration entity.

Dichos estatutos fueron aprobados en una reunión celebrada en la ciudad de Bogotá, Colombia, el 8 de abril de 1980, con la participación de los representantes de 12 compañías aéreas latinoamericanas: Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado; Aeronaves de México S. A. - Aeroméxico; Empresa de Transporte Aéreo del Perú - Aeroperú; Aerovías Nacionales de Colombia S. A. - Avianca; Cruzeiro Do Sul Servicios Aéreos; Viação Aérea Riograndense S. A. - Varig; Empresa Ecuatoriana de Aviación; Líneas Aéreas Costarricenses S. A. - Lacs; Líneas Aéreas Paraguayas - LAP; Lloyd Aéreo Boliviano S. A. - LAB; Mexicana de Aviación S. A. y Venezolana Internacional de Aviación S. A. - Viasa.

Estes estatutos foram aprovados em uma reunião realizada na cidade de Bogotá, Colômbia, em 8 de abril de 1980, com a participação de representantes de 12 companhias aéreas da América Latina: Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado; Aeronaves de México S. A. - Aeroméxico; Empresa de Transporte Aéreo del Perú - Aeroperú; Aerovías Nacionales de Colombia S. A. - Avianca; Cruzeiro Do Sul Servicios Aéreos; Viação Aérea Riograndense S. A. - Varig; Empresa Ecuatoriana de Aviación; Líneas Aéreas Costarricenses S. A. - Lacs; Líneas Aéreas Paraguayas - LAP; Lloyd Aéreo Boliviano S. A. - LAB; Mexicana de Aviación S. A. y Venezolana Internacional de Aviación S. A. - Viasa.

These statutes were approved at a meeting held in the city of Bogotá, Colombia, on April 8, 1980, with the participation of representatives from 12 Latin American airlines: Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado; Aeronaves de México S. A. - Aeroméxico; Empresa de Transporte Aéreo del Perú - Aeroperú; Aerovías Nacionales de Colombia S. A. - Avianca; Cruzeiro Do Sul Servicios Aéreos; Viação Aérea Riograndense S. A. - Varig; Empresa Ecuatoriana de Aviación; Líneas Aéreas Costarricenses S. A. - Lacs; Líneas Aéreas Paraguayas - LAP; Lloyd Aéreo Boliviano S. A. - LAB; Mexicana de Aviación S. A. and Venezolana Internacional de Aviación S. A. - Viasa.

Ese día se dio la firma del Acta de Fundación de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL).

Nesse dia, foi assinada a Lei da Fundação da Associação Internacional de Transporte Aéreo da América Latina (AITAL).

That day was signed the Foundation Act of the International Association of Latin American Air Transport (AITAL).

AITAL



La misión de la Asociación quedó plasmada en los Estatutos: aunar y coordinar los esfuerzos de sus miembros para facilitar la solución de los problemas del transporte aéreo internacional de la región latinoamericana y estrechar la colaboración y comunicación existente entre sus miembros para beneficio mutuo del transporte aéreo de la región y de sus usuarios.

OBJETIVOS

- ✓ Fomentar el transporte aéreo seguro, eficiente y económico para beneficio de los usuarios de la región latinoamericana, de los miembros de la Asociación y de sus respectivos países.
- ✓ Representar y defender los intereses de los miembros en todas las situaciones o problemas de carácter general que afecten los servicios del transporte aéreo comercial latinoamericano.
- ✓ Examinar conjuntamente los problemas tarifarios que afecten los servicios internacionales de la región latinoamericana y procurar conseguir acuerdos multilaterales tendientes a mantener tarifas y condiciones de transporte de pasajeros y de carga que sean compatibles con la economía de los transportadores y con los objetivos de la Asociación.
- ✓ Establecer una política tendiente al efectivo cumplimiento de los sistemas tarifarios y de condiciones de servicio y de transporte que se hayan convenido y defender en este campo los intereses de los miembros con relación a terceros transportadores.
- ✓ Procurar por todos los medios a su alcance que en los mercados latinoamericanos se observe una estricta ética comercial.
- ✓ Estudiar y analizar los problemas del transporte aéreo latinoamericano, propender a la solución de los mismos con base en principios de solidaridad y de amplia comprensión y establecer sistemas de información apropiados para uso de los miembros acerca de las situaciones generales o particulares que sean de interés para estos.
- ✓ Estimular el desenvolvimiento de la aviación comercial latinoamericana por medio de la prestación de servicios de asistencia comercial y técnica, del fomento de acuerdos de colaboración entre los miembros y de otras formas que se consideren apropiadas.

A missão da Associação estava incorporada nos Estatutos: unir e coordenar os esforços de seus membros para facilitar a solução dos problemas do transporte aéreo internacional na região da América Latina e fortalecer a colaboração e a comunicação entre seus membros para o benefício mútuo do transporte aéreo da região e de seus usuários.

OBJETIVOS

- ✓ *Promover o transporte aéreo seguro, eficiente e econômico em benefício dos usuários da região latino-americana, membros da Associação e seus respectivos países.*
- ✓ *Representar e defender os interesses dos membros em todas as situações ou problemas de natureza geral que afetem os serviços de transporte aéreo comercial da América Latina.*
- ✓ *Examinar conjuntamente os problemas tarifários que afetam os serviços internacionais da região latino-americana e buscar obter acordos multilaterais que visem manter tarifas e condições do transporte de passageiros e de carga compatíveis com a economia dos transportadores e com os objetivos da Associação.*
- ✓ *Estabelecer uma política voltada ao efetivo cumprimento dos sistemas tarifários e condições de serviço e transporte acordados e defender neste campo os interesses dos membros em relação a transportadores terceirizados.*
- ✓ *Garantir por todos os meios ao seu alcance que uma ética comercial rigorosa seja observada nos mercados latino-americanos.*
- ✓ *Estudar e analisar os problemas do transporte aéreo latino-americano, resolvê-los com base em princípios de solidariedade e amplo entendimento e estabelecer sistemas de informação apropriados para os membros usarem em situações gerais ou particulares que possam surgir de interesse de todos.*
- ✓ *Estimular o desenvolvimento da aviação comercial latino-americana, mediante a prestação de serviços de assistência comercial e técnica, a promoção de acordos de colaboração entre os membros e de outras formas consideradas adequadas.*

The Association's mission was embodied in the statutes: join and coordinate the efforts of its members to facilitate the solution of the problems of international air transport in the Latin American region and strengthen the collaboration and communication between its members for the mutual benefit of air transport in the region and its users.

OBJECTIVES

- ✓ Promote safe, efficient and economical air transport for the benefit of users in the Latin American region, members of the Association and their respective countries.
- ✓ Represent and defend the interests of members in all situations or problems of a general nature that affect Latin American commercial air transport services.
- ✓ Jointly examine the tariff problems that affect the international services of the Latin American region and seek to obtain multilateral agreements aimed at maintaining rates and conditions of passenger and cargo transport that are compatible with the economy of the transporters and with the objectives of the Association.
- ✓ Establish a policy aimed at effective compliance with the tariff systems, service and transport conditions that have been agreed upon and defend in this field the interests of the members in relation to third-party transporters.
- ✓ Ensure by all means available that a strict business ethic is observed in Latin American markets.
- ✓ Study and analyze the problems of Latin American air transport, tend to solve them based on principles of solidarity and broad understanding, and establish appropriate information systems for members.
- ✓ Stimulate the development of Latin American commercial aviation through the provision of commercial and technical assistance services, the promotion of collaboration agreements between members and in other ways deemed appropriate.

La creación de la Asociación fue una respuesta a la coyuntura de la industria y una forma de unir esfuerzos para defenderse ante las adversidades de la competencia y las normativas extraterritoriales.

Las compañías fundadoras eran aerolíneas de bandera de los países latinoamericanos con servicios internacionales dentro de la región, empresas propiedad del Estado o bajo el control de sus respectivos países o ciudadanos del país.

La Asociación convino su sede social en la Ciudad de Panamá, República de Panamá, y obtuvo personería jurídica de acuerdo con las leyes del país. Por decisión de la Asamblea General se podrían establecer oficinas representativas en otras ciudades de la región latinoamericana y la sede principal se estableció originalmente en la ciudad de Bogotá, Colombia.

A criação da Associação foi uma resposta à conjuntura da indústria e uma forma de unir esforços para defender-se ante as adversidades da concorrência e as normativas extraterritoriais.

As empresas fundadoras eram companhias aéreas de bandeira dos países da América Latina, com serviços internacionais na região, empresas estatais ou sob o controle de seus respectivos países ou cidadãos do país.

A Associação montou a sua sede social na Cidade do Panamá, República do Panamá, e obteve pessoa jurídica de acordo com as leis desse país. Por decisão da Assembleia Geral podiam estabelecer escritórios representativos em outras cidades da região latino americana e a sede principal foi estabelecida originalmente na cidade de Bogotá, Colômbia.

The creation of the association was a response to the industry context and a way of joining efforts to defend against the competition adversities and extraterritorial regulations.

The founding companies were Latin American countries flag airlines with international services within the region; State-owned companies or under the control of their respective countries or citizens of the country.

The association agreed its headquarters in Panama City, Republic of Panama and obtained legal status in accordance with the laws of that country. By the decision of the General Assembly, representative offices could be established in other cities in the Latin American region. The headquarters were originally established in Bogotá.



Diego Pardo Tovar



Ernesto Vásquez Rocha

El Doctor Diego Pardo Tovar fue nombrado primer Director Ejecutivo de la Asociación y como secretario se nombró al Doctor Ernesto Vásquez Rocha, quien en ese entonces se desempeñaba como Vicepresidente Legal y Secretario General de Avianca.

Como Presidente de la Asociación se eligió a Don Julio Mario Santo Domingo, quien en ese entonces era Presidente de la Junta Directiva de Avianca, y como Presidente Alterno al Doctor Álvaro Cala Hederich, en ese momento Presidente Ejecutivo de Avianca.

El Doctor Ernesto Vásquez Rocha, jurista colombiano y reconocido desde entonces en el medio aeronáutico internacional, estuvo a cargo de la redacción de los estatutos de la Asociación y verificó que se cumplieran todas las normas legales.

O Doutor Diego Pardo Tovar foi nomeado primeiro Diretor Executivo da Associação e como secretário foi nomeado o Doutor Ernesto Vásquez Rocha, que naquele momento era Vice-presidente Legal e Secretário Geral da Avianca.

Como Presidente da Associação foi eleito o Doutor Julio Mario Santo Domingo, quem nesse momento era o Presidente da Junta Diretiva da Avianca e como Suplente da Presidência o Doutor Álvaro Cala Hederich, então Presidente Executivo da Avianca.

O Doutor Ernesto Vásquez Rocha, jurista colombiano e reconhecido desde então no meio aeronáutico internacional, esteve a cargo da redação dos estatutos da Associação e verificou que fossem cumpridas todas as normas legais.

Dr. Diego Pardo Tovar was appointed the first Executive Director of the Association, as secretary was named Dr. Ernesto Vásquez Rocha, who at that time served as Legal Vice President and Secretary General of Avianca.

As President of the Association was elected Don Julio Mario Santo Domingo, then President of the Board of Directors of Avianca, and as an Substitute President was elected Dr. Álvaro Cala Hederich, who served then as Executive President of Avianca.

Dr. Ernesto Vásquez Rocha, a Colombian jurist and recognized since then in the international aeronautic sector, was in charge of drafting the Association's statutes and verified that all legal regulations were met.



La aviación latinoamericana atravesaba un momento crítico. El Presidente de AITAL, Don Julio Mario Santo Domingo, manifestó en su primer informe a la Asamblea que, al constituir AITAL, se atendía una necesidad que las aerolíneas tenían desde años atrás: tener un foro común para analizar y discutir sobre bases de igualdad los problemas que aquejaban al transporte aéreo internacional y, en particular, al transporte aéreo en Latinoamérica con el objetivo de definir líneas de política y conducta destinadas a la mejor defensa de los intereses regionales.

Desde su creación, AITAL podía relacionarse con las asociaciones de transportadores aéreos de cada país en la forma que la Dirección Ejecutiva estimase conveniente y podía elaborar conjuntamente propuestas para el tratamiento de temas comunes que afectasen el transporte internacional o doméstico.

En ese orden de ideas, AITAL podía presentarse ante las entidades públicas y privadas que se ocupasen del transporte aéreo comercial y de otros aspectos de la aviación civil, tales como autoridades aeronáuticas nacionales, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

Pese a que AITAL no era invitada oficialmente a las reuniones de la OACI, pues las líneas aéreas solo tenían voz a través de la IATA, representantes de la Asociación asistían como observadores para mantener informadas a las aerolíneas miembro de las conclusiones. Esta actividad no se limitaba únicamente a las actividades de la CLAC y la OACI, sino que se había extendido a otros organismos como la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico (ALADA), el Comité Legal de la IATA y el Consejo Internacional de Aeropuertos, Capítulo de Latinoamérica y el Caribe (ACI-LAC), por nombrar algunas.

A aviação latino-americana estava passando por um momento crítico. O Presidente da AITAL, Dom Julio Mario Santo Domingo, disse em seu primeiro relatório à Assembléia que, ao constituir a AITAL, foi satisfeita uma necessidade que as companhias aéreas tinham há anos: ter um fórum comum para analisar e discutir com base na igualdade problemas que afetam o transporte aéreo internacional e, em particular, o transporte aéreo na América Latina, com o objetivo de definir linhas de política e conduta visando a melhor defesa dos interesses regionais.

Desde a sua criação, a AITAL relacionava-se com as associações de transportadores aéreos de cada país por meio da direção-executiva, elaborando conjuntamente propostas para o tratamento de temas comuns à indústria que afetassem o transporte internacional ou doméstico.

Nessa ordem de ideias, a AITAL podia apresentar-se ante as entidades públicas e privadas que se ocupassem do transporte aéreo comercial e de outros aspectos da aviação civil, tais como autoridades aeronáuticas nacionais, a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a Comissão Latino Americana de Aviação Civil (CLAC) e a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

Embora a AITAL não tenha sido convidada oficialmente às reuniões da OACI, pois as companhias aéreas só tinham voz através da IATA, representantes da Associação assistiam como observadores para manter informadas às linhas aéreas membro das conclusões. Esta atuação não se limitava unicamente às atividades da CLAC e da OACI, ainda que houvesse se estendido a outros organismos como a Associação Latino Americana de Direito Aeronáutico (ALADA), o Comitê Legal da IATA e o Conselho Internacional de Aeroportos, Capítulo da América Latina e do Caribe (ACI-LAC), apenas para citar algumas.

Latin American aviation was going through a critical moment. The President of AITAL, Don Julio Mario Santo Domingo, said in his first report to the Assembly that, by constituting AITAL, a need that the airlines had for years was met: having a common forum to analyze and discuss on the basis of equality the problems affecting international air transport and, in particular, air transport in Latin America with the objective of defining policy and conduct lines aimed at the best defense of regional interests.

Since its inception, AITAL could interact with the air carriers' associations of each country in the manner that the Executive Directorate deemed appropriate and could develop with them proposals, at its request, to meet common topics that could affect International or domestic air transport.

AITAL could appear before the public and private bodies that dealt with commercial air transport and other civil aviation aspects, such as national aviation authorities, the International Civil Aviation Organization (ICAO), the Latin American Civil Aviation Commission (CLAC) and the International Air Transport Association (IATA).

Although the Association was not officially invited to the ICAO meetings, as the airlines only had a spokesperson through IATA, AITAL representatives attended as observer to keep the member airlines informed on the conclusions. This participation was not limited solely to the CLAC and ICAO activities but had been extended to other organizations such as the Latin American Association of Aeronautical Law (ALADA), the Legal Committee of IATA, the Airports Council International, Latin America and the Caribbean Chapter (ACI-LAC), to name a few.



ICAO

La Asociación había encontrado un espacio para trabajar en conjunto y de manera cercana con las principales asociaciones de líneas aéreas y desarrollar conjuntamente proyectos en beneficio de la industria en cada país.

A Associação tinha encontrado um espaço para trabalhar em conjunto e de maneira próxima com as principais associações locais de companhias aéreas e desenvolver conjuntamente projetos em benefício da indústria em cada país.

The Association had found a space to jointly and closely work with the main airline local associations and develop projects for the benefit of the industry in each country.

05

EL IMPACTO DEL COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN O IMPACTO DO COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO THE JET FUEL IMPACT



1960-1970

US \$0.12

1980

US \$1.15



Entre 1960 y 1970 el precio del combustible alcanzó récords con US \$0.12 por galón, beneficiando a las líneas aéreas que comenzaban a cambiar sus equipos por aviones jet de nueva tecnología, pero de alto consumo de combustible. La situación empezó a cambiar durante los primeros años de la década de los ochenta cuando el galón se cotizaba a US \$1.15. Con la entrada en operación de los aviones jet, tanto Boeing como Douglas, las líneas aéreas se vieron obligadas a tener en cuenta el factor ahorro en combustible. Desde entonces, la incidencia del combustible de aviación dentro de los costos de operación ha sido un tema de estudio de la Asociación.

La primera reunión sobre el tema fue el Seminario sobre Ahorro de Combustibles que se llevó a cabo en Bogotá los días 29 y 30 de agosto de 1989. Se organizaron seminarios a nivel de casa matriz de las líneas aéreas sobre el seguimiento de procedimientos de operación. De los seminarios organizados surgieron iniciativas que fueron plasmadas en el Manual de Ahorro de Combustible publicado por AITAL en 1990.

El Manual fue escrito por los Ingenieros Albeiro López y Germán Cuellar, quienes recopilaron normas prácticas, procedimientos generalmente usados en la industria y recomendaciones de los fabricantes de aeronaves y turbinas para ahorrar combustible desde el punto de vista de técnicas de mantenimiento, operaciones terrestres y operaciones de vuelo.

Además, se identificó desde entonces la influencia de los servicios de control de tránsito aéreo (ATC) en el consumo de combustible de las aeronaves en vuelo a fin de orientar a las líneas aéreas acerca de los procedimientos y políticas que podrían sugerirse a los gobiernos y prestadores de estos servicios para mejorar la eficiencia de la operación. Esta publicación estuvo vigente por varios años.

Entre 1960 e 1970 o preço do combustível alcançou um recorde com US \$0,12 por galão, beneficiando às linhas aéreas que começavam a trocar os seus aparelhos por aviões jet de nova tecnologia, mas de alto consumo de combustível.

A situação começou a mudar durante os primeiros anos da década de oitenta quando já o galão custava US \$1,15. Com a entrada em operação dos aviões jet, tanto da Boeing como a Douglas, as companhias aéreas se sentiram obrigadas a levar em conta o fator economia no combustível. Desde então, a incidência do combustível de aviação dentro dos custos gerais operacionais foi tema de estudo da Associação.

A primeira reunião sobre o tema foi o Seminário sobre Economia de Combustíveis que aconteceu em Bogotá nos dias 29 e 30 de agosto de 1989. Os encontros foram organizados nas sedes das companhias aéreas para acompanhamento de procedimentos operacionais. A partir dos seminários, surgiram iniciativas que foram incorporadas ao Manual de Economia de Combustível, publicado pela AITAL em 1990.

O Manual foi escrito pelos Engenheiros Albeiro López e Germán Cuellar, quem reuniram as normas práticas, os procedimentos geralmente usados na indústria e recomendações dos fabricantes de aeronaves e turbinas para economizar combustível do ponto de vista de técnicas de manutenção, operações terrestres e operações de voo.

Além disso, foi identificada ali a influência dos serviços de controle de trânsito aéreo (ATC) no consumo de combustível das aeronaves em voo com a finalidade de orientar as linhas aéreas sobre os procedimentos e políticas que poderiam ser sugeridos aos governos e prestadores destes serviços para melhorar a eficiência operacional. Esta publicação esteve vigente por vários anos.

Between 1960 and 1970 the fuel price reached records with USD \$ 0.12 per gallon, benefiting the airlines that started to change to the new technology jet aircraft with high fuel consumption.

The situation started to change in the early 1980s when the gallon was already quoted at USD \$ 1.15. With the entry into operation of the jet aircraft, both Boeing and Douglas, airlines were forced to considering the fuel-saving factor. Since then, the jet fuel incidence within the overall operating costs has been subject of study in the Association.

The first meeting on the topic was the Fuel Saving Seminar that took place in Bogota, on August 29 and 30, 1989. Seminars were organized at the level of airlines headquarters to follow-up on operating procedures. These seminars led to initiatives that were written in the Fuel Saving Manual published by AITAL in 1990.

The Manual was written by Engineers Albeiro López and Germán Cuellar, who compiled the standards, procedures generally used in the industry and recommendations of aircraft and turbine manufacturers to save fuel from the standpoint of maintenance techniques, ground operations, and flight operations.

In addition, the air traffic control (ATC) services' influence on fuel consumption in aircraft in flight was then identified so as to guide airlines about the procedures and policies that could be suggested to governments and service providers to improve the operation efficiency. This publication was valid for several years.



06

PLAN DE REVITALIZACIÓN PLANO DE REVITALIZAÇÃO REVITALIZATION PLAN

A mediados de los años ochenta, el Comité Ejecutivo de AITAL resolvió apoyar una serie de acciones dirigidas a ahorrar costos operacionales en las líneas aéreas miembro, especialmente en rubros diferentes al combustible de aviación. Fue la primera vez que se logró que las líneas aéreas compartieran cifras operacionales, lo que hasta entonces se mantenía en reserva. AITAL podía manejar las cifras como un conglomerado, manteniendo la confidencialidad de cada asociado.

Otra iniciativa de gran importancia en ese entonces fue la cooperación técnica. Teniendo en cuenta que la flota de las líneas aéreas era bastante homogénea y en su mayoría se volaban aviones Boeing, se creó un pool de repuestos para racionalizar los inventarios de las líneas aéreas. De esta forma, los miembros podían acceder a los repuestos de los aviones en cualquier aeropuerto de Latinoamérica. Esta acción generó la primera propuesta de compra conjunta de repuestos para lograr descuentos por volumen.

Se debe recordar que en ese entonces las líneas aéreas eran en su mayoría líneas aéreas estatales y aquellas privadas también gozaban de la protección de los Estados. Esta situación las llevaba a tener grandes limitaciones de presupuesto, compras por licitación y manejo de presupuesto estatal. En esta época, también se empezaron a tratar temas aeropolíticos que hasta entonces se habían mantenido en reserva, entre ellos los derechos de tráfico y la liberalización de tarifas.



Em meados dos anos oitenta, o Comitê Executivo da AITAL resolveu apoiar uma série de ações dirigidas para economizar custos operacionais nas companhias aéreas membro, especialmente em itens para além do combustível de aviação. Foi a primeira vez que as companhias aéreas compartilharam cifras operacionais, até então informações reservadas. A AITAL podia administrar as cifras como um conglomerado, mantendo a confidencialidade de cada associado.

Outra iniciativa de grande importância foi a cooperação técnica. Levando em conta que a frota das companhias aéreas era bastante homogênea e em sua maioria voavam aviões Boeing, foi criado um pool de peças de reposição para racionalizar os inventários das empresas. Desta forma, os associados podiam ter acesso às peças de reposição dos aviões em qualquer aeroporto da América Latina. Esta ação gerou a primeira proposta de compra conjunta de peças de reposição para conseguir descontos por volume.

Vale ressaltar que nesta época as companhias aéreas eram, em sua maioria, empresas estatais, e as privadas também desfrutavam da proteção dos Estados. Esta situação as levava a ter grandes limitações de orçamento, compras por licitação e administração do orçamento estatal. Nesta época, também começaram a tratar de temas aeropolíticos, que até então vinham mantendo reservados, entre eles os direitos de tráfego e a liberalização de tarifas.

In the mid-1980s, AITAL Executive Committee resolved to support an action series aimed at saving member airlines operating costs, especially in other areas than aviation fuel. It was the first time that airlines were able to share operating figures, which until then remained in reserve. AITAL could handle the figures as a conglomerate, maintaining each associate confidentiality.

Another initiative of great importance at that time was technical cooperation. Considering that the fleet of the airlines was quite homogeneous, a pool of spare parts was created to streamline the inventories of the airlines. Thus, any associate could access the aircraft spare parts at any airport in Latin America. This action generated the first proposal for joint purchase of spare parts to achieve volume discounts.

It should be remembered that at that time the airlines were mostly State-owned airlines and those private ones also enjoyed the States protection. This situation led them to have large budget constraints, purchases by tender and State budget management. At that time, aero political affairs that until then had been kept in reserve, including traffic rights and tariff liberalization, were also started to be addressed.

07

NUEVOS RUMBOS DE LA AVIACIÓN COMERCIAL Y CONTEXTO AEROPOLÍTICO
NOVOS RUMOS DA AVIAÇÃO COMERCIAL E CONTEXTO AEROPOLÍTICO
NEW DIRECTIONS IN COMMERCIAL AVIATION AND THE AERO-POLITICAL CONTEXT

El sector del transporte aéreo se mantuvo dentro del marco general del modelo proteccionista aplicado en las economías de los países latinoamericanos desde los años cincuenta hasta finales de los años ochenta, modelo caracterizado por una clara intervención de los Estados para regular, entre otros, dos elementos esenciales del mercado: las condiciones de competencia (controlando el libre acceso de los operadores al mercado) y los precios del servicio (fijando los niveles tarifarios). El intervencionismo estatal se tradujo, además, en el establecimiento de un complejo sistema de trámites y gestiones administrativas.

A partir de 1990 los países latinoamericanos comenzaron a aplicar una política de apertura de mercados y globalización de la economía dentro del marco de modernización de los Estados.

AITAL fue participe y estuvo presente en los debates que se llevaron a cabo en los diferentes escenarios donde se discutían estos temas, en especial en foros, conferencias y mediante escritos en el Boletín AITAL, creado en 1991, sentando la posición de la industria. Era un hecho que con los cambios aeropolíticos que vendrían y las políticas de liberalización de la industria, el panorama de la región cambiaría para siempre.

O setor de transporte aéreo se manteve dentro do quadro geral do modelo protecionista aplicado nas economias dos países latino americanos desde os anos cinquenta até o final dos anos oitenta, modelo caracterizado por uma clara intervenção dos Estados para regular, entre outros, os elementos essenciais do mercado: as condições de concorrência, controlando o livre acesso dos operadores ao mercado, e os preços do serviço, fixando os níveis tarifários. O intervencionismo estatal foi traduzido, ademais, no estabelecimento de um complexo sistema de processos e gestões administrativas.

A partir de 1990 os países latino americanos começaram a aplicar uma política de abertura de mercados e a globalização da economia dentro do quadro de modernização dos Estados.

A AITAL participou e esteve presente nos debates que aconteceram em diferentes cenários onde eram discutidos estes temas, em especial em fóruns, conferências e mediante escritas no Boletim AITAL, criado em 1991, apresentando a posição da indústria. Era um indicativo de que com as mudanças aeropolíticas que viriam e as políticas de liberalização da indústria, o panorama da região mudaria para sempre.

The air transport sector remained within the general framework of the protectionist model applied in the Latin American countries' economies from the 1950s to the end of the 1980s, a model characterized by clear State intervention to regulate, among other things, two market essential elements: competition conditions, by controlling operators' free access to the market, and service prices, setting tariff levels. State interventionism also resulted in the establishment of an administrative procedures and formalities' complex system.

Starting in 1990, Latin American countries started to apply a market opening policy and economic globalization within the framework of State modernization.

AITAL was present in the debates that were carried out in the different scenarios where these topics were discussed, especially in forums, conferences and by written means in the AITAL newsletter, created in 1991, establishing the industry position. It was a fact that with the coming aero-political changes and the industry liberalization policies, the region landscape would change forever.



08

PRIVATIZACIÓN AEROPORTUARIA PRIVATIZAÇÃO AEROPORTUÁRIA AIRPORT PRIVATIZATION

Para mediados de los años noventa era un hecho que la descentralización o privatización aeroportuaria era el tema de actualidad en el ámbito aerocomercial mundial. Esa tendencia estaba siendo observada y estudiada por entidades internacionales administrativas y financieras.

Era el momento para que AITAL actuara en el contexto latinoamericano, donde también estas tendencias empezaban a tener eco en los estamentos gubernamentales de nuestros países. Estaba muy claro que los aeropuertos jugaban un papel primordial en los procesos de desarrollo. Las cifras de pasajeros en viajes de turismo y de negocios, los polos de desarrollo industrial y económico, la inversión extranjera y la prosperidad que se palpaba en Latinoamérica y el Caribe justificaban un desarrollo adecuado de la infraestructura aeroportuaria para suplir las necesidades de ese creciente mercado.

Se detectaron diversos modelos para la descentralización o privatización de los aeropuertos, los cuales fueron adaptados a las necesidades locales. Se tomaron en cuenta los diversos factores que influían el proceso de privatización, como lo son la propiedad o tenencia, la inversión, el financiamiento, el manejo y la operación y se definieron varios modelos para transferir los aeropuertos al sector privado.

AITAL estaba de acuerdo con que la privatización de aeropuertos en Latinoamérica era un hecho que iba con la tendencia mundial a mediados de los años noventa. En este sentido, en 1996, el Comité Ejecutivo de AITAL decidió incorporar los siguientes criterios en su hoja de ruta:

- ✓ Evitar costos discriminatorios entre empresas en Latinoamérica, donde las tasas son superiores en muchos casos a las que se cobran en los Estados Unidos.
- ✓ Evitar subsidios cruzados, como son los que hacen aeropuertos principales o internacionales a secundarios.
- ✓ No convertir la privatización en una fuente de ingresos para los Estados y evitar que se exija una excesiva compensación en otorgar la concesión.
- ✓ Tener en cuenta los comentarios de los usuarios.

A AITAL por concordava com que a privatização dos aeroportos na América Latina era um feito que ia com a tendência mundial em meados dos anos noventa. Em 1996, o Comitê Executivo da AITAL decidiu incorporar os seguintes critérios na seu roteiro:

- ✓ Evitar feitos discriminatórios entre empresas na América Latina, onde as taxas são superiores em muitos casos às que foram cobradas nos Estados Unidos.
- ✓ Evitar subsídios cruzados, como são os que fazem os aeroportos principais ou internacionais a secundários.
- ✓ Não tornar a privatização em uma fonte de renda para os Estados e evitar que seja exigida uma excessiva compensação em outorgar a concessão.
- ✓ Levantar em conta os comentários dos usuários.

AITAL agreed that the airports privatization in Latin America was in line with the global trend in the mid-1990s. In this sense, in 1996, the AITAL Executive Committee decided to include the following criteria in its roadmap:

- ✓ Avoid discriminatory costs between companies in Latin America, where fees are often higher than those charged in the United States.
- ✓ Avoid cross-subsidies, such as those made by main or international airports to secondary.
- ✓ Not to make privatization a revenue source for States and to avoid overcompensation in granting the concession.
- ✓ Take users comments into account.

Em meados da década de 90, era fato que a descentralização ou privatização dos aeroportos era a questão atual no ambiente comercial global. Esta tendência estava sendo observada e estudada por entidades internacionais administrativas e financeiras.

Era o momento para que a AITAL atuasse no contexto latino americano, onde também estas tendências começavam a encontrar eco nos espaços governamentais dos nossos países. Estava muito claro que os aeroportos desempenhavam um papel primordial nos processos de desenvolvimento. As cifras de passageiros em viagens de turismo e de negócios, os polos de desenvolvimento industrial e econômico, o investimento estrangeiro e a prosperidade que se sentia na América Latina e no Caribe justificavam um desenvolvimento adequado da infraestrutura aeroportuária para suprir as necessidades desse mercado crescente.

Foram identificados diversos modelos para a descentralização ou a privatização dos aeroportos, os quais foram adaptados às necessidades locais. Levaram em conta os diversos fatores que influíram no processo de privatização, como são a propriedade ou a ocupação, o investimento, o financiamento, a administração e a operação e foram definidos vários modelos para transferir os aeroportos ao setor privado.

By the mid-nineties it was a fact that decentralization or privatization of airports was the current issue in the global aero-commercial field. This trend was being observed and studied by international administrative and financial bodies.

It was time for AITAL to act in the Latin American context, where these trends were also starting to have an echo in our countries' governmental bodies. It was very clear that airports played a key role in the development processes. The passenger numbers on tourism and business travel, the industrial and economic development hubs, foreign investment and the prosperity in Latin America and the Caribbean justified an airport infrastructure adequate development to meet this growing market's needs.

Different models were identified for the decentralization or privatization of airports, which were adapted to local needs. Considering the various factors that influenced the privatization process, such as ownership, investment, financing, management



La adecuación de la infraestructura aeroportuaria era el mayor reto que afrontaba la industria aerocomercial en la región. Bajo las circunstancias de los primeros años del nuevo milenio, la supervivencia financiera de la industria dependería en gran proporción del éxito o fracaso en proveer la infraestructura adecuada y de los costos de infraestructura.

En cada país de América Latina donde se llevó a cabo un proceso de privatización de aeropuertos se aplicó un modelo diferente con períodos de concesión que iban desde los 15 a los 50 años.

Como los procesos no siempre fueron exitosos, se hizo necesaria la intervención de las directivas de la Asociación en representación de las líneas aéreas miembro ante los gobiernos de algunos países con observaciones sobre estos procesos y advertencias de lo que podría ocurrir si se cometían las mismas fallas y errores de casos estudiados con anterioridad en otros países.

A adequação da infraestrutura aeroportuária era o maior desafio que enfrentava a indústria aerocomercial na região. Sob as circunstâncias dos primeiros anos do novo milênio, a sobrevivência financeira da indústria dependeria em grande proporção do sucesso ou fracasso em fornecer a infraestrutura adequada. O futuro das companhias aéreas era cada vez mais incerto e uma das causas disto era o contínuo aumento nos custos de infraestrutura.

Em cada país da América Latina onde houve um processo de privatização dos aeroportos foi aplicado um modelo diferente com períodos de concessão que iam de 15 a 50 anos.

Como os processos nem sempre foram bem sucedidos, foi necessária a intervenção das diretivas da Associação em representação das companhias aéreas membro ante os governos de alguns países com observações sobre estes processos e advertências do que poderia acontecer caso fossem cometidas as mesmas falhas e erros de casos estudados anteriormente em outros países.

The airport infrastructure suitability was the greatest challenge facing the commercial aviation industry in the region. Under the circumstances of the new millennium early years, the industry financial survival would depend in large measure on the success or failure in providing suitable infrastructure. The airlines' future was increasingly uncertain and one of the causes was the continuing rise in infrastructure costs.

In each Latin American country where an airport privatization or commercialization process took place, a different model was applied with concession periods ranging from 15 to 50 years.

As the processes were not always successful, it became a need for the Association's directives to intervene on behalf of the member airlines before some countries' governments with remarks on these processes and warnings on what could happen if the same failures and mistakes were committed from previously noted and studied cases in other countries.



09

EL IMPACTO DE LOS ATENTADOS DEL 11 DE SEPTIEMBRE EN LA AVIACIÓN MUNDIAL O IMPACTO DOS ATENTADOS DE 11 DE SETEMBRO NA AVIAÇÃO MUNDIAL THE IMPACT OF SEPTEMBER 11 ATTACKS ON WORLD AVIATION

9/11 National Memorial



Nadie podía esperar que aeronaves comerciales de pasajeros fueran a ser utilizadas como armas contra objetivos civiles. Los tristemente recordados hechos del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York desencadenaron una serie de factores que en espiral afectaron la industria de la aviación comercial con resultados realmente devastadores en todo el mundo.

En ese momento, el negocio cambió radicalmente y las líneas aéreas ya no solo debían sortear una recesión económica, sino tomar las medidas necesarias para sobrevivir. Hubo despidos masivos de personal, reducción de rutas y frecuencias, miles de aviones salieron de servicio; pero se fortalecieron las alianzas estratégicas entre líneas aéreas. Aun con estas medidas, las aerolíneas miembro de AITAL perdieron miles de millones de dólares en los servicios internacionales.

Luego vino la guerra en Irak, otro factor que afectó a las líneas aéreas, específicamente por el aumento del precio del combustible de aviación. En Estados Unidos, el mercado estaba en grandes dificultades. Las seis principales aerolíneas tenían deudas de millones de dólares. En América Latina un tercio de las aerolíneas estaban en quiebra técnica y desafortunadamente se vieron desaparecer reconocidas empresas.

La industria de la aviación comercial y las líneas aéreas necesitaban redefinir el negocio y demostrar su capacidad de cambio en tiempos de crisis. Las compañías aéreas tenían que cambiar la mentalidad para hacer negocios. Era el momento de unir esfuerzos y que autoridades, aeropuertos y líneas aéreas redefiniaran sus relaciones comerciales en beneficio de todos los eslabones de la cadena de valor de la industria y en beneficio de los mismos países.

En ese sentido, AITAL, de la mano con IATA, se propuso llevar este mensaje a foros internacionales como las reuniones de la CLAC y las Cumbres Regionales de Presidentes y Jefes de Estado. Se coordinaron también con la IATA, CLAC y ACI-LAC las reuniones regionales en las que se discutieron los temas relacionados con el sistema regional de integración del transporte aéreo, promovidos por la OACI.

Ninguém podia esperar que as aeronaves comerciais de passageiros fossem ser utilizadas como armas contra alvos civis. Os tristes acontecimentos lembrados do dia 11 de setembro em Nova York desencadearam uma série de fatores que em espiral afetaram a indústria da aviação comercial com resultados realmente devastadores em todo o mundo.

Nesse momento, o negócio mudou radicalmente e as linhas aéreas já não apenas deviam lidar com uma baixa econômica, mas também tomar as medidas necessárias para sobreviver. Houve demissões massivas de pessoas, redução de rotas e frequências, milhares de aviões saíram de serviço; mas houve fortalecimento de alianças estratégicas entre as companhias aéreas. Ainda com estas medidas, as companhias aéreas membro da AITAL perderam bilhões de dólares nos serviços internacionais.

Outro fator que afetou as companhias aéreas foi a guerra no Iraque, especificamente pelo aumento do preço do combustível de aviação. Nos Estados Unidos, o mercado estava em grandes dificuldades. As seis principais companhias aéreas tinham dívidas de milhões de dólares. Na América Latina um terço das companhias aéreas estavam em quebra técnica e infelizmente empresas reconhecidas saíram do mercado.

A indústria da aviação comercial e as companhias aéreas precisavam redefinir o negócio e demonstrar a sua capacidade de mudança nos tempos de crises. As companhias aéreas tinham que mudar a mentalidade para fazer negócios. Era o momento de autoridades, aeroportos e companhias aéreas unirem esforços e, de uma vez por todas, redefinirem as suas relações comerciais em benefício de todos os setores da cadeia de valor da indústria e dos países.

Nesse sentido, a AITAL, de mãos dadas com a IATA, propôs levar esta mensagem aos fóruns internacionais como as reuniões da CLAC e as Cúpulas Regionais de Presidentes e Chefes de Estado. Coordenou também com a IATA, CLAC y ACI-LAC as reuniões regionais nas quais discutiram os temas relacionados com o sistema regional de integração do transporte aéreo, promovidos pela OACI.

No one could expect that commercial passenger aircraft would be used as weapons to crash into civilian targets. The sadly remembered September 11 events triggered a spiraling factors series that affected the commercial aviation industry with truly devastating results worldwide.

At that time, the business changed radically, and airlines no longer had to just get over a hurdle or a recession, but take the needed measures to survive. There were massive layoffs, reduction in routes and frequencies, thousands of aircraft went out of service, but strategic alliances between airlines were strengthened. Even with these measures, AITAL member airlines lost billions of dollars in international services.

Then came the war in Iraq, another factor that affected the airlines, specifically because of the aviation fuel price increase.

In the United States, the market was in great difficulty. The six major airlines had millions of dollars' debts. In Latin America, a third of the airlines were technically bankrupt and, unfortunately, recognized companies disappeared.

The commercial aviation industry and airlines needed to redefine the business and demonstrate their capacity for change in crisis times. The airlines had to change their mindset to do business. It was time to join efforts and for authorities, airports and airlines to once and for all redefine their business relationships for the benefit of all links in the industry value chain and for the benefit of the countries themselves.

In this sense, AITAL, along with IATA, proposed to take this message to international forums such as the CLAC meetings and the Presidents and Heads of State Regional Summits. Regional meetings were also coordinated with IATA, CLAC, and ACI-LAC to discuss topics related to the regional air transport integration system promoted by ICAO.

10

SEGUNDA CRISIS DEL PETRÓLEO SEGUNDA CRISE DO PETRÓLEO THE SECOND OIL CRISIS

Con la llegada de la segunda crisis del petróleo, cuando el precio del barril sobrepasó la barrera de los 100 dólares, el Comité de Combustible cobró gran importancia. El grupo inició actividades en busca de ahorros en el proceso de compra y consumo de combustibles. Era de vital importancia el acercamiento con las compañías productoras y comercializadoras del combustible de aviación para agilizar el contacto con sus clientes y ampliar el conocimiento de los compradores en cuanto a las implicaciones del precio en cada país. Fue así como grandes empresas como Chevron, Shell Aviation y Petrobras se unieron a las actividades de AITAL.

En la búsqueda de lograr ahorros en la compra del combustible, se logró efectuar la primera compra conjunta de combustible en una de las plazas más importantes para las compañías aéreas miembro (Miami, Estados Unidos) y obtener economías de escala. Mediante este esquema, donde el compromiso de las líneas aéreas miembro era esencial, se lograron ahorros significativos y condiciones competitivas de compra en el mercado.

El Comité de Combustible, en estrecho apoyo con la división de servicios de combustible de IATA, identificó la estructura de costos, logística e impuestos del combustible de aviación en cada país. Se estableció una agenda conjunta para llevar a cabo una campaña encaminada a generar ahorros en el área de combustibles mediante la negociación puntual de tasas, tarifas e impuestos que afectaban el precio del combustible en Latinoamérica y el Caribe.

El marco regulatorio para emprender esta campaña fue el Documento 8632-C/968 de la OACI sobre políticas de impuestos al transporte aéreo internacional. El argumento principal versaba sobre el cumplimiento por parte de los Estados de esta recomendación para abolir impuestos injustificados al combustible de aviación.

Mediante esta campaña se lograron grandes ahorros. Otros logros incluyeron la abolición de impuestos específicos e impuestos al valor agregado por el mismo concepto en otras plazas.



Shell Aviation



PETROBRAS



Com a chegada da segunda crise do petróleo, quando o preço do barril ultrapassou a barreira dos 100 dólares, o Comitê de Combustível teve grande importância. O grupo iniciou atividades em busca de economia no processo de compra e consumo de combustíveis. Era de vital importância a aproximação com as companhias produtoras e comercializadoras do combustível de aviação para agilizar o contato com os seus clientes e ampliar o conhecimento dos compradores enquanto às implicações do preço em cada país. Foi assim como as grandes empresas como a Chevron, Shell Aviation e Petrobrás se uniram às atividades da AITAL.

Com o objetivo de economizar na compra de combustível, foi possível efetuar a primeira compra conjunta de combustível em um dos lugares mais importantes para as companhias aéreas membro (Miami, Estados Unidos) e obter economias de escala. Mediante este esquema, de acordo com o qual o compromisso das linhas aéreas membro era essencial, foi possível obter uma economia significativa e condições competitivas de compra no mercado.

O Comitê de Combustível, em estreita parceria com a divisão de serviços de combustível da IATA, identificou a estrutura de custos, logística e impostos do combustível de aviação em cada país. Foi estabelecida uma agenda conjunta para promover uma campanha com objetivo de gerar economia na área de combustíveis mediante a negociação pontual de taxas, tarifas e impostos que afetavam o preço do combustível na América Latina e no Caribe.

O quadro regulador para emprender esta campanha foi o Documento 8632-C/968 da OACI sobre políticas de impostos ao transporte aéreo internacional. O argumento principal versava sobre o cumprimento por parte dos Estados desta recomendação para abolir impostos injustificados ao combustível de aviação.

A partir desta campanha foi possível obter grande economia. Outras conquistas incluíram a abolição dos impostos específicos e impostos ao valor agregado pelo mesmo conceito em outros lugares.

With the second oil crisis arrival, when a barrel price surpassed the US\$ 100 barrier, the Fuel Committee became very important. The group started activities in search of savings in the fuel purchasing and consuming process. It was of vital importance to get closer to the companies that produced and commercialized aviation fuel in order to hasten contact with their customers and broaden the purchasers' knowledge regarding the price implications in each country. Thus, large companies such as Chevron, Shell Aviation, and Petrobras joined AITAL's activities.

In the search for savings in the fuel purchase, the first joint fuel purchase was made in one of the most important markets for member airlines (Miami, United States) and scale economies were gotten. Through this scheme, where the member airlines' commitment was essential, significant savings and competitive purchasing conditions in the market were achieved.

The Fuels Committee, in close support with IATA fuel services division, identified the aviation fuel cost structure, logistics and taxation in each country. Jointly set out an agenda for a campaign to generate fuel savings through the timely fees, tariffs and taxes' negotiation that affect the fuel price in Latin America and the Caribbean.

The regulatory framework for undertaking this campaign was ICAO Document 8632-C/968 on international air transport' taxation policies. The main argument was about States' compliance with this recommendation to abolish unjustified taxes on aviation fuel.

Great savings were achieved through this campaign. Other achievements included the specific taxes and value-added taxes' abolition for the same view in other markets.



11

ORGANIZACIÓN DE COMITÉS ORGANIZAÇÃO DE COMITÊS COMMITTEES ORGANIZATION

AITAL decidió fortalecer los comités existentes y crear nuevos comités especializados en temas de gran relevancia para que las líneas aéreas miembro.

Uno de los temas más controversiales que se trajeron a las mesas de trabajo fue el tema de los cielos abiertos, motivo de estudio en virtud de una decisión tomada durante la Reunión de Ministros de Transporte y Autoridades de Aeronáutica Civil celebrada en Bogotá el 13 de diciembre del 2001. En esta reunión se fijaron tareas a ser desarrolladas por el Comité Post Coloquio constituido por las autoridades aeronáuticas, ALTA e IATA.

El Comité Ejecutivo de AITAL había conformado para 2002 un Consejo Asesor para estudiar el tema. Teniendo en cuenta que había posiciones totalmente opuestas entre las líneas aéreas miembro, desde apoyo incondicional hasta rechazo total, el tema tuvo que ser tratado con mucha prudencia. Mientras el gobierno de Chile y Estados Unidos firmaban el tratado de cielos abiertos, los gobiernos de México y Colombia, por ejemplo, se mantenían en su posición de tratados bilaterales con restricciones.

Argentina también mantenía una política proteccionista con restricciones a los operadores internacionales en detrimento del desarrollo de la aviación comercial internacional en el país. Era necesario actuar en conjunto con las autoridades locales para lograr la liberalización de los mercados, en especial los mercados intrarregionales, para facilitar el desarrollo del transporte aéreo entre países de la región.

A AITAL decidiu fortalecer os comités existentes e criar novos comités especializados em temas de grande relevância para as linhas aéreas membro.

Um dos temas mais controversos trazidos à discussão foi o tema dos céus abertos, motivo de estudo em virtude de uma decisão tomada durante a Reunião de Ministros do Transporte e Autoridades da Aeronáutica Civil celebrada em Bogotá no dia 13 de dezembro de 2001. Nesta reunião foram estabelecidas tarefas a serem desenvolvidas pelo Comitê Post Coloquio constituído pelas autoridades aeronáuticas, ALTA e IATA.

O Comitê Executivo da AITAL formou em 2002 um Conselho Assessor para estudar o tema. Levando em conta que havia posições totalmente opostas entre as linhas aéreas membro, desde o apoio incondicional até a recusa total, o tema teve que ser tratado com muita prudência. Enquanto o governo do Chile e os Estados Unidos assinavam o tratado dos céus abertos, os governos do México e da Colômbia, por exemplo, se mantiveram na sua posição de tratados bilaterais com restrições.

A Argentina também mantinha uma política protecionista com restrições aos operadores internacionais em detrimento do desenvolvimento da aviação comercial internacional no país. Era necessário atuar em conjunto com as autoridades locais para conseguir a liberalização dos mercados, em especial os mercados inter-regionais, para facilitar o desenvolvimento do transporte aéreo entre países da região.

AITAL decided to strengthen the existing committees and create new committees specialized in topics of great relevance to members.

One of the most controversial issues brought to the worktables was the open skies, which was studied by virtue of a decision taken during the Ministers of Transport and Civil Aviation Authorities' Meeting held in Bogota on December 13, 2001. In this meeting tasks were set to be developed by the Post-Conference Committee constituted by the aviation authorities, ALTA and IATA.

The AITAL Executive Committee formed in 2002 an Advisory Council to study the subject. Bearing in mind that there were totally opposite positions among the member airlines, from unconditional support to total rejection, the issue had to be treated with great caution. While the Chilean and U.S. governments signed the open skies treaty, the Mexican and Colombian governments, for instance, remained in their restricted bilateral treaties' position.

Argentina also maintained a protectionist policy with restrictions on international operators to the detriment of the international commercial aviation development in the country. It was needed to team up with local authorities to achieve the markets' liberalization, especially in intraregional markets to facilitate the air transport development between countries in the region.

12

AITAL FORTALECE SU ROL EN LA INDUSTRIA AITAL FORTALECE SEU PAPEL NA INDÚSTRIA AITAL STRENGTHENS ITS ROLE IN THE INDUSTRY

Después de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, el Comité Ejecutivo de AITAL se reunió en varias ocasiones para delinear el futuro de la Asociación con una filosofía de cambio.

Se vieron modificaciones en las legislaciones nacionales de la región para disminuir las restricciones que existían con respecto a la propiedad sustancial y el control efectivo de las líneas aéreas. En países como Chile, Panamá y El Salvador se empezaron a ver cambios fundamentales cuando sus líneas aéreas pudieron obtener capital extranjero para invertir en subsidiarias en diferentes países.

Depois dos acontecimentos do dia 11 de setembro de 2001, o Comitê Executivo da AITAL se reuniu em várias ocasiões para delinear o futuro da Associação com uma filosofia de mudança.

Modificações foram vistas nas legislações nacionais da região para diminuir as restrições que existiam em relação à propriedade substancial e o controle efetivo das companhias aéreas. Em países como o Chile, Panamá e El Salvador começaram a ver mudanças fundamentais quando as suas companhias aéreas puderam obter capital estrangeiro para investir em subsidiárias em diferentes países.

After the September 11, 2001 events, the AITAL Executive Committee met on several occasions to define the Association future with a change philosophy.

National legislations in the region were amended to reduce restrictions on substantial ownership and airlines' effective control. In countries such as Chile, Panama and El Salvador, fundamental changes started to be seen when their airlines were able to obtain foreign capital to invest in subsidiaries in different countries.

La línea aérea chilena LAN, logró iniciar operaciones con subsidiarias en Perú, Argentina y Ecuador, llegando a niveles óptimos y a una mayor utilización de la flota. El mismo caso se dio en Centroamérica con la flota de TACA que incluía no solo el intercambio de aeronaves, sino el intercambio de tripulaciones.

A chilena LAN, conseguiu iniciar operações com subsidiárias no Peru, Argentina e Equador, chegando a níveis excelentes e a uma maior utilização da frota. O mesmo caso aconteceu na América Central com a frota da TACA que incluía não apenas a troca de aeronaves, mas também a troca de tripulações.

The Chilean airline LAN managed to start operations with subsidiaries in Peru, Argentina, and Ecuador, reaching optimal levels and greater use of the fleet. The same case occurred in Central America with TACA's fleet, which included not only the aircraft exchange but also crew exchange.

En este período, donde desaparecían las grandes empresas tradicionales, se vio la creación de nuevas empresas con diferentes modelos de negocio, como fue el caso de la creación de las primeras compañías de bajo costo en el continente.

Neste período, enquanto retiravam-se do mercado grandes empresas tradicionais, surgiam novas empresas e diferentes modelos de negócio, como foi o caso da criação das primeiras companhias de baixo custo no continente.

In this period, where large traditional companies disappeared, new companies with different business models appeared, such as the first low-cost companies in the continent.

Esta realidad obligó a la Asociación a cambiar su matriz de membresía y adecuar sus prioridades de acuerdo con las necesidades de sus miembros. Por un lado, los grandes operadores y por otro los más pequeños que también necesitaban de las acciones desarrolladas por la Asociación.

Esta realidade obrigou a Associação a mudar sua matriz de membros e adequar suas prioridades de acordo com as necessidades de seus integrantes, tanto os grandes operadores, quanto os menores, que também necessitavam das ações desenvolvidas pela Associação.

This reality forced the Association to change its membership matrix and adjust its priorities according to the needs of its members. On the one hand, the big operators and on the other hand the smaller ones that also needed the actions developed by the Association.

AITAL comenzó a pensar en temas específicos donde las líneas aéreas miembro podrían beneficiarse si trabajaban juntas. Es claro que, en el campo netamente comercial, la competencia seguiría siendo feroz, pero en temas como mantenimiento, compras conjuntas, combustible y temas financieros como las negociaciones con tarjetas de crédito, podrían ser manejadas a través de la Asociación para obtener mayores beneficios para la industria regional. Había también temas jurídicos, comerciales y tributarios que podrían ser abordados conjuntamente.

A AITAL começou a pensar em temas específicos onde as linhas aéreas membro poderiam se beneficiar se trabalhassem juntas. É claro que, no campo claramente comercial, a concorrência continuaria sendo feroz, mas nos temas como manutenção, compras conjuntas, combustível e temas financeiros como as negociações com cartões de crédito, poderiam ser administradas através da Associação para obter maiores benefícios para a indústria regional. Havia também temas jurídicos, comerciais e tributários que poderiam ser abordados conjuntamente.

AITAL started to think of specific issues where member airlines could benefit from working together. It was clear that, in the strictly commercial field, competition would remain fierce, but on issues such as maintenance, joint purchasing, fuel, as well as financial issues about credit card negotiations, could be managed through the Association to obtain greater benefits for the regional industry. There were also legal, commercial and tax issues that could be addressed jointly.

Era imperativo que la Asociación se hiciera presente en los procesos de concesión aeroportuaria en un contexto en el que las concesiones empezaban a distorsionar los costos operativos de las líneas aéreas con aumentos desmesurados que debían ser atacados en conjunto.

Era imperativo que a Associação estivesse presente nos processos de concessão aeroportuária num contexto em que as concessões começavam a distorcer os custos operativos das linhas aéreas com aumentos desmedidos que deviam ser atacados em conjunto.

It was vital for the Association to be present in the airport concession processes within a context where concessions started to distort airlines operating costs with disproportionate increases that had to be attacked as a whole.

El Comité Ejecutivo consideró que era el momento oportuno para darle un impulso diferente a la Asociación y buscar un perfil de liderazgo dispuesto a afrontar los nuevos retos propuestos por las líneas aéreas miembro. A través de la firma Spencer Stuart se buscó un nuevo Director Ejecutivo, Alex de Gunten, que vendría a relevar al Doctor Ernesto Vásquez Rocha.

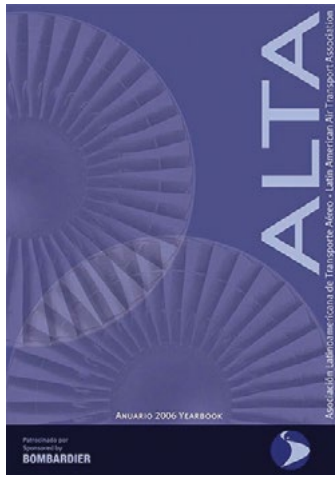
O Comitê Executivo considerou que era o momento oportuno para dar um impulso diferente à Associação e buscar um perfil de liderança disposto a enfrentar os novos desafios propostos pelas

The Executive Committee also thought that it was time to give a different impulse to the Association and seek a leadership profile ready to meet the new challenges proposed by member airlines. Through Spencer Stuart, a new executive director, Alex de Gunten, was



Latinoamérica y el Caribe. Además, como tercer factor decisivo para abrir la oficina en Miami, se tomó en cuenta la cercanía con la Oficina Regional de la IATA, que tenía sede en esta ciudad, dada la necesidad de trabajar cada vez más en conjunto.

Estos cambios estructurales en la Asociación llevaron también a modificar oficialmente el nombre a Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA) en 2005, de acuerdo con la modificación de estatutos aprobada en la Asamblea General. El cambio de nombre vino acompañado de un nuevo logotipo e identidad corporativa.



companhias aéreas membro. Através da assinatura Spencer Stuart foi procurado um novo Diretor Executivo, Alex de Gunten, que viria aliviar o Doutor Ernesto Vásquez Rocha.

Nesse momento, outra das decisões que foram tomadas foi a de transferir a casa matriz da Associação à Miami em 2004, levando em conta a importância que esta cidade tomava no contexto internacional e a conectividade que oferecia a todos os países da América Latina e do Caribe. Além disso, como terceiro fator decisivo para abrir o escritório em Miami, foi levado em conta a proximidade com o Escritório Regional da IATA, que tinha sede nesta cidade, dada a necessidade de trabalhar cada vez mais em conjunto.

Estas transformações levaram também à mudança do nome da Associação para Associação Latino-Americana de Transporte Aéreo (ALTA) em 2005, de acordo com a modificação de estatutos aprovada na Assembleia Geral. O novo nome veio acompanhado de um novo logotipo e identidade corporativa.

sought to replace Dr. Ernesto Vásquez Rocha.

At that time, also was made the decision to move the Association's headquarters to Miami in 2004, taking into consideration the Miami importance within the international context and the connectivity this city offered to all countries in Latin America and the Caribbean. In addition, as the third decisive factor for opening the office in Miami, was taken into consideration the proximity to the IATA Regional Office, given the need to increasingly work together.

These changes also led to the Association officially change its name to Latin American Air Transport Association (ALTA) in 2005, in accordance with the statutes' amended, approved by the General Assembly. The name change was accompanied by a new logo and corporate image.



Una vez establecida la Asociación en Miami, se abrió una oficina en Buenos Aires en 2005 con el objetivo de ampliar la cobertura a los países del Cono Sur, manteniendo también la oficina original en Bogotá.

La nueva ALTA abrió la posibilidad a otro tipo de líneas aéreas de ingresar a la Asociación y fue así como las líneas aéreas regionales y domésticas comenzaron a beneficiarse de la membresía de la Asociación.

Se creó la categoría de miembros asociados y pronto ingresaron líneas aéreas extrarregionales que operaban

Uma vez estabelecida a Associação em Miami, foi aberto um escritório em Buenos Aires em 2005 com o objetivo de ampliar a cobertura aos países do Cono Sur, mantendo o escritório original em Bogotá.

A nova ALTA abriu a possibilidade a outro tipo de companhias aéreas para ingressarem na Associação e, desta forma, aéreas regionais e domésticas começaram a beneficiar-se da afiliação à Associação.

Foi criada a categoria de membros associados e rapidamente ingressaram companhias aéreas extra regionais que

Once the association was established in Miami, an office was opened in Buenos Aires in 2005, to extend coverage to the Southern Cone countries, maintaining the original office in Bogotá.

The new ALTA opened the possibility for other airlines to join the Association and it was thus that regional and domestic airlines started to benefit from ALTA's membership.

The associate members' category was created and soon extra-regional airlines operating in Latin America joined the association, such as UPS, Air Canada, Continental Airlines, Iberia, Air Europa, Turkish Airlines, Delta Air Lines, initially.



In 2005, suppliers from different business lines were given the opportunity to access the affiliate membership, to have direct contact with the airlines and to participate in the different specialized ALTA committees.

At that time, major aircraft manufacturers such as Boeing, Airbus and Embraer joined, as well as the industry's leading suppliers, from jet fuel to spare parts. The Association had to change according to the needs of the industry, and this also led to the redefinition of committees to deal with the most relevant issues.

en Latinoamérica, como lo eran UPS, Air Canada, Continental Airlines, Iberia, Air Europa, Iberia, Turkish Airlines, Delta Air Lines, inicialmente.

En 2005 se dio la posibilidad a los proveedores de diferentes líneas de negocios de acceder a la recientemente creada membresía de afiliados para tener contacto directo con las aerolíneas y participar en los diferentes comités especializados de ALTA.

En ese momento se unieron grandes fabricantes de aviones como Boeing, Airbus y Embraer y los principales proveedores de la industria, desde combustible de aviación hasta partes y repuestos. La Asociación tenía que cambiar según las necesidades de la industria y esto llevó también a la redefinición de los comités para tratar los temas más relevantes.

operavam na América Latina, como o eram UPS, Air Canada, Continental Airlines, Iberia, Air Europa, Iberia, Turkish Airlines, Delta Air Lines, inicialmente.

Em 2005 apareceu a possibilidade aos fornecedores de diferentes linhas de negócios de ter acesso aos filiados para ter contato direto com as companhias aéreas e participar nos diferentes comitês especializados da ALTA.

Nesse momento se uniram grandes fabricantes de aviões como a Boeing, Airbus e Embraer e os principais fornecedores da indústria, desde combustível de aviação até partes e repostos. A Associação tinha que mudar segundo às necessidades da indústria e isto levou também à redefinição dos comitês para tratar os temas mais relevantes.



13

ALTA EN EL CARIBE
A ALTA NO CARIBE

ALTA IN THE CARIBBEAN

Las líneas aéreas del Caribe, que por lo general era consideradas en el mercado como pequeñas, no tenían un foro para discutir sus problemas comunes, muy específicos de la región. La mayoría de las empresas eran estatales y estaban pasando por grandes dificultades económicas. Se estaba dando la modalidad de privatización aeroportuaria, con lo cual también se percibía el fenómeno de alza desmesurada de tasas y tarifas.

El Comité Ejecutivo tomó la decisión de abrir la posibilidad a estas líneas aéreas de unirse a la Asociación para que pudieran acceder a los beneficios de la membresía y tuvieran una voz representativa para atender temas de mutuo interés. Líneas aéreas como Air Jamaica, Cayman Airways, Caribbean Airlines, Caribbean Star, Caribbean Sun y LIAT pronto entraron a la Asociación para unir esfuerzos y formar parte de las iniciativas de ALTA y los comités.

As linhas aéreas do Caribe, que no geral eram consideradas no mercado como pequenas, não tinham um fórum para discutir os seus problemas comuns, muito específicos da região. A maioria das empresas eram estatais e estavam passando por grandes dificuldades econômicas. Estava nascendo a modalidade de privatização aeroportuária, com o qual também foi percebido o fenômeno do aumento desmedido de taxas e tarifas.

O Comitê Executivo tomou a decisão de abrir a possibilidade para estas companhias aéreas de se unir à Associação para que pudessem ter acesso aos benefícios da filiação e tivessem uma voz representativa para atender temas de mútuo interesse. As companhias aéreas como a Air Jamaica, Cayman Airways, Caribbean Airlines, Caribbean Star, Caribbean Sun e LIAT logo entraram à Associação para unir esforços e formar parte das iniciativas da ALTA e dos comitês.

Caribbean airlines, which were generally judged as small in the market, did not have a forum to discuss their common issues, highly region-specific. Most of the companies were State-owned and were going through major economic difficulties. Airport privatization was also taking place, so it was perceived an excessive increase in fees and tariffs.

The Executive Committee decided to open the possibility for these airlines to join the Association so that they could access the membership benefits and have a representative voice to address mutual interest issues. Airlines such as Air Jamaica, Cayman Airways, Caribbean Airlines, Caribbean Star, Caribbean Sun and LIAT soon became members to join efforts and be part of ALTA's initiatives and committees.



En este momento la Asociación actualizó su nombre como Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA).

Neste momento, a Associação atualiza seu nome para Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (ALTA).

At this time the Association updated its name to Latin American and Caribbean Air Transport Association (ALTA).



14

AVANCES EN LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

AVANÇOS NA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

ADVANCES IN AIRPORT INFRASTRUCTURE

Trascurridos los años, los contratos de concesión llegaban a su madurez y comenzaban a evidenciar los frutos de las inversiones para mejorar la infraestructura aeroportuaria y aumentar la capacidad para atender el creciente flujo de pasajeros en la región latinoamericana.

ALTA continuó llevando a los Estados un sólido mensaje sobre los conceptos a tener en cuenta en los procesos licitatorios de los contratos de concesión, de acuerdo con el mandato del Comité Ejecutivo.

Desafortunadamente, en la mayoría de los casos, el incumplimiento de la recomendación "No convertir la privatización en una fuente de ingresos para los Estados y evitar que se exija una excesiva compensación para otorgar la concesión" fue motivo de molestia para las aerolíneas y de reacción constante por parte de ALTA al encontrar que las tasas y tarifas en los aeropuertos concesionados subían sin control, al tiempo que los concesionarios se volvían bastante recursivos al crear nuevas tasas y tarifas no estipuladas en los contratos, que terminaban siendo pagadas los usuarios, tanto los pasajeros como líneas aéreas.

Las proyecciones de crecimiento en el tráfico que estaban estipuladas para periodos de 20 a 30 años se cumplieron en menos de 10 años y la infraestructura no estaba preparada para recibir este crecimiento sin precedentes en la historia de la industria en la región, resultando en la necesidad de renegociar los contratos de concesión para ampliar la capacidad, aunque pocos años después se llegó nuevamente a la saturación.



Após os anos, os contratos de concessão atingiram a maturidade e começaram a mostrar os frutos de investimentos para melhorar a infraestrutura aeroportuária e aumentar a capacidade de atender ao crescente fluxo de passageiros na região da América Latina.

A ALTA continuou a enviar aos Estados uma sólida mensagem sobre os conceitos a serem considerados nos processos de licitação dos contratos de concessão, em conformidade com o mandato do Comitê Executivo.

Infelizmente, na maioria dos casos, o não cumprimento da recomendação "Não converta privatização em fonte de renda para os Estados e evite exigir compensação excessiva para conceder a concessão" foi motivo de inconveniência para as companhias aéreas ALTA regida ao constatar que as tarifas e tarifas não estipuladas nos contratos, que acabaram sendo pagas pelos usuários, tanto passageiros como companhias aéreas.

As projeções de crescimento de tráfego estipuladas por períodos de 20 a 30 anos foram cumpridas em menos de 10 anos e a infraestrutura não estava preparada para receber esse crescimento sem precedentes na história de setor na região, resultando na necessidade renegociação de contratos de concessão para expandir a capacidade, embora alguns anos depois, a saturação tenha sido atingida novamente.

After the years, concession contracts reached maturity and began to show the fruits of investments to improve airport infrastructure and increase capacity to meet the growing flow of passengers in the Latin American region.

ALTA continued to send the States a solid message about the concepts to be considered in the bidding processes of the concession contracts, in accordance with the mandate of the Executive Committee.

Unfortunately, in most cases, the failure to comply with the recommendation "Do not convert privatization into a source of income for States and avoid requiring excessive compensation to grant the concession" was a cause of inconvenience for airlines and a constant reaction from ALTA when finding that the rates and fees rose uncontrollably, while the concessionaires became quite recursive when creating new rates and fees not stipulated in the contracts, which ended up being paid by users, both passengers as airlines.

The traffic growth projections that were stipulated for periods of 20 to 30 years were fulfilled in less than 10 years and the infrastructure was not prepared to receive this unprecedented growth in the history of aviation in the region, resulting in the need of renegotiating concession contracts to expand capacity, although a few years later, saturation was reached again.

15

MATERIAL AERONÁUTICO EN LA REGIÓN

MATERIAL AERONÁUTICO NA REGIÃO

AERONAUTICAL MATERIAL IN THE REGION

En la década de los sesentas existían importantes retos para los compradores de material aeronáutico de las aerolíneas de Latinoamérica. Por un lado, las redes de comunicación eran entonces limitadas y los sistemas de comunicación muy rudimentarios; los proveedores se encontraban geográficamente alejados y existían barreras culturales y de idioma; las redes logísticas eran también limitadas y los aranceles y trabas aduanales eran elevados. Por otro lado, la figura del "leasing" aún no tomaba forma y el "pooling" de partes, contratos "PBH" o "Nose to Tail" aún no llegaban a su pleno desarrollo, en especial en esta parte del mundo tradicionalmente considerada de riesgo financiero.

La aviación comercial en América Latina se encontraba muy fragmentada, muchos de los países poseían aerolíneas de bandera propiedad del Estado o controladas por el mismo, que operaban flotas de pequeño y mediano tamaño. Predominaban entonces las aeronaves de motor de pistón y empezaba a introducirse el avión a reacción (jet) en la región.

Las aerolíneas debían hacer grandes inversiones en la compra de aeronaves, componentes y piezas de repuesto. En un contexto de dificultades económicas y políticas, estas inversiones se hacían cada vez más elevadas con la introducción de aeronaves que utilizaban tecnologías más avanzadas.



1968

Bogotá, Colombia



É importante lembrar que já nos anos sessenta havia desafios significativos para os compradores de material aeronáutico das companhias aéreas latino-americanas. Por um lado, as redes de comunicação eram então limitadas e os sistemas de comunicação eram muito rudimentares; os provedores eram geograficamente remotos e havia barreiras culturais e de idioma; as redes de logística também eram limitadas e os direitos e barreiras alfandegárias eram altos. Por outro lado, a figura de "leasing" ainda não havia tomado forma e o "pool" de partes, os contratos "PBH" ou "Nose to Tail" ainda não haviam atingido pleno desenvolvimento, especialmente nesta parte do mundo que era tradicionalmente considerada de irrisação financeira.

A aviação comercial na América Latina era muito fragmentada, muitos dos países tinham de bandeira estatais, que operavam frotas de pequeno e médio porte. Em seguida, a aeronave com motor a pistão predominou e a aeronave a jato começou a entrar na região.

As companhias aéreas tiveram que fazer grandes investimentos na compra de aeronaves, componentes e peças de reposição. Em um contexto de dificuldades econômicas e políticas, esses investimentos se tornaram cada vez mais altos com a introdução de aeronaves usando tecnologias mais avançadas.

Por ello, bajo estas circunstancias, tuvo origen en Porto Alegre, Brasil, el 27 de noviembre de 1963 el Comité de Compradores de Material Aeronáutico de América Latina (CCMA), que realizó su primera reunión con la participación de los directores de compra de materiales aeronáuticos de cinco aerolíneas: VARIG, Cruzeiro do Sul, Panair do Brasil, VASP y PLUNA. Este encuentro de aerolíneas surgió ante la necesidad de aunar esfuerzos en la búsqueda de soluciones a los problemas comunes que aquejaban a las compañías aéreas en la adquisición y administración de materiales aeronáuticos.

Para 1966, también formaban parte de la organización Aerolíneas Argentinas, Ladeco, Lan Chile, Lloyd Aéreo Boliviano, Avianca, Aerolíneas Peruanas S.A., Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A., y Sadia (Transbrasil).

In the sixties there were significant challenges for buyers of aeronautical material in Latin American airlines. On the one hand, communication networks were then limited, and communication systems were very rudimentary; the suppliers were geographically remote and there were cultural and language barriers; logistics networks were also limited, and customs duties and barriers were high. On the other hand, the figure of leasing still hadn't taken shape and the pooling of parts, contracts PBH or Nose to Tail still did not reach full development, especially in this part of the world traditionally considered of financial risk.

Commercial aviation in Latin America was very fragmented, many of the countries owned flag airlines, which operated small and medium-sized fleets. Then the piston engine aircraft predominated, and the jet aircraft began to enter the region.

Airlines had to make large investments in the purchase of aircraft, components and spare parts. In a context of economic and political difficulties, these investments became increasingly high with the introduction of aircraft using more advanced technologies.



Por isso, nessas circunstâncias, o Comitê de Compradores de Material Aeronáutico da América Latina teve origem em Porto Alegre, Brasil, em 27 de novembro de 1963, que realizou sua primeira reunião com a participação dos diretores de compra de materiais aeronáuticos de cinco companhias aéreas: VARIG, Cruzeiro do Sul, Panair do Brasil, VASP e PLUNA, graças à coordenação e patrocínio da VARIG e presidida por Hans Voelcker, diretor de materiais desta companhia aérea.

Esse encontro de companhias aéreas surgiu devido à necessidade de unir forças na busca de soluções para os problemas comuns que afligiam as empresas aéreas na aquisição e administração de materiais aeronáuticos.

Em 1966, Aerolíneas Argentinas, Ladeco, Lan Chile, Lloyd Aéreo Boliviano, Avianca, Aerolíneas Peruanas S.A., Companhia Aeronáutica Uruguaya S.A. e Sadia (Transbrasil) também faziam parte da organização.

That is why, under these circumstances, the Aircraft Material Buyers Committee of Latin America (CCMA) was created in Porto Alegre, Brazil, on November 27, 1963, which held its first meeting with the participation of the directors for the purchase of five aeronautical materials. airlines: VARIG, Cruzeiro do Sul, Panair do Brasil, VASP and PLUNA. This meeting of airlines arose due to the need to join forces in the search for solutions to the common problems that afflicted the airlines in the acquisition and administration of aeronautical materials.

By 1966, Aerolíneas Argentinas, Ladeco, Lan Chile, Lloyd Aéreo Boliviano, Avianca, Aerolíneas Peruanas S.A., Companhia Aeronáutica Uruguaya S.A., and Sadia (Transbrasil) were also part of the organization.

Junto al crecimiento del grupo, surgió la necesidad de establecer estructuras, normas y procedimientos de operación. Eventualmente el Comité establecería un grupo directivo (Airline Steering Committee), designaría el español y portugués como idiomas oficiales, definiría la celebración de dos reuniones cerradas anuales con la participación de los representantes de las aerolíneas únicamente. Y, posteriormente, la realización de una reunión anual abierta con la participación de representantes de aerolíneas y proveedores. Más adelante, los proveedores coordinarían sus acciones por medio de su propio grupo directivo (Supplier Steering Committee).

Para 1984, el número de participantes había aumentado sustancialmente y la mayoría de las aerolíneas Latinoamericanas ya eran miembros del CCMA. A la lista se habían sumado Aeromexico, Mexicana, Lacs, Taca, Aviateca, Sahsa, Air Panama, Copa Airlines, Viasa, Aeropostal, Avensa, Saeta, Tame, Ecuatoriana, Faucett, Aero Peru, Lapa, Tam, Dominicana, también algunas aerolíneas observadoras pertenecientes a asociaciones similares existentes en Estados Unidos (ATA) y Europa (AEA).



1984
Mar del Plata, Argentina

Juntamente com o crescimento do grupo, surgiu a necessidade de estabelecer estruturas, padrões e procedimentos operacionais. Eventualmente, o Comitê estabeleceria um grupo diretor (Comitê Diretor de Companhia Aérea), designaria espanhol e português como idiomas oficiais, definiria a realização de duas reuniões anuais (fechadas) com a participação apenas de representantes de companhias aéreas. E, posteriormente, a realização de uma reunião anual aberta com a participação de representantes de companhias aéreas e fornecedores.

A igualdade de acesso e relevância sempre foi um princípio fundamental na participação de fornecedores, que coordenariam suas ações por meio de seu próprio grupo diretor (Comitê Diretor de Fornecedores).

Em 1984, o número de participantes havia aumentado substancialmente e a maioria das companhias aéreas da América Latina já era membro do CCMA. À lista foram adicionados Aeromexico, Mexicana, Lacs, Taca, Aviateca, Sahsa, Air Panama, Copa Airlines, Viasa, Aeropostal, Avensa, Saeta, Tame, Ecuatorian, Faucett, Aero Peru, Lapa, Tam, Dominican, também algumas companhias aéreas observadoras pertencentes a associações similares existentes nos Estados Unidos (ATA) e na Europa (AEA).



1985
Puerto la Cruz, Venezuela



1969
Mexico City, Mexico



1971
Caxias do Sul, Brazil

Along with the growth of the group, the need to establish structures, standards and operating procedures arose. Eventually the Committee would establish an Airline Steering Committee, designate Spanish and Portuguese as official languages, define the holding of two closed annual meetings with the participation of airline representatives only. And, subsequently, the holding of an annual open meeting with the participation of representatives of airlines and suppliers. Eventually, suppliers who would coordinate their actions through their own steering group (Supplier Steering Committee).

By 1984, the number of participants had substantially increased, and most Latin American airlines were already members of the CCMA. To the list had been added Aeromexico, Mexicana, Lacs, Taca, Aviateca, Sahsa, Air Panama, Copa Airlines, Viasa, Aeropostal, Avensa, Saeta, Tame, Ecuatorian, Faucett, Aero Peru, Lapa, Tam, Dominican, also some airlines observers belonging to similar associations existing in the United States (ATA) and Europe (AEA).



1987
Quito, Ecuador

Con el desarrollo de las computadoras, había un especial interés por investigar nuevos procesos y técnicas disponibles en el campo de la adquisición y administración de materiales. Fue entonces como el comité directivo encargó la coordinación del subcomité de Informática con el propósito de evaluar plataformas de intercambio de datos que permitieran compartir listas de los materiales aeronáuticos disponibles en los inventarios de cada uno de los miembros. Lo anterior con la idea de crear un programa de intercambio y préstamo de partes en la región. La variedad en el nivel de desarrollo informático, la diversidad de equipos y software en cada aerolínea, y la ausencia de un vehículo apropiado para la conectividad entre los participantes limitaron en parte la implementación de este programa.

A finales de la década de 1980 existía preocupación por la sostenibilidad del CCMA. Por un lado, había considerable rotación de personal en las áreas de compra de las aerolíneas y, por otro, las reuniones abiertas se habían hecho tan grandes que su ejecución se convirtió en un reto desde el punto de vista de costos y disponibilidad de localidades apropiadas.

En este contexto, el Comité se abocó a evaluar la viabilidad y conveniencia de adscribirse a una organización superior que contara con las condiciones y el personal apropiado para llevar a cabo los proyectos y que brindara apoyo en la realización de las reuniones abiertas. Se visitaron varias asociaciones, se estudiaron sus estatutos y estructuras organizacionales. De ellas, AITAL era la opción natural por estar en la misma región y tener intereses afines a los del CCMA. Sin embargo, AITAL no contaba en esa época con la estructura de soporte que se buscaba. Al final de la evaluación el Comité decidió mantenerse independiente, pero la preocupación de su sostenibilidad se mantuvo.



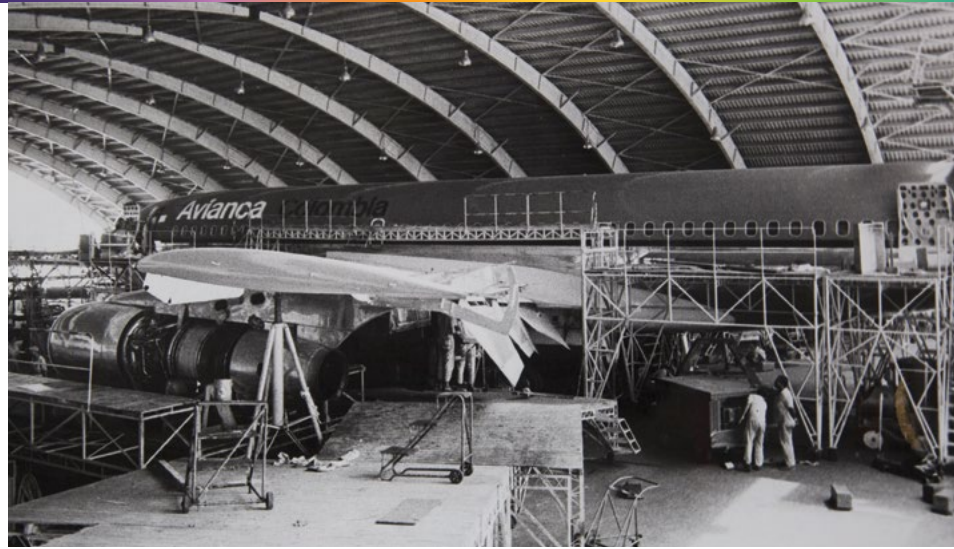
1989

San Jose, Costa Rica



1990

Santiago, Chile



Com o desenvolvimento de computadores, houve um interesse especial em investigar novos processos e técnicas disponíveis no campo de aquisição e gerenciamento de materiais. Foi então que o comitê de direção criou a coordenação do subcomitê de Computadores com o objetivo de avaliar plataformas de troca de dados que permitissem compartilhar listas dos materiais aeronáuticos disponíveis nos inventários de cada um dos membros. O exposto acima, com a idéia de criar um programa de intercâmbio e empréstimos para as partes da região. A variedade no nível de desenvolvimento de computadores, a diversidade de equipamentos e software em cada companhia aérea e a ausência de um veículo adequado para conectividade entre os participantes limitaram parcialmente a implementação deste programa.

No final dos anos 80, havia uma preocupação com a sustentabilidade do CCMA. Por um lado, houve uma rotatividade considerável de pessoal nas áreas de compras das companhias aéreas e, por outro, as reuniões abertas se tornaram tão grandes que sua execução se tornou um desafio do ponto de vista dos custos e da disponibilidade de locais adequados.

Nesse contexto, o Comitê focou-se em avaliar a viabilidade e a conveniência de ingressar em uma organização superior que possuía as condições e o pessoal adequados para a execução dos projetos e que ofereça apoio na realização de reuniões abertas. Várias associações foram visitadas, seus estatutos e estruturas organizacionais foram estudados. Destes, o AITAL era a opção natural por estar na mesma região e ter interesses semelhantes aos do CCMA. No entanto, a AITAL não possuía a estrutura de suporte procurada na época. No final da avaliação, o Comitê decidiu permanecer independente, mas a preocupação com sua sustentabilidade permaneceu.

With the development of computers, there was a special interest in investigating new processes and techniques available in the field of materials acquisition and management. It was then that the steering committee commissioned the coordination of the Computer Subcommittee with the purpose of evaluating data exchange platforms that would allow to share lists of the aeronautical materials available in the inventories of each of the members. The above with the idea of creating a part exchange and loan program in the region. The variety in the level of computer development, the diversity of equipment and software in each airline, and the absence of an appropriate vehicle for connectivity among participants partially limited the implementation of this program.

At the end of the 1980s there was concern about the sustainability of the CCMA. On the one hand, there was considerable turnover of personnel in the purchasing areas of the airlines and, on the other, the open meetings had become so large that their execution became a challenge from the point of view of costs and availability of appropriate locations.

In this context, the Committee focused on assessing the feasibility and advisability of joining a larger organization that had the appropriate conditions and personnel to carry out the projects and that provided support in conducting the open meetings. Several associations were visited, their statutes and organizational structures were studied. Of these, AITAL was the natural option for being in the same region and having similar interests to those of the CCMA. However, AITAL did not have the support structure that was sought at that time. At the end of the evaluation the Committee decided to remain independent, but the concern for its sustainability remained.



El CCMA pasó a formar parte de ALTA, logrando fortalecerse y alcanzar la estabilidad que se buscaba. A la fecha de publicación de este libro, el CCMA está consolidado como la primera y única asociación de aerolíneas de la región en el campo de las compras técnicas, con una trayectoria de cerca de 60 años.

Con la coordinación y apoyo de ALTA, se logró la combinación del Comité técnico y del Comité de Compradores, lo que añade una dimensión técnica al tradicional carácter comercial de las reuniones abiertas que lo hace único en la región.

O CCMA passou a fazer parte da ALTA, fortalecendo e alcançando a estabilidade procurada. Até a data de publicação deste livro, o CCMA é consolidado como a primeira e única associação de companhias aéreas da região no campo de compras técnicas, com uma trajetória de cerca de 60 anos.

Com a coordenação e o apoio da ALTA, foi alcançada a combinação do Comitê Técnico e do Comitê de Compradores, o que acrescenta uma dimensão técnica ao caráter comercial tradicional das reuniões abertas que o tornam único na região.

CCMA became part of ALTA, strengthening and achieving the stability that was sought. To the date of publication of this book, the CCMA is consolidated as the first and only association of airlines in the region in the field of technical purchases, with a trajectory of about 60 years.

With the coordination and support of ALTA, was achieved the combination of the Technical Committee and the Buyers Committee, which adds a technical dimension to the traditional commercial character of the open meetings that makes it unique in the region.



16

ALTA SE RENUEVA ANTE UNA NUEVA ERA A ALTA SE RENOVA DIANTE DE UMA NOVA ERA ALTA RENEWS IN THE FACE OF A NEW ERA

Transcurridos los años, ALTA fue posicionando su rol en la aviación latinoamericana como un puente de enlace entre aerolíneas, proveedores y autoridades en busca de colaboración y mejores condiciones para el desarrollo del transporte aéreo en la región. ALTA continuó desarrollando sus comités de trabajo y conferencias anuales con el propósito de reunir a tomadores de decisión de la industria y generar espacios de trabajo conjunto.

Con el tiempo, ALTA se vio en la necesidad de renovarse una vez más ante retos como el crecimiento exponencial del tráfico de pasajeros, nuevos operadores con innovadores modelos de negocios, infraestructuras aeroportuarias con importantes necesidades de capacidad y costos elevados y, principalmente, un usuario del transporte aéreo cambiante con nuevas necesidades e intereses.

En 2017, por decisión del Comité Ejecutivo, se emprendió la búsqueda de un nuevo perfil de liderazgo a través de la firma Korn Ferry. La nueva

Com o passar dos anos, a ALTA consolidou seu papel na aviação latino-americana como um ponto de conexão entre companhias aéreas, fornecedores e autoridades em busca de colaboração e melhores condições para o desenvolvimento do transporte aéreo na região. ALTA continuou desenvolvendo seus comitês de trabalho e conferências anuais com o propósito de reunir os tomadores de decisão da indústria e gerar espaços de colaboração.

Com o tempo, a ALTA viu a necessidade de renovar-se mais uma vez diante da chegada de novos desafios, como o crescimento exponencial do tráfego de passageiros, novos operadores com modelos inovadores de negócios, infraestruturas aeroportuárias com importantes necessidades de capacidade e custos elevados e, principalmente, um usuário do transporte aéreo transformador com novas necessidades e interesses.

Em 2017, por decisão do Comitê Executivo, foi empreendida uma pesquisa de um novo

Over the years, ALTA has positioned its role in Latin American aviation as a bridge between airlines, suppliers and authorities with the aim of seeking collaboration and better conditions for the development of air transport in the region. ALTA kept developing its working committees and annual conferences in order to gather industry decision makers and create spaces for joint work.

Over time, ALTA was in need to renew itself once again in view of challenges such as the exponential growth in passenger traffic, new operators with innovative business models, airport infrastructure with significant capacity needs and high costs and, mainly, an evolving air transport user with new needs and interests.

In 2017, by decision of the Executive Committee, the search for a new leadership profile was undertaken through the firm Korn Ferry. The new administration had the mission of carrying out important transformations in the Association, initially with the

administración tuvo la misión de realizar importantes transformaciones en la Asociación, inicialmente el cambio de casa matriz a Ciudad de Panamá en mayo de 2018, seguido por la reestructuración del equipo de trabajo con el objetivo de alcanzar una organización más horizontal, ágil y especializada.

Bajo el nuevo slogan: ALTA en Movimiento, la Asociación comenzó un camino de revitalización con el objetivo de estar más cerca de sus miembros y agregar más valor con cada acción; estrechar lazos con gobiernos y autoridades, demostrando el valor que aporta la aviación al desarrollo de América Latina y el Caribe; así como reforzar el trabajo conjunto con industrias afines con el propósito de desarrollar toda la cadena de valor y generar beneficios económicos y sociales para más personas en nuestros países.

Como consecuencia inmediata de estos cambios, el grupo de miembros afiliados de ALTA comenzó un crecimiento exponencial con la llegada de nuevos proveedores de tecnología, servicios y partes y la creación de una nueva categoría de membresía conocida como ALTA Partners para desarrollar acuerdos con organizaciones de la industria que permitan llevar a cabo proyectos e iniciativas conjuntas. En los primeros dos años de esta gestión, más de 30 miembros se unieron a ALTA y la Asociación superó por primera vez más de 100 miembros activos.



perfil de liderança através da assinatura Korn Ferry. A nova administração teve a missão de realizar importantes transformações na Associação, inicialmente a mudança da matriz para a Cidade do Panamá, em maio de 2018, seguida pela reestruturação da equipe de trabalho com o objetivo de alcançar uma organização mais horizontal, ágil e especializada.

Sob o novo slogan ALTA em Movimento, a associação começou um caminho de revitalização com o objetivo de estar mais perto dos seus membros e agregar mais valor a cada ação; estreitar laços com governos e autoridades, demonstrando os benefícios que a aviação traz ao desenvolvimento da América Latina e do Caribe; assim como reforçar trabalho em conjunto com as indústrias afins, com o propósito de desenvolver toda a cadeia de valor gerar benefícios econômicos e sociais para mais pessoas nos nossos países.

Como consequência imediata destas mudanças, o grupo de membros afiliados da ALTA iniciou importante processo de expansão, com a chegada de novos fornecedores de tecnologia, serviços, peças, e a criação de uma nova categoria de afiliados conhecida como ALTA Partners, para o desenvolvimento de acordos com organizações da indústria que permitam levar adiante os projetos e iniciativas conjuntas. Nos primeiros dois anos desta gestão, mais de 30 membros se uniram à ALTA e a associação superou pela primeira vez mais de 100 membros ativos.

change of headquarters to Panama City in May 2018, followed by the restructuring of the team with the intention of reaching a more horizontal, agile and specialized organization.

Under the new slogan: ALTA on the Move, the Association started a revitalization route with the objective of being closer to its members and increasing the value of each action; to strengthen the relationship with governments and authorities, showing the value of aviation for the development of Latin America and the Caribbean; as well as to reinforce the joint work with related industries in order to develop the whole value chain and generate economic and social benefits for more people in our countries.

As an immediate consequence of these changes, ALTA's affiliate members group started an exponential growth with the arrival of new technology, services and spare parts suppliers, and the creation of a new membership category known as ALTA Partners to develop agreements with industry organizations in order to carry out joint projects and initiatives. In the first two years of this management, more than 30 members joined ALTA and the Association exceeded 100 active members for the first time.

17

FOCOS DE ACCIÓN FOCOS DE AÇÃO FIELDS OF ACTION

Combustible representa uno de los principales ítems de costo, especialmente para las aerolíneas operando en esta región cuyos países tienen los precios de combustibles de aviación más altos del mundo, alcanzando entre 30% y 40% de los costos operativos de las líneas aéreas.

En 2018, ALTA reactivó su Comité de Combustible con la llegada de siete nuevos miembros ese año. El comité decidió enfocar sus esfuerzos

O combustível representa um dos principais itens de custo, especialmente para as companhias aéreas que operam na região, cujos países têm os preços dos combustíveis de aviação mais altos do mundo, alcançando entre 30% e 40% dos custos operacionais das companhias aéreas.

Em 2018, a ALTA reativou seu Comitê de Combustível com a chegada de sete novos membros. O comitê decidiu focar seus esforços em campanhas dirigidas à busca

Fuel represents one of the most significant cost items, particularly for airlines operating in this region whose countries have the highest aviation fuel prices in the world, reaching between 30% and 40% of the airlines' operating costs.

In 2018, ALTA reactivated its Fuel Committee with the arrival of seven new members that year. The committee decided to focus its efforts on campaigns aimed at providing greater transparency,

en campañas dirigidas a procurar mayor transparencia, libre acceso, consistencia y previsibilidad en los precios del combustible jet en la región, así como tasas más competitivas que permitan desarrollar los mercados de Latinoamérica y el Caribe.

En 2019, Brasil dio importantes pasos con la reducción del impuesto ICMS (IVA) al querosén de aviación en los estados de Sao Paulo, Rio de Janeiro, Santa Catarina y Paraná, buscando incentivar de manera directa el tráfico doméstico, la economía local y la conectividad de esos estados y Brasil con la región y el mundo. Brasil transporta más del 30% del tráfico regional y el 3% del tráfico global. Actualizando la fórmula de combustible, se prevé la industria en Brasil podría ahorrar 540 millones de dólares.

Competitividad ha sido otro foco de acción en los últimos años. La región tiene un potencial de crecimiento impresionante por delante, con una población creciente que cada vez tiene más acceso a servicios, entre ellos el transporte aéreo. Se estima que, para 2030, el tráfico de pasajeros en Latinoamérica y el Caribe se duplicará, alcanzando más de 600 millones de pasajeros y tasas de crecimiento que superarán el promedio de crecimiento global.

Para ALTA ha sido clave en los últimos años desarrollar campañas orientadas a lograr que la región sea más competitiva en términos de tener una infraestructura aeroportuaria acorde a las crecientes necesidades, optimizar costos, armonizar el entorno regulatorio de la región y atraer a más profesionales a la industria.

En este sentido, en 2019 ALTA desarrolló con Amadeus su primer Índice de Competitividad de la región Latinoamericana, un ranking de factores que determinan la competitividad de la región para el desarrollo del transporte aéreo, como lo son: infraestructura, impuestos y tasas, facilitación de procesos para pasajeros, liberalización y apertura del transporte aéreo, predisposición de los ciudadanos de un país para viajar y la digitalización y tecnología disponible.



de maior transparência, livre acesso, consistência e previsibilidade nos preços do combustível Jet na região, assim como taxas mais competitivas que permitam desenvolver os mercados da América Latina e do Caribe.

Em 2019, o Brasil deu um importante passo a partir da redução da alíquota do imposto estadual sobre circulação de mercadorias, o ICMS (IVA) sobre o querosene de aviação nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Santa Catarina e Paraná, buscando incentivar de maneira direta o tráfego doméstico a economia local e a conectividade de São Paulo e do Brasil com a região e o mundo. O Brasil é responsável por mais de 30% do tráfego na América Latina e Caribe e 3% do tráfego global. Atualizando a fórmula de combustível, a indústria no Brasil poderia economizar 540 milhões de dólares.



Competitividade tem sido outro tema importante nos últimos anos. A região tem um potencial de crescimento impressionante pela frente, com uma população crescente com cada vez mais acesso aos serviços, entre eles o transporte aéreo. Estima-se que até 2030, o tráfego de passageiros na América Latina e no Caribe duplicará, alcançando mais de 600 milhões de passageiros e taxas de crescimento que superarão a média de crescimento global.

Para a ALTA tem sido essencial nos últimos anos desenvolver campanhas dedicadas a fazer com que a região seja mais competitiva, a partir de uma infraestrutura aeroportuária de acordo suas crescentes necessidades, otimização de custos, harmonização do ambiente regulatório da região e atração de mais profissionais para a indústria.

Neste sentido, em 2019 a ALTA desenvolveu com a Amadeus o seu primeiro Índice de Competitividade da Região Latino-Americana, um ranking de fatores que determinam a competitividade da região para o desenvolvimento do transporte aéreo. Entre os fatores deste ranking estão: infraestrutura, impostos e taxas, facilitação dos processos para passageiros, liberalização e abertura do transporte aéreo, predisposição dos cidadãos de um país para viajar e a digitalização e tecnologia disponível.

free access, coherence and predictability in jet fuel prices in the region, as well as more competitive fees to develop Latin American and Caribbean markets.

In 2019, Brazil took important steps with the reduction of the ICMS tax (VAT) on aviation fuel in the states of Sao Paulo, Rio de Janeiro, Santa Catarina and Paraná, aiming to directly stimulate domestic traffic, the local economy and the connectivity of these states and Brazil with the region and the world. Brazil carries more than 30% of the regional traffic and 3% of the global traffic. By updating the fuel formula, the industry in Brazil could save 540 million dollars.

Competitiveness has been another key issue in recent years. The region has impressive growth potential ahead, with a growing population that has increasing access to services, among which the air transport. It is estimated that by 2030, passenger traffic in Latin America and the Caribbean will double, reaching over 600 million passengers, and growth fees will exceed the global growth average.

For ALTA, it has been key in recent years to develop campaigns aimed at making the region more competitive in terms of having an airport infrastructure in line with growing needs, optimizing costs, harmonizing the regulatory environment in the region and attracting more professionals to the industry.

In this sense, in 2019 ALTA developed with Amadeus their first Latin American Regional Competitiveness Index, a ranking of factors that determine the competitiveness in the region for the development of air transport, such as: infrastructure, taxes and fees, facilitation of processes for passengers, liberalization and opening of air transport, willingness of citizens to travel and the digitalization and technology available.



En términos de **infraestructura**, Panamá se ha consolidado como un estupendo ejemplo del trabajo conjunto industria-gobierno. Entre el año 2008 y 2018, el tráfico de pasajeros en Panamá prácticamente se cuadruplicó, pasando de 4.5 millones a 16.8 millones de pasajeros en 2018. En este período, la conectividad del Aeropuerto Internacional de Tocumen mejoró un 75% y se consolidó como el aeropuerto mejor conectado en Latinoamérica medido en conectividad intrarregional internacional, de acuerdo con el índice de conectividad de ALTA.

Campanas para lograr la **reducción de tasas** ha sido una constante en ALTA en los últimos años y se han visto resultados positivos en países como Chile que decretó una reducción del 20% en las tasas de embarque para vuelos domésticos y del 13% en tasas para vuelos internacionales en septiembre de 2018.

Esta medida demostró resultados rápidamente con la apertura de 6 nuevas rutas entre septiembre de 2018 y junio de 2019 y un crecimiento acumulado del 17.5% en el tráfico doméstico, comparado con el período septiembre 2017- junio 2018. En julio de 2019, Chile hizo una segunda reducción de tasas, con un 10% adicional en tasas domésticas y 3.8% adicional en tasas internacionales. A pesar de la inestabilidad sociopolítica en 2019, el transporte aéreo se mostró resiliente y en el período enero-diciembre 2019 fueron transportados 14.985.505 pasajeros dentro de Chile, lo que representó un crecimiento del 11.3%, en comparación con el mismo período del año 2018.

Tras numerosos años de esfuerzos para armonizar las regulaciones aeronáuticas, Centroamérica fue la primera en alcanzar resultados concretos cuando el 28 de septiembre de 2018 fueron aprobadas por el Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica (COMITRAN) las Regulaciones Centroamericanas para el sector aeronáutico.

La aprobación de estas normativas permite que los requisitos solicitados al personal aeronáutico para la obtención de sus licencias se estandaricen y sean reconocidos mutuamente por los Estados que se acogieron a las

*Em termos de **infraestrutura**, o Panamá é um estupendo exemplo de trabalho conjunto entre indústria e governo. Entre os anos de 2009 e 2019, o tráfego de passageiros no Panamá praticamente quadruplicou, passando de 4,5 milhões a 16,8 milhões de passageiros em 2018. Neste período, a conectividade do Aeroporto Internacional de Tocumen melhorou 75% e este se consolidou como o aeroporto melhor conectado na América Latina, medido em conectividade interregional internacional, de acordo com o índice de conectividade da ALTA.*

*Campanhas para conseguir a **redução de taxas** tem sido uma constante na ALTA nos últimos anos. Foram observados resultados positivos nos países da região, como no Chile, onde houve uma redução de 20% nas taxas de embarque para voos domésticos e de 13% em taxas para voos internacionais, em setembro de 2018.*

Esta medida apresentou resultados rapidamente com a abertura de 6 novas rotas entre setembro de 2018 e junho de 2019 e um crescimento acumulado de 17,5% no tráfego doméstico, comparado com o período de setembro de 2017-junho 2018. Isto equivale a mais de 6.100 passageiros adicionais movimentando-se diariamente nos aeroportos do Chile, posicionando o país como um dos mercados com maior crescimento doméstico de 2019 globalmente. Em julho de 2019, o Chile fez uma segunda redução de taxas, baixando em 10% o valor das taxas domésticas e em 3,8% o valor das taxas internacionais.

Depois de muitos anos de esforços para harmonizar as regulamentações aeronáuticas, a América Central foi a primeira em alcançar resultados concretos quando, no dia 28 de setembro de 2018, o Conselho Setorial de Ministros de Transporte da América Central (COMITRAN) aprovou as Regulações Centroamericanas para o setor aeronáutico.

A aprovação destas normas permitiu que os requisitos solicitados ao pessoal aeronáutico para obtenção de suas licenças fossem padronizadas e reconhecidas mutuamente pelos Estados e que fossem aceitas as normas.

Regarding **infrastructure**, Panama has consolidated as a great instance of joint industry-government work. Between 2008 and 2018, passenger traffic in Panama practically quadrupled, from 4.5 million to 16.8 million passengers in 2018. In this period, Tocumen International Airport's connectivity improved by 75% and it consolidated as the best-connected airport in Latin America measured on intra-regional international connectivity, according to ALTA's connectivity index.

Campaigns to achieve **taxes and fee reductions** have been a constant at ALTA in recent years and positive results have been seen in countries such as Chile, which decreed a 20% reduction in boarding fees for domestic flights and a 13% reduction in fees for international flights in September 2018.

This measure quickly showed results with the opening of 6 new routes between September 2018 and June 2019 and a cumulative growth of 17.5% in domestic traffic, compared to the period September 2017- June 2018. In July 2019, Chile decreed a second fee reduction, with an additional 10% in domestic fees and an additional 3.8% in international fees. Despite the socio-political instability in 2019, air transport was resilient, and, in the January-December 2019 period, 14,985,505 passengers were carried within Chile, which represented a 11.3% growth compared to the same period of the year 2018.



After many years of efforts to harmonize aviation regulations, Central America was the first to reach tangible results when on September 28, 2018 the Central American Council of Ministers of Transport (COMITRAN) approved the Central American Regulations for the aviation sector.

The approval of these regulations standardized the requirements requested to the aviation personnel in order to obtain their licenses and established mutual recognition by the States that adopted the regulations: Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua and Costa Rica.

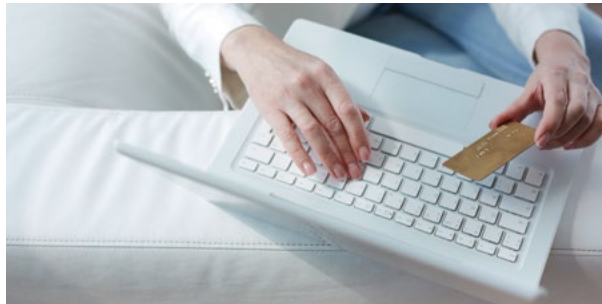
normativas: Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica.

Se prevé que la aprobación de las licencias regionales para los países de Centroamérica ayudará, en términos generales, a atender la carencia de personal aeronáutico y respaldará el crecimiento de las aerolíneas en la región centroamericana. Este crecimiento en la industria generará más empleos de forma directa e indirecta, aumentará la oferta para los usuarios del transporte aéreo y promoverá la llegada de turistas y negocios a los países, por nombrar algunos beneficios.

Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicarágua e Costa Rica serão beneficiados com a emissão das normas aeronáuticas regionais.

A aprovação das licenças regionais para os países da América Central ajudará, em termos gerais, a atender a carência de pessoal aeronáutico e apoiará o crescimento das companhias aéreas na região centroamericana. Este crescimento na indústria vai gerar mais empregos de forma direta e indireta, aumentar a oferta para os usuários do transporte aéreo e promover a chegada de turistas e negócios aos países, apenas citando alguns benefícios econômicos.

The approval of regional licenses for Central American countries will help, generally speaking, to address the shortage of aviation personnel and will support the growth of airlines in the Central American region. This growth in the industry will generate more jobs directly and indirectly, increase opportunities for air transport users, and promote the arrival of tourists and businesses in the countries, to name a few economic benefits.



Con la adopción de nuevas tecnologías, vino la necesidad de fortalecer la **prevención del fraude** cibernético, una actividad ilícita que genera anualmente 2 mil millones de dólares en pérdidas para la industria, de acuerdo con datos de Phocuswright. En este sentido, ALTA, en conjunto con la IATA, redobló esfuerzos para apoyar a líneas aéreas, agencias de viaje, entidades policiales y compañías de tarjeta de crédito a compartir experiencias y mejores prácticas enfocadas en prevenir ataques de fraude. Dentro de las iniciativas más importantes se encuentran la creación de grupos locales de prevención de fraude en 7 países de la región y la capacitación de más de 1.000 agentes de viajes sobre las medidas más eficientes para prevenir el fraude.

*Com a adoção de novas tecnologias, veio a necessidade de fortalecer a **prevenção a fraudes** cibernéticas, uma atividade ilícita que gera 2 bilhões de dólares em perdas para a indústria anualmente, de acordo com os dados da Phocus wright. Neste sentido, a ALTA e IATA uniram esforços para apoiar as companhias aéreas, agências de viagem, autoridades policiais e companhias de cartão de crédito a compartilhar experiências e melhores práticas para evitar ataques. Entre as iniciativas mais importantes estão a criação de grupos locais de prevenção à fraude em 7 países da região e o treinamento de mais de 1.000 agentes de viagens nas medidas mais eficientes para prevenir ataques.*

With the adoption of new technologies, came the need to strengthen the **prevention of cyber fraud**, an illicit activity that generates \$2 billion in losses to the industry annually, according to Phocuswright data. In this sense, ALTA, along with IATA, redoubled efforts to support airlines, travel agents, police authorities and credit card companies to share experiences and best practices focused on preventing fraud attacks. Among the most important initiatives are the creation of local fraud prevention groups in 7 countries in the region and training of more than 1,000 travel agents on the most efficient measures to prevent fraud.

Otro tema clave para el desarrollo de la aviación latinoamericana y del Caribe ha sido atraer a **nuevos talentos** y alcanzar una industria cada vez más diversa. En este sentido, ALTA viene promoviendo desde hace un par de años la inclusión de más mujeres en los paneles de discusión de sus conferencias y la realización durante el ALTA Airline Leaders Forum, con el apoyo de IAWA, de desayunos para dialogar iniciativas sobre cómo atraer a mujeres a la aviación.

*Outro tema chave para o desenvolvimento da aviação latino-americana e do Caribe foi atrair **novos talentos** e formar uma indústria cada vez mais diversa. Neste sentido, há alguns anos a ALTA promove a inclusão de mais mulheres nos painéis de discussão de suas conferências, a realização de um café da manhã para as mulheres executivas durante o ALTA Airline Leaders Forum, com o apoio da IAWA.*

Other key issue for the development of Latin American and Caribbean aviation has been to attract **new talent** and reach an increasingly diverse industry. In this sense, ALTA has been promoting for some years the inclusion of more women in the discussion panels during its conferences and the organization within the ALTA Airline Leaders Forum -with the IAWA support- of a breakfast to debate initiatives to attract more women to the industry.

En 2019, ALTA firmó un Convenio de Cooperación Académica, Científica y Cultural con la Universidad Tecnológica de Panamá para impulsar programas de interés común que promuevan el desarrollo sustentable de profesionales del sector aéreo en Panamá. El convenio contempla el intercambio de información y transferencia tecnológica, desarrollo de programas y proyectos conjuntos, desarrollo de seminarios y charlas, entre otras iniciativas de apoyo al estudiante y desarrollo del sector aeronáutico en Panamá.

Em 2019, a ALTA assinou um convênio de cooperação acadêmica, científica e cultural para impulsionar programas de interesse comum que promovam o desenvolvimento sustentável de profissionais do setor aéreo no Panamá. O convênio contempla o intercâmbio de informação e transferência tecnológica, desenvolvimento de programas e projetos conjuntos, desenvolvimento de seminários e palestras, entre outras iniciativas de apoio ao estudante e desenvolvimento do setor aeronáutico no Panamá.

In 2019, ALTA signed an Academic, Scientific and Cultural Cooperation Agreement with the Technological University of Panama to promote programs of common interest that encourage the sustainable development of professionals in the aviation sector in Panama. The agreement contemplates the information exchange and technology transfer, development of joint programs and projects, seminars and lectures, among other initiatives to support students and the development of aviation in Panama.

Como parte de este acuerdo, ALTA e IAWA hicieron entrega de becas a las estudiantes con mejor desempeño académico en las carreras de Técnico en ingeniería de mantenimiento de aeronaves con especialización en motores y fuselaje y Técnico en despacho de vuelo en la Universidad Tecnológica de Panamá (UTP) con el objetivo de incentivar su permanencia en los estudios, alentar a sus compañeras a continuar esforzándose y apoyar a más mujeres a optar por carreras técnicas aeronáuticas.

Como parte deste acordo, a ALTA e a IAWA realizaram a entrega de bolsas de estudo às seis estudantes com melhor desempenho acadêmico nas carreiras de técnico em engenharia de manutenção de aeronaves com especialização em motores e fuselagem e técnico em despacho de voo, ambas na Universidade Tecnológica do Panamá (UTP).

Under this agreement, ALTA and IAWA gave a scholarship to women students with the best academic performance in the careers of Aircraft Maintenance Engineering Technician with specialization in engines and airframe and Flight Dispatch Technician at the Technological University of Panama (UTP) with the objective of encouraging them to stay in studies, encourage their partners to continue striving and support more women to opt for aeronautical technical careers.

18

PREPARADOS PARA EL FUTURO INMEDIATO PREPARADOS PARA O FUTURO IMEDIATO READY FOR THE IMMEDIATE FUTURE

Una prioridad para ALTA en el presente y futuro inmediato es fomentar la sustentabilidad del transporte aéreo a través de operaciones ambientalmente responsables. A través del Comité de Medioambiente, ALTA apoyó a aerolíneas y autoridades en la implementación de la primera etapa de CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), un esquema de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional.

Um das prioridades da ALTA no presente e em um futuro imediato é garantir a sustentabilidade do transporte aéreo através de operações ambientalmente responsáveis. Por meio do Comitê de Meio Ambiente, a ALTA apoiou as companhias aéreas e autoridades na implementação da primeira etapa da CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), um esquema de compensação e redução de carbono para a aviação internacional.

A priority for ALTA in the present and immediate future is to promote the sustainability of air transport through environmentally responsible operations. Through the Environment Committee, ALTA supported airlines and authorities in the implementation of the first phase of the CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation).



A través de un compromiso promovido por la OACI y apoyado por las organizaciones del transporte aéreo, la industria se planteó tres objetivos:

- ✓ Incrementar 1.5% anual la eficiencia en el uso de combustible entre 2010 y 2020
- ✓ Detener el crecimiento neto de emisiones de CO2 a partir de 2020
- ✓ Reducir un 50% las emisiones netas de CO2 para 2050, en comparación con los niveles de 2005

A partir de um compromisso promovido pela OACI e apoiado pelas organizações do transporte aéreo, a indústria se propôs a atingir três objetivos:

- ✓ Aumentar em 1,5% ao ano a eficiência no uso de combustível entre os anos de 2010 e 2020
- ✓ Deter o crescimento líquido de emissões de CO2 a partir de 2020
- ✓ Reduzir em 50% as emissões líquidas de CO2 até 2050, em comparação com os níveis de 2005

Under a commitment promoted by ICAO and supported by air transport organizations, the industry was raised three goals:

- ✓ Increase fuel consumption efficiency by 1.5% per year between 2010 and 2020
- ✓ Halting the net growth in CO2 emissions from 2020
- ✓ Reduce net CO2 emissions by 50% by 2050, compared to 2005 levels

Para 2019, las aerolíneas miembro de ALTA habían aumentado en promedio 3.5% anual la eficiencia de combustible -superior al objetivo de 1.5% trazado en 2010- y habían evitado emitir 1 millón de toneladas de CO2 en los últimos 7 años. La aviación global representa el 2% de las emisiones de carbono del mundo y es la primera industria en tomar medidas firmes ante el cambio climático. Las compañías miembro de ALTA han demostrado un compromiso a largo plazo y en los años venideros ALTA continuará fomentando espacios para el desarrollo de prácticas cada vez más responsables.

Para 2019, as companhias aéreas membro da ALTA tinham aumentado em média 3,5% ao ano a eficiência de combustível - acima do objetivo de 1,5% traçado em 2010- e evitaram a emissão de 1 milhão de toneladas de CO2 nos últimos 7 anos. A aviação global representa 2% das emissões de carbono do mundo e é a primeira indústria a tomar medidas firmes diante das mudanças climáticas. As companhias membro da ALTA têm demonstrado um compromisso de longo prazo e, nos próximos anos, ALTA continuará a promover espaços para o desenvolvimento de práticas cada vez mais responsáveis.

By 2019, ALTA member airlines had increased fuel consumption efficiency by an average of 3.5% per year -higher than the 1.5% target set in 2010- and had avoided the emission of 1 million tons of CO2 in the last 7 years. Global aviation accounts for 2% of the world's carbon emissions and is the first industry to take decisive action on climate change. ALTA member airlines have demonstrated a long-term commitment and in the coming years ALTA will continue to foster spaces for the development of increasingly responsible practices.

Digitalización es también un tema clave para el futuro próximo de la aviación. Según un estudio realizado por Accenture, la digitalización tiene el potencial de generar aproximadamente 1 billón de dólares de valor para la industria y la sociedad en general durante la próxima década.

Debido a la naturaleza financiera de la industria aérea, caracterizada por márgenes de ganancias muy bajos y mayor enfoque en temas operativos y de seguridad, la posibilidad de aumentar la eficiencia, generar ahorros y reducir el riesgo puede beneficiar en gran medida a la industria y, además, permitir que más personas hagan uso del transporte aéreo.

Según la firma consultora Oliver Wyman, el uso avanzado de datos puede generar entre 2% y 2.5% de ahorro en los costos operativos globales de las aerolíneas (entre 5 mil millones y 6 mil millones de dólares anuales). Esto representa una importante reducción de costos que beneficiaría a todo el ecosistema.

Desde un punto de vista técnico, la digitalización puede ayudar a la industria a hacer un uso más inteligente de los activos, anticipar las necesidades de los equipos y las condiciones de operación, optimizar la eficiencia de todos los procesos, desarrollar una mejor comprensión del negocio, rutas, costos y oportunidades de mejora e incluso aumentar la seguridad con sistemas de vigilancia y comunicación en tiempo real más eficientes. La digitalización ha demostrado que puede ayudar a mejorar la seguridad aeroportuaria, agilizar los procesos de control, ayudar a que las operaciones salgan a tiempo y descongestionar la infraestructura aérea y terrestre que ya se encuentra colapsada en los principales mercados de América Latina y el Caribe.

Desde un punto de vista comercial, la digitalización puede ayudar a comprender mejor las necesidades de los viajeros y mejorar la experiencia de los pasajeros, desde el deseo de viajar y durante todo el viaje.

Según la firma consultora Oliver Wyman, para 2026, la flota global generará anualmente 98 exabytes (o 98 mil millones de gigabytes) de datos y la nueva generación de aviones generará entre 5 y 8 terabytes por vuelo (hasta 80 veces más de lo que generan los aviones más antiguos en la actualidad). Esto es una gran cantidad de información que, usada a tiempo y de manera correcta, puede generar grandes beneficios para la industria y para los usuarios.

Digitalização é outro dos temas essenciais quando leva-se em conta o futuro próximo da aviação. De acordo com um estudo da Accenture, a digitalização tem potencial para gerar aproximadamente US \$ 1 trilhão para a indústria e a sociedade em geral na próxima década.

Devido à natureza financeira do setor aéreo, caracterizada por margens de lucro muito baixas e maior foco em questões operacionais e de segurança, a possibilidade de aumentar a eficiência, gerar economia e reduzir o risco pode beneficiar muito o setor. Além disso, pode permitir que mais pessoas usem o transporte aéreo.

Segundo a consultoria Oliver Wyman, o uso avançado de dados pode gerar entre 2% e 2,5% de economia nos custos operacionais globais das companhias aéreas (entre 5 e 6 bilhões de dólares por ano). Isso representa uma redução de custo significativa que beneficiaria todo o ecossistema.

Do ponto de vista técnico, a digitalização pode ajudar a indústria a fazer uso mais inteligente dos ativos, antecipar as necessidades de equipamentos e condições operacionais, otimizar a eficiência de todos os processos, desenvolver um melhor entendimento dos negócios, rotas, custos e oportunidades de melhoria e, inclusive, aumentar a segurança com sistemas de comunicação e vigilância em tempo real mais eficientes. A digitalização mostrou que pode ajudar a melhorar a segurança aeroportuária, agilizar os processos de controle, trabalhar para que as operações saiam a tempo e descongestionar a infraestrutura aérea e terrestre que já está em colapso nos principais mercados da América Latina e do Caribe.

Do ponto de vista comercial, a digitalização pode promover um melhor entendimento das necessidades dos viajantes e aprimorar a experiência do passageiro, desde o desejo de viajar e durante toda a viagem.

De acordo com a empresa de consultoria Oliver Wyman, até 2026, a frota global gerará anualmente 98 exabytes (ou 98 bilhões de gigabytes) de dados e a nova geração de aeronaves gerará entre 5 e 8 terabytes por voo (até 80 vezes mais do que geram os aviões mais antigos nos dias de hoje). É uma grande quantidade de informações que, usadas no prazo e corretamente, podem gerar grandes benefícios para a indústria e para os usuários do transporte aéreo.



Digitization is another key issue to be considered for the near future of aviation. According to a study carried out by Accenture, digitalization has the potential to generate approximately US\$1 trillion of value for the industry and wider society over the next decade.

Due to the financial nature of the airline industry – characterized by very low profit margins and major focus on operational and safety issues – the possibility to increase efficiency, generate savings and reduce risk can largely benefit the industry and furthermore enable more people to make use of air transport.

According to Oliver Wyman consulting firm, advance analytics can generate between 2% and 2.5% of savings in airlines global operating costs (between US\$ 5 billion and US\$ 6 billion annually). This represents an important cost reduction that would benefit the entire ecosystem.

From a technical point of view, digitalization can help the industry make a smarter use of assets, anticipate the needs of the equipment and operating conditions, optimize efficiency of all processes, develop a better understanding of the business, routes, costs and opportunities of improvement, and even increase safety with more efficient surveillance and real-time communication systems. Digitalization has demonstrated it can help improve airport security, make control processes more agile, helping operations go out on time and decongest air and ground infrastructure already collapsed in the main markets of Latin America and the Caribbean.

From a commercial point of view, digitalization can help better understand travelers needs and improve passenger experience, from the desire to travel and throughout the entire journey.

According to Oliver Wyman consulting firm, by 2026, the global fleet will annually generate 98 exabytes (or 98 billion gigabytes) of data; and the newest generation of aircraft will generate between 5 and 8 terabytes per flight (up to 80 times what older planes generate today). This is a large amount of information that, used on time and correctly, can generate great benefits for the industry and for air transport users.



19

PADEMIA DE COVID-19

A PANDEMIA DO COVID-19

COVID-19 PANDEMIC

A inicios de 2020 un inesperado virus se tornó rápidamente en un pandemia de escalas sin precedentes, lo que llevó a la paralización casi por completo de la actividad aérea, así como tantos sectores económicos, manteniendo a la población de todo el mundo en estrictas cuarentenas por períodos prolongados.

Los drásticos cambios en la forma de relacionarnos, trabajar y actuar, así como las medidas gubernamentales para proteger a la población impactaron ferozmente el sector de viajes y turismo. Luego de 16 años de crecimiento ininterrumpido en tráfico de pasajeros, marzo de 2020 marcó el primer mes de descenso con 17.5% menos pasajeros viajando en la región de América Latina y el Caribe.

Las sucesivas restricciones de movilidad resultaron en una reducción del 97% del tráfico en la región en el mes de abril y un número similar en mayo. Por primera vez, desde la década de 1960, 1 millón de pasajeros volaban en toda la región en un mes.

Se trata de la más grave crisis en la historia de la aviación mundial, de la cual no será fácil recuperarnos. Basados en los anuncios de reinicio de operaciones realizados por los Estados de la región, para diciembre de 2020 se vería la operación de alrededor del 50% de la capacidad planificada originalmente para el año y, de acuerdo con datos de ICF, solo en 2025 veríamos el nivel de tráfico de pasajeros que tuvimos en 2019.

Las consecuencias del COVID-19 no fueron duras solo para las aerolíneas, sino que afectó a toda la cadena, incluyendo aeropuertos, proveedores y el turismo mundial, el cual, según datos de la WTTC, emplea a 75 millones de personas todo el mundo y genera alrededor del 8% de los empleos en la región latinoamericana y del Caribe.

Sin embargo, la industria es resiliente y, a pesar del limitado apoyo financiero gubernamental de la drástica reducción de operaciones, la industria continuó prestando un servicio esencial para la población a través del transporte humanitario con vuelos especiales de repatriación y el transporte de carga de medicinas, pruebas, personal médico, mercancías esenciales para el abastecimiento de nuestros países.

El compromiso de la industria con la seguridad y bienestar de los pasajeros se evidenció rápidamente con la coordinación del Grupo de Trabajo para la Recuperación de la Aviación (Council Aviation Recovery Task Force CART) liderado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El grupo consiguió reunir a las organizaciones de la industria, autoridades de aviación civil y



No início de 2020, um vírus inesperado rapidamente se transformou em uma pandemia de escalas sem precedentes, que levou à paralisação quase completa da atividade aérea, assim como de diversos setores econômicos, mantendo a população mundial em quarentena rigorosa por períodos prolongados.

Mudanças drásticas na forma como nos relacionamos, trabalhamos e agimos, assim como as medidas governamentais para proteger a população, tiveram um duro impacto no setor de viagens e turismo. Depois de 16 anos de crescimento ininterrupto, o tráfego de passageiros aéreos apresentou em março de 2020 o primeiro mês de declínio, com 17,5% a menos de viajantes na região da América Latina e do Caribe.

Sucessivas restrições de mobilidade resultaram em uma redução de 97% no tráfego na região em abril e em um volumen em maio. Pela primeira vez desde a década de 1960, 1 milhão de passageiros voaram em toda a região em um mês.

É a crise mais grave da história da aviação mundial, da qual não será fácil nos recuperar. Com base nos anúncios de reinício das operações feitos pelos governos da região, até dezembro de 2020 seria observada a operação de cerca de 50% da capacidade inicialmente prevista para o ano e, segundo dados do ICF, apenas em 2025 veríamos o nível de tráfego de passageiros que tivemos em 2019.

As consequências da COVID-19 não foram duras apenas para as companhias aéreas, mas afetaram toda a cadeia, incluindo aeroportos, fornecedores e o turismo global, que, de acordo com o WTTC, emprega 75 milhões de pessoas em todo o mundo e gera cerca de 8% dos empregos na região da América Latina e do Caribe.

No entanto, a indústria é resiliente e, apesar do limitado apoio financeiro dos governos pela redução drástica nas operações, a indústria continuou a prestar um serviço essencial à população por meio do transporte humanitário, com voos especiais de repatriação e transporte de carga de medicamentos, exames, equipes médicas e bens essenciais para

In early 2020, an unexpected virus quickly became a pandemic of unprecedented scale, leading to an almost complete standstill in aviation activity, as well as in so many economic sectors, subjecting people around the world to tight quarantines for protracted periods.

The sharp changes in the way we relate to each other, work and take action, in addition to government steps aimed at protecting the population, had a significant impact on the travel and tourism sector. Following 16 years of uninterrupted growth in terms of passenger traffic, March 2020 saw the first month of decline, recording a 17.5% drop in passenger traffic traveling in the Latin American and Caribbean region.

Successive mobility restrictions brought a 97% decrease to traffic in the region, for April, and similarly for May. It was the first time since the 1960s that 1 million passengers had flown in a month across the region.

This is the most acute crisis in the history of world aviation, which will not be easy to recover from. Based on the announcements of restart of operations issued by the States of the region, by December 2020 about 50% of the capacity originally intended for this year would be operating and, according to ICF data, by 2025 we would be experiencing the passenger traffic level recorded in 2019.

The aftermath of COVID-19 was not just tough on the airlines, but also had an adverse effect on the entire chain, including airports, suppliers and global tourism, which, according to WTTC data, creates 75 million jobs worldwide and about 8% of the jobs in the Latin American and Caribbean region.

However, the industry is resilient and, despite limited government financial support and drastic decline in operations, it continued to provide an essential service to the population through special repatriation flights and the cargo humanitarian transport of medications, tests, medical personnel, as well as essential items for the supply of our countries.

autoridades de salud para desarrollar una guía de recomendaciones (Take-off / Despegue) con el objetivo de articular, alinear y definir, sobre bases de referencia comunes entre sector público y privado, los protocolos necesarios en materia de salud y seguridad para el reinicio de las operaciones aéreas.

La guía detalla las medidas de bioseguridad que permiten que pasajeros y colaboradores puedan estar seguros en todas las etapas del viajar desde la llegada al aeropuerto hasta el arribo a destino; evolucionando una vez más el servicio del transporte aéreo para el bienestar de sus usuarios.

El camino hacia la recuperación no será fácil, pero a medida que se van abriendo los cielos nuevamente se demuestra una vez más el valor de la aviación, una industria capaz de mover un sinnúmero de sectores económicos y de generar bienestar económico y social para nuestros países. Gobiernos e industria deberán trabajar aun más cerca para generar regulaciones efectivas, evitar trabas, brindar confianza a la ciudadanía y permitir que un sector vital para la economía despegue de manera armonizada, oportuna y articulada.

ALTA conmemora su 40 aniversario en medio de un gran reto, pero con la convicción cada día más fuerte de brindar nuestro incondicional apoyo a una industria que une al mundo.

o abastecimento de nossos países. O compromisso da indústria com a segurança e o bem-estar dos passageiros foi rapidamente evidenciado pela coordenação da Força-Tarefa de Recuperação de Aviação (Council Aviation Recovery Task Force CART) liderada pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). O grupo reuniu organizações do setor, autoridades da aviação civil e autoridades de saúde para desenvolver um guia de recomendações (Take-off / Despegue) com o objetivo de articular, alinhar e definir, em bases de referência comuns entre o setor público e privado, os protocolos de saúde e segurança necessários para o reinício das operações aéreas.

O guia detalha as medidas de biossegurança que permitem aos passageiros e colaboradores estarem seguros em todas as etapas da viagem, desde a chegada ao aeroporto até o desembarque no destino; mais uma vez desenvolvendo o serviço de transporte aéreo para o bem-estar de seus usuários.

O caminho para a recuperação não será fácil, mas, à medida que os céus se abrem novamente, o valor da aviação mais uma vez se revela: uma indústria capaz de movimentar inúmeros setores e gerar bem-estar econômico e social para nossos países. Os governos e a indústria devem trabalhar cada vez mais próximos para construir regulamentações eficazes, evitar obstáculos, dar confiança aos cidadãos e permitir que um setor vital para a economia decole de maneira harmonizada, oportuna e coordenada.

A ALTA comemora 40 anos em meio a um grande desafio, mas com a convicção a cada dia mais firme de que oferece apoio incondicional a uma indústria que une o mundo.

The industry commitment to passenger safety and well-being was immediately evident by coordinating the Council Aviation Recovery Task Force (CART) led by the International Civil Aviation Organization (ICAO). The group succeeded in bringing together industry organizations, civil aviation authorities and health authorities in order to develop a Take-off Guide aiming at articulating, aligning and establishing, based on common public/private sector benchmarks, the needed health and safety protocols to restart air operations.

The guide details the biosafety measures allowing passengers and partners to be safe at all points of the journey, from arrival at the airport to landing at the destination, evolving once again the air transport service for the well-being of its users.

The route to recovery will not be easy, but as the skies open again, the aviation worth is demonstrated once again, as an industry capable of moving countless economic sectors and providing both economic and social well-being for our countries. Governments and industry must work even closer towards making effective regulations, minimizing drawbacks, providing confidence to citizens, and allowing a vital sector of the economy by taking-off in a harmonized, timely and articulated manner.

ALTA celebrates its 40th anniversary amidst a significant challenge, but with the ever-stronger conviction of supporting unconditionally an industry connecting the world.

“Cuando todo parezca ir en contra, recuerda que los aviones despegan con el viento en contra, no a favor”.

Henry Ford

“Quando tudo parecer ir contra você, lembre-se de que os aviões decolam contra o vento, não a favor.”

Henry Ford

“When things seem to be going against you, remember that aircraft take-off against the wind, not in favor of it.”

Henry Ford

20

CONMEMORAMOS 40 AÑOS
COMEMORAMOS 40 ANOS
WE COMMEMORATE 40 YEARS



ALTA se ha consolidado, desde sus inicios como AITAL, como un facilitador; una voz única y representativa de la aviación latinoamericana y del Caribe que maximiza los esfuerzos individuales para atender las necesidades de una industria clave para el desarrollo de la región.

En este año de conmemoración, ALTA renovó fuerzas y está preparada para los siguientes 40 años de la aviación, estableciendo relaciones cercanas, desarrollando proyectos clave para la sustentabilidad de la industria y generando espacios de trabajo colaborativo que finalmente harán más accesible el transporte aéreo para más personas en nuestros países.

A ALTA se consolidou, desde sua criação como AITAL, como facilitadora; uma voz única e representativa da aviação latino-americana e caribenha que maximiza os esforços individuais para atender às necessidades de um setor essencial para o desenvolvimento da região.

Neste ano de comemoração, a ALTA renovou sua força e está preparada para os próximos 40 anos da aviação, estabelecendo relações estreitas, desenvolvendo projetos importantes para a sustentabilidade da indústria e gerando espaços de trabalho colaborativos que finalmente tornarão o transporte aéreo mais acessível para mais pessoas em nossos países.

Since its creation as AITAL, ALTA has consolidated as a facilitating organization; a unique and representative voice for Latin American and Caribbean aviation that maximize individual efforts in order to meet the needs of a key industry for the development of the region.

In this year of commemoration, ALTA renewed strength and it is ready for the next 40 years of aviation, fostering close relationships, developing key projects for the sustainability of the industry and creating collaborative work spaces that will finally make air transport more accessible for more people in our countries.

ALTA





ACERCA DE ALTA SOBRE ALTA ABOUT ALTA

ALTA es una asociación privada sin fines de lucro al servicio de la industria aérea cuyo objetivo es desarrollar una aviación más segura, eficiente y responsable con el medioambiente en América Latina y El Caribe. ALTA coordina esfuerzos colaborativos a lo largo de toda la cadena de valor maximizando el impacto que tiene la aviación en el crecimiento económico y social sustentable de la región para el beneficio de la industria, las naciones y las poblaciones servidas por el transporte aéreo.

A ALTA é uma associação privada sem fins lucrativos a serviço da indústria aérea, cujo objetivo é desenvolver uma aviação mais segura, eficiente e responsável com o meio ambiente na América Latina e no Caribe. A ALTA coordena esforços colaborativos ao longo de toda a cadeia de valor, maximizando o impacto que tem a aviação no crescimento econômico e social da região para o benefício da indústria, das nações e da população servidas pelo transporte aéreo.

ALTA is a private non-profit association serving the aviation industry whose objective is to develop safer, more efficient and environmentally responsible air transport in Latin America and the Caribbean. ALTA coordinates collaborative efforts throughout the entire value chain, maximizing the impact that aviation has on the economic and social growth of the region for the benefit of industry, countries and communities served by air transport.

MISIÓN DE ALTA

Coordinar los esfuerzos colaborativos de sus miembros para desarrollar un transporte aéreo más seguro, eficiente y responsable con el medioambiente en América Latina y El Caribe.

MISSÃO DA ALTA

Coordenar os esforços colaborativos de seus membros para desenvolver um transporte aéreo mais seguro, eficiente e responsável com o meio ambiente na América Latina e no Caribe.

ALTA'S MISSION

To coordinate the collaborative efforts of its members to develop safer, more efficient and environmentally responsible air transport in Latin America and the Caribbean.

PRIORIDADES DE ALTA

- Desarrollar un transporte aéreo cada vez más seguro.
- Promover el transporte aéreo como el motor del crecimiento económico de la región con responsabilidad social y ambiental.
- Impulsar proyectos con gobiernos y entidades privadas para alcanzar una industria eficiente en costos y operación.

PRIORIDADES DA ALTA

- *Desenvolver um transporte aéreo cada vez mais seguro.*
- *Promover o transporte aéreo como motor de crescimento econômico da região com responsabilidade social e ambiental.*
- *Impulsionar projetos com os governos e entidades privadas para alcançar uma indústria eficiente em custos e operação.*

ALTA'S PRIORITIES

- To develop a safer air transport.
- To promote air transport as an economic catalyst with social and environmental responsibility.
- To develop projects with governments and private entities to achieve an efficient industry in terms of costs and operations.

COMITÉ EJECUTIVO COMITÊ EXECUTIVO EXECUTIVE COMMITTEE

PRESIDENTE | *PRESIDENTE* | PRESIDENT



Pedro Heilbron
CEO COPA Airlines



VICEPRESIDENTES | *VICE-PRESIDENTES* | VICE PRESIDENTS



Andrés Conesa
CEO Aeroméxico



Roberto Alvo
CEO LATAM Airlines



Tracy Cooper
CEO Bahamasair



Anko van der Werff
CEO Avianca



DIRECTOR EJECUTIVO & CEO | *DIRETOR-EXECUTIVO & CEO* | EXECUTIVE DIRECTOR & CEO



José Ricardo Botelho
ALTA Executive Director & CEO



EQUIPO EJECUTIVO EQUIPE EXECUTIVA EXECUTIVE TEAM

© photo: Desarrollo Bahía



En 2018 ALTA mudó su casa matriz a Ciudad de Panamá, Panamá con el objetivo de establecer su base en la región latinoamericana y aprovechar la conectividad que brinda el Hub de las Américas para atender con mayor facilidad a todos los países de la región. En este proceso, ALTA transformó su estructura organizacional para hacerla más ágil, horizontal y especializada.

Em 2018, a ALTA mudou sua sede para a Cidade do Panamá, no Panamá, com o objetivo de estabelecer sua base na região da América Latina e aproveitar a conectividade oferecida pelo Hub das Américas para atender todos os países da região de uma maneira mais eficiente. Nesse processo, a ALTA transformou sua estrutura organizacional para torná-la mais ágil, horizontal e especializada.

In 2018 ALTA moved its headquarters to Panama City, Panama with the objective of establishing its base in the Latin American region and taking advantage of the connectivity provided by the Hub of the Americas to easily serve all the countries in the region. In this process, ALTA transformed its organizational structure to make it more agile, horizontal and specialized.

EL EQUIPO | A EQUIPE | THE TEAM



Gonzalo Yelpo
Director Legal
diretor jurídico
Legal Director



Nicole Lorca
Directora de Comunicaciones
diretora de Comunicação
Head of Communications



Federico Botto
Desarrollador Web
desenvolvedor web
Web Developer



Virginio Corrieri
Director de Seguridad Operacional
diretor de Segurança Operacional
Head of Safety



Mercy Correia
Directora de Relaciones con la Industria
diretora de Relações com a Indústria
Head of Industry Relations



Carla Gaitán
Coordinadora Logística
coordenadora de logística
Logistics Coordinator



Juan Camilo Guerrero
Director de Mantenimiento y Operaciones Técnicas
diretor de Manutenção e Operações Técnicas
Head of Maintenance and Tech Ops



Johnny Gallardo
Director Contable
diretor de Contabilidade
Accountant



Mirna Cedeño
Asistente Ejecutiva
assistente executiva
Executive Assistant



Álvaro Godoy
Director de Combustible y Cargos Aeroportuarios
diretor de Taxas e Combustível
Head of Fuel and Airport Charges



Stephanie La Fuente
Asesora Legal
consultora jurídica
Legal Advisor



Juan Sarmiento
Director de Medioambiente y Económicos
diretor de Meio Ambiente e Economia
Head of Environment and Economics



Ignacio Serantes
Gerente de Eventos
gerente de eventos
Conferences & Events Manager

Air Europa, a model of sustainability and efficiency with its Dreamliner fleet

Safety, modernity and efficiency are the triple foundations of the strong commitment that Air Europa has made to its passengers and that it fulfils with its Dreamliner fleet. These are the most efficient aircraft on the market, capable of reducing their acoustic impact by 60% and fuel consumption and emissions by 20%.

Air Europa uses these planes for its routes beyond the Atlantic, where exceptional environmental performance goes hand in hand with passenger comfort and convenience; a sense of well-being that is further enhanced when flying in Business class.

The improved pressurisation in the cabin that helps passengers feel less tired by allowing the body to absorb up to 8% more oxygen; the new menus that have been served on board since the beginning of the year, made with fresh and seasonal products; a complete entertainment package; Wi-Fi service and the continuous service provided by the crew all ensure the passenger enjoys a unique experience on board.

And because every little detail counts, this experience is enhanced for passengers flying in the renovated Air Europa Business class, the layout of which means that passengers can enjoy direct access to the aisle. With flat bed seats, which can be converted into two-metre long beds, and all the comforts required by the corporate customer, the new Business class offers greater privacy and every seat can adapt to the work and rest needs of the passengers as desired. Furthermore, Business customers have the option to enjoy the cutting-edge culinary creations of Martín Berasategui, the prize-winning Spanish chef with 12 Michelin stars.

The renovation of the Air Europa fleet will be intensified throughout the financial year, as the company has received 14 new units of the Boeing 787-9 model. With these new planes, the airline will be able to operate more transoceanic routes and offer all its long-haul passengers the option to fly on the most sustainable aeroplane.

With its Dreamliner fleet, Air Europa offers flights with the greatest on-board efficiency in Spain and the company has been able to write a new chapter on commitment to the environment. Among other things, the renovation of the fleet, alongside the responsible use of natural resources, the use of increasingly more efficient operational and maintenance practices, the separation of waste and the progressive reduction of plastics on board, highlight the airline's commitment to corporate social responsibility and to moving towards a sustainable business model.





DIRECCIÓN DE ALTA A TRAVÉS DE LOS AÑOS GERENCIAMENTO DA ALTA AO LONGO DOS ANOS ALTA'S LEADERSHIP OVER THE YEARS

PRESIDENTES PRESIDENTES PRESIDENTS

DIRECTORES EJECUTIVOS DIRETORES EXECUTIVOS EXECUTIVE DIRECTORS

Julio Mario Santo Domingo
Presidente de la Junta Directiva de Avianca
Presidente do Conselho de Administração da Avianca
President of the Board Avianca

Elías López Ortega
Presidente Ejecutivo de Viasa
Presidente Executivo da Viasa
Executive President Viasa

Otto Escalante
Presidente Ejecutivo de Lacsá
Presidente Executivo da Lacsá
Executive President Lacsá

Sigfrido Paz Paredes
Director General de Aeroméxico
Diretor-Geral da Aeroméxico
General Director Aeroméxico

Patricio Sepúlveda
Presidente Ejecutivo de LAN Chile
Presidente Executivo da LAN Chile
Executive President LAN Chile

Helio Smidt
Presidente VARIG
President VARIG

Rubel Thomas
Presidente VARIG
President VARIG

Enrique Borgo Bustamante
Presidente Ejecutivo de TACA
Presidente Executivo da TACA
Executive President TACA

Federico Bloch Macias
Presidente Ejecutivo de TACA
Presidente Executivo da TACA
Executive President TACA

Roberto Dunn Barreiro
Presidente SAETA
President SAETA

Federico Bloch Macias
Presidente Ejecutivo de TACA
Presidente Executivo da TACA
Executive President TACA

1980 - DIEGO PARDO TOVAR

El Doctor Diego Pardo Tovar nació en Bogotá, es abogado graduado en la Universidad Nacional de Colombia. En el campo profesional, se desempeñó como Asesor de Organismos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia entre 1956 y 1958, fue Secretario del Consejo Nacional de Aeronáutica Civil de 1961 a 1962 y Jefe de la Oficina de Relaciones Internacionales del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil de Colombia entre 1962 y 1963. Se desempeñó como Delegado de Colombia ante el Concejo de la OACI entre 1963 y 1966 y en la Jefatura de la Oficina Jurídica de la Aeronáutica Civil entre 1968 y 1969. Fue Embajador Jefe de la Misión Permanente de Colombia ante la OACI entre 1969 y 1971 en Montreal, Canadá y, posteriormente, asesor de la OACI por muchos años más. El Doctor Diego Pardo Tovar fue el primer Director Ejecutivo de AITAL en 1980.

Doutor Diego Pardo Tovar nasceu em Bogotá, é advogado graduado na Universidade Nacional da Colômbia. No campo profissional, foi assessor de Organismos Internacionais do Ministério de Relações Exteriores da Colômbia entre 1956 e 1958, secretário do Conselho Nacional de Aeronáutica Civil de 1961 a 1962 e chefe do Escritório de Relações Internacionais do Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil da Colômbia entre 1962 e 1963. Ocupou a função/cargo de delegado da Colômbia diante do Conselho da OACI entre 1963 e 1966 e na sede do Escritório Jurídico da Aeronáutica Civil entre 1968 e 1969. Foi Embaixador - Chefe da Missão Permanente da Colômbia na OACI entre 1969 e 1971 em Montreal, Canadá e, posteriormente, assessor da OACI por muitos anos mais. Foi o primeiro diretor-executivo da AITAL em 1980.

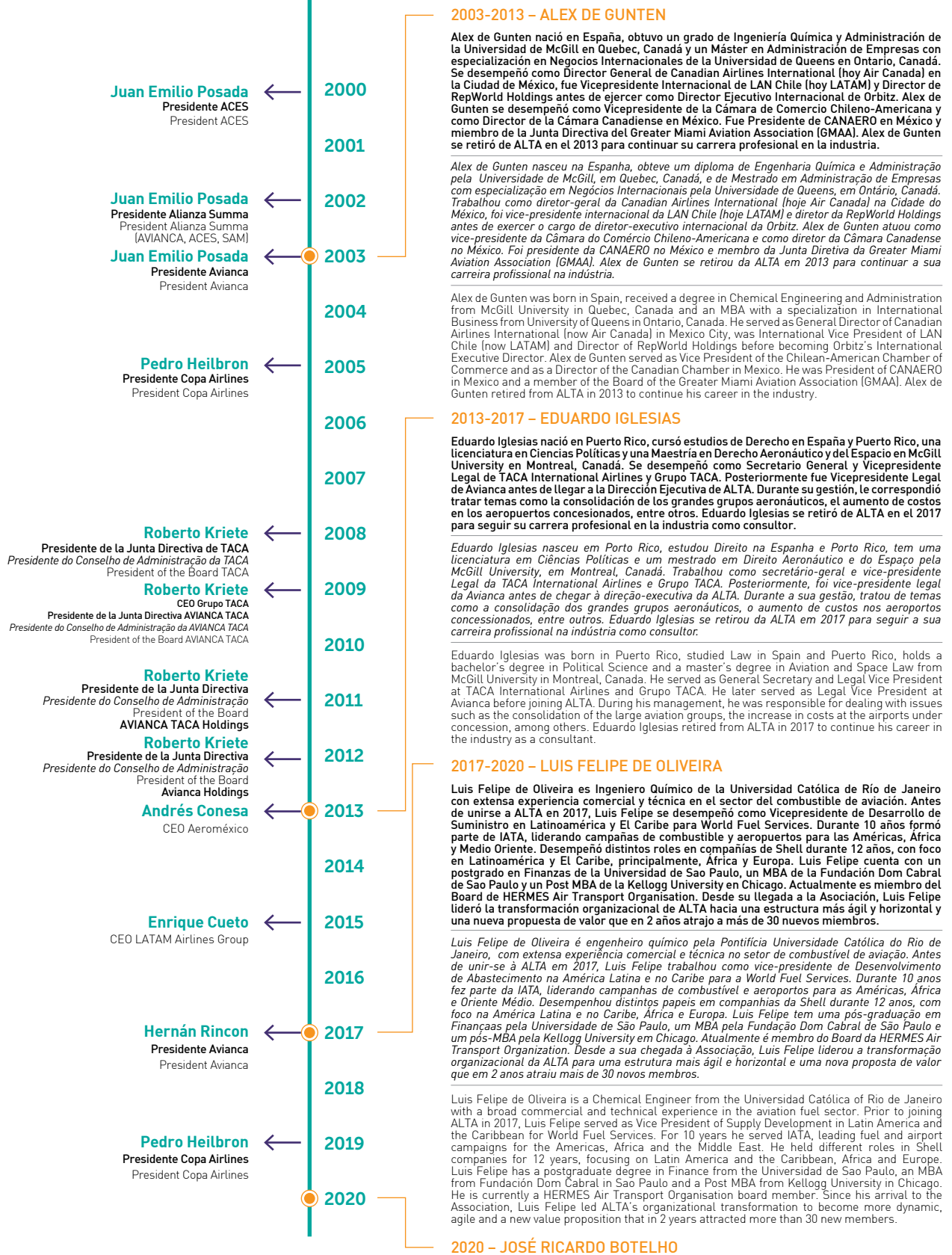
Dr. Diego Pardo Tovar was born in Bogotá, Colombia, he is a lawyer graduated from the Universidad Nacional de Colombia. In the professional field, he served as International Organizations Advisor at the Ministry of Foreign Affairs of Colombia from 1956 to 1958, was Secretary of the Civil Aviation National Council from 1961 to 1962 and Head of the International Relations' Office at the Civil Aviation Administrative Department of Colombia from 1962 to 1963. He served as Delegate of Colombia to the ICAO Council from 1963 to 1966 and as Head of the Civil Aviation Legal Office from 1968 to 1969. He was Chief Ambassador of the Colombian Permanent Mission to ICAO from 1969 to 1971 in Montreal, Canada, and subsequently advisor to ICAO for many years thereafter. Dr. Diego Pardo Tovar was the first AITAL's Executive Director in 1980.

1980-2003 - ERNESTO VÁSQUEZ ROCHA

El Doctor Ernesto Vásquez Rocha fue Director Ejecutivo de AITAL desde 1980 hasta el 6 de noviembre del 2003. El Doctor Vásquez Rocha se graduó de abogado en 1953 en la Universidad Nacional de Colombia. Cursó estudios de postgrado en el Instituto de Derecho de Navegación de la Universidad de Roma y en la Academia de Derecho Internacional de la Haya. Posteriormente ingresó al servicio diplomático colombiano y desempeñó diversos cargos en el exterior. Fue asesor jurídico del ministerio de Relaciones Exteriores y entre 1968 y 1970 fue miembro del Consejo de la OACI. En 1964 ingresó a Avianca y durante 24 años desempeñó el cargo de Vicepresidente Legal y Presidente Encargado en varias oportunidades. Fue asesor, gestor y promotor de AITAL desde su fundación y redactó los estatutos originales de la Asociación. El Dr. Vásquez Rocha mantuvo estrecha relación con los presidentes de las empresas asociadas para determinar las necesidades de las aerolíneas latinoamericanas y encontrar soluciones conjuntas para la consolidación del sector en la región. El Doctor Vásquez Rocha falleció en la ciudad de Bogotá el 16 de abril del 2004.

Doutor Ernesto Vásquez Rocha foi diretor-executivo da AITAL desde 1980 até o dia 6 de novembro de 2003. Graduou-se advogado em 1953 pela Universidade Nacional da Colômbia. Fez pós-graduação no Instituto de Direito de Navegação da Universidade de Roma e na Academia de Direito Internacional de Haya. Posteriormente, entrou no serviço diplomático colombiano e desempenhou diversos cargos no exterior. Foi assessor jurídico do Ministério de Relações Exteriores e, entre 1968 e 1970, foi membro do Conselho da OACI. Em 1964, ingressou na Avianca e durante 24 anos desempenhou o cargo de vice-presidente Legal e presidente encarregado em várias oportunidades. Foi assessor, gestor e promotor da AITAL desde a sua fundação e redigiu os estatutos originais da Associação. Dr. Vásquez Rocha manteve uma estreita relação com os presidentes das empresas associadas para determinar as necessidades das companhias aéreas latino-americanas e encontrar soluções conjuntas para a consolidação do setor na região. Doutor Vásquez Rocha faleceu na cidade de Bogotá no dia 16 de abril de 2004.

Dr. Ernesto Vasquez Rocha was AITAL's Executive Director from 1980 to November 6, 2003. Dr. Vásquez Rocha graduated from the Universidad Nacional de Colombia in 1953. He held postgraduate studies from the Instituto de Derecho de Navegación de la Universidad de Roma and from the Academia de Derecho Internacional de la Haya. He later entered the Colombian diplomatic service and held diverse positions abroad. He was legal advisor to the Ministry of Foreign Affairs and, from 1968 to 1970, was a member of the ICAO Council. In 1964 he joined Avianca and for 24 years he served as Legal Vice President and President-in-Charge on several occasions. He was an AITAL's advisor and promoter since its foundation and wrote the Association's original statutes. Dr. Vásquez Rocha maintained a close relationship with the presidents of the member companies to determine the needs of Latin American airlines and find joint solutions for the consolidation of the industry in the region. Dr. Vásquez Rocha passed away in the Bogota city on April 16, 2004.



PRIMEROS COLABORADORES PRIMEIROS COLABORADORES FIRST CONTRIBUTORS

Al momento de su fundación, la Asociación estableció una oficina en el antiguo Centro Administrativo de Avianca en Bogotá. Fue nombrada Secretaria Ejecutiva la Sra. Luz Estela Piedrahita, quien estuvo al lado del Director Ejecutivo. Posteriormente, esta posición la ocupó la Sra. Helena Hernández de Cano y, más adelante, la Sra. Isabel Santos de Sagarmínaga. La sucedió la Sra. Helena Lombana, quien se vinculó a AITAL en julio de 1986 como Secretaria Ejecutiva y se convirtió en la colaboradora de más antigüedad en la Asociación hasta su jubilación en 2018.

No momento de sua fundação, a Associação estabeleceu um escritório no antigo Centro Administrativo da Avianca em Bogotá. Foi nomeada secretária-executiva a Sra. Luz Estela Piedrahita, quem esteve ao lado do diretor-executivo. Posteriormente, esta posição foi ocupada pela Sra. Helena Hernández de Cano e, mais adiante, a Sra. Isabel Santos de Sagarmínaga. Em seguida a Sra. Helena Lombana, que foi vinculada à AITAL em julho de 1986 como secretária-executiva e se tornou a funcionária mais antiga na Associação até a aposentadoria em 2018.



Logo AITAL

At the time of its constitution, the Association established an office in the former Avianca Administrative Center in Bogotá. Ms. Luz Estela Piedrahita was appointed Executive Secretary and worked closely with the Executive Director. Subsequently, this position was held by Ms. Helena Hernández de Cano and later by Ms. Isabel Santos de Sagarmínaga. She was succeeded by Ms. Helena Lombana, who joined AITAL in July 1986 as Executive Secretary and became the Association longest-serving contributor until her retirement in 2018.

En 1985 se vinculó a la Asociación como Asesor a la Presidencia, Don Francisco Machler, quien en ese entonces se había jubilado después de años de servicio en Avianca. Se dedicó inicialmente al manejo y desarrollo de estudios de los temas tarifarios y más tarde se dedicó a los temas de seguridad aérea, seguridad en tierra y combustibles de aviación, coordinando los respectivos comités. Don Pachó, como cariñosamente se le conoce en el medio, se retiró de la Asociación en el año 2005.

Otro colaborador de la Asociación fue el Doctor Eduardo Dueri, quien estuvo a cargo de la edición del Boletín AITAL desde su creación. Más adelante, estuvo a cargo del tema del Y2K y los comités respectivos para preparar a las aerolíneas en lo que se llamó el virus del cambio de milenio.

En los años siguientes, con sus cambios a Miami y a Panamá, distintos profesionales formaron parte de la estructura de ALTA y apoyaron el desarrollo de la industria en la región. Hoy muchos sirven a diversas empresas de la industria y fuera de la industria.

Em 1985 foi incorporado à Associação como assessor da presidência, Don Francisco Machler, que havia se aposentado depois de anos de serviço na Avianca. Dedicou-se inicialmente à manutenção e desenvolvimento de estudos dos temas tarifários e, mais tarde, aos temas de segurança aérea, segurança em terra e combustíveis de aviação, coordenando os respectivos comitês. Don Pachó, como carinhosamente é conhecido no meio, se aposentou da Associação no ano de 2005.

Outro funcionário da Associação foi o Doutor Eduardo Dueri, responsável pela edição do Boletim AITAL desde a sua criação. Mais adiante, esteve encarregado do tema de Y2K e dos comitês respectivos para preparar as companhias aéreas no que foi chamado de bug do milênio.

Nos anos seguintes, com as suas mudanças para Miami e para o Panamá, diversos profissionais fizeram parte da estrutura da ALTA e apoiaram no desenvolvimento da indústria na região. Hoje, muitos servem a diversas empresas da indústria e fora da indústria.

In 1985 Don Francisco Machler joined the Association as Advisor to the Presidency after serving Avianca for several years. He was initially dedicated to the management and development of studies on tariff issues and later he dedicated to air and ground safety and aviation fuel issues, coordinating the respective committees. Don Pachó, as he is affectionately known in the industry, left the Association in 2005.

Another contributor to the Association was Dr. Eduardo Dueri, who was responsible for the AITAL Newsletter since its creation. Later, he was in charge of the Y2K issue and the respective committees to prepare the airlines in what was called the millennium change virus.

In the following years, with its moves to Miami and Panama, different professionals were part of ALTA's structure and supported from different roles the development of the industry in the region. Today many serve diverse companies in the industry and outside of it.

COMITÉS Y GRUPOS DE TRABAJO
COMITÊS E GRUPOS DE TRABALHO
COMMITTEES AND WORKING GROUPS





COMITÉS Y GRUPOS DE TRABAJO COMITÊS E GRUPOS DE TRABALHO COMMITTEES AND WORKING GROUPS

ALTA cuenta con siete comités y grupos de trabajo que se enfocan en promover intereses comunes de la aviación y buscar soluciones a los desafíos que enfrenta la región para desarrollar un transporte aéreo más seguro, eficiente y responsable con el medioambiente.

A ALTA conta com vários comitês e grupos de trabalho que se dedicam a promover interesses comuns da indústria aérea e buscar soluções para os desafios que enfrenta a região para desenvolver um transporte aéreo mais seguro, eficiente e responsável com o meio ambiente.

ALTA has seven committees and working groups that focus on furthering the air transport industry and designing solutions to the region's challenges to develop a safer, more efficient and environmentally responsible aviation.

LOS COMITÉS DE ALTA SON:

- Comité de Mantenimiento y MRO
- Comité de Compras Técnicas
- Comité Legal y de Asuntos Aeropolíticos
- Comité de Seguridad Operacional
- Comité de Prevención de Fraude
- Comité de Medioambiente
- Comité de Combustible

OS COMITÊS DA ALTA SÃO:

- *Comitê de Manutenção e MRO*
- *Comitê de Compras Técnicas*
- *Comitê Legal e de Assuntos Aeropolíticos*
- *Comitê de Segurança Operacional*
- *Comitê de Prevenção de Fraude*
- *Comitê de Meio ambiente*
- *Comitê de Combustíveis*

ALTA COMMITTEES ARE:

- Maintenance & MRO Committee
- Technical Procurement Committee
- Legal & Aeropolitical Affairs Committee
- Safety Committee
- Fraud Prevention Committee
- Environment Committee
- Fuel Committee



COMITÉ DE MANTENIMIENTO Y MRO

COMITÊ DE MANUTENÇÃO TÉCNICA E MRO

MAINTENANCE AND MRO COMMITTEE



El Comité de Mantenimiento Técnico y MRO tiene como misión facilitar y fomentar la cooperación, el intercambio de información y experiencias y la ejecución de acciones conjuntas entre las aerolíneas miembro de ALTA para el mejoramiento continuo del mantenimiento aeronáutico. El Comité de Mantenimiento Técnico y MRO es una alianza técnica activa que actúa conjunta y coordinadamente para la protección y el impulso de los intereses de sus miembros. Fundado hace más de 30 años, este comité es el grupo primario de los grupos de trabajo de ALTA.

O Comitê de Manutenção Técnica e MRO tem como missão facilitar e aumentar a cooperação, o intercâmbio de informação e experiências e a execução de ações conjuntas entre as companhias aéreas membro da ALTA para a melhoria contínua da manutenção aeronáutica. O Comitê de Manutenção Técnica e MRO é uma aliança técnica ativa que atua juntamente e coordenadamente para a proteção e o impulso dos interesses dos seus membros. Fundado há mais de 30 anos, este comitê é o grupo primário dos grupos de trabalho da ALTA.

The Maintenance and MRO Committee's mission is to facilitate and promote cooperation, the exchange of information and experiences, and the execution of joint actions among ALTA member airlines for the continuous improvement of aeronautical maintenance. The Maintenance and MRO Committee is an active technical alliance that acts jointly and in coordination for the protection and promotion of the interests of its members. Founded more than 30 years ago, this committee is the primary group of ALTA's working groups.



COMITÉ DE COMPRAS TÉCNICAS

COMITÊ DE COMPRAS TÉCNICAS

TECHNICAL PROCUREMENT COMMITTEE



Este comité busca compartir y mejorar el proceso de compras de las aerolíneas para reducir costos y perfeccionar el proceso de mantenimiento para que las flotas operen en óptimas condiciones. Al mismo tiempo, permite a los proveedores acceder a las aerolíneas de la región para identificar áreas de oportunidad, agilizar entregas y mejorar el proceso de adquisición de partes.

Este grupo lidera una iniciativa para evaluar a los proveedores con el fin de elevar los estándares y reducir costos en la región de América Latina y el Caribe, buscando que la información sea cada vez más robusta y completa para que proveedores pequeños y consolidados obtengan retroalimentación de primera mano para mejorar sus procesos y oferta.

Este comitê procura compartilhar e melhorar o processo de compras das companhias aéreas na redução de custos e aperfeiçoamento do processo de manutenção para que as frotas operem em excelentes condições. Ao mesmo tempo, permite que os fornecedores tenham acesso às companhias aéreas da região para identificar as áreas de oportunidade, agilizar entregas e melhorar o processo de aquisição de peças com os fornecedores.

Este grupo lidera uma iniciativa para avaliar os fornecedores com a finalidade de elevar os padrões, reduzir custos na região da América Latina e do Caribe, fazendo com que a informação seja cada vez mais robusta e completa para que os fornecedores pequenos e consolidados obtenham um feedback de primeira mão para melhorar seus processos e oferta.

This committee seeks to share and improve the airline purchasing process to reduce costs and improve the maintenance process so that fleets operate in optimal conditions. At the same time, it allows suppliers to access airlines in the region to identify areas of opportunity, expedite deliveries and improve the process of procurement.

This group is leading an initiative to evaluate suppliers with the objective of raising standards and reducing costs in the Latin American and Caribbean region, seeking to make information increasingly robust and complete so small and consolidated suppliers obtain first-hand feedback to improve the offer.

COMITÉ LEGAL Y DE ASUNTOS AEROPOLÍTICOS COMITÊ LEGAL E DE ASSUNTOS AEROPOLÍTICOS LEGAL & AEROPOLITICAL AFFAIRS COMMITTEE



El Comité Legal y de Asuntos Aeropolíticos reúne a los encargados de las áreas legales, regulatorias y aeropolíticas de las líneas aéreas con el objetivo de analizar los desafíos de la industria y fijar una posición común, eficiente y sólida ante autoridades de aviación civil, agencias gubernamentales, administraciones de aeropuertos y organizaciones multilaterales.

Este Comité mantiene reuniones mensuales y se reúne presencialmente dos veces al año para coordinar actividades que logren mantener el equilibrio justo entre el usuario del transporte aéreo, la industria y partes interesadas. Regulaciones, cobros, derecho al pasajero, medioambiente, licencias, son algunos de los temas abordados por este comité.



O Comitê Legal e de Assuntos Aeropolíticos reúne os encarregados das áreas legais, regulatórias e aeropolíticas das companhias aéreas com o objetivo de analisar os desafios da indústria e estabelecer uma posição comum, eficiente e sólida diante das autoridades da aviação civil, agências governamentais, administrações de aeroportos e organizações multilaterais.

Este comitê mantém reuniões mensais e reúne-se presencialmente duas vezes por ano para coordenar atividades que consigam manter o equilíbrio justo entre o usuário do transporte aéreo, a indústria e partes interessadas. Regulamentações, cobranças, direito do passageiro, meio ambiente, licenças, são alguns dos temas abordados por este comitê.

The Legal and Aeropolitical Affairs Committee brings together airline executives in charge of the legal, regulatory and aeropolitical areas with the aim of analyzing the challenges of the industry and establishing a common, efficient and solid position in representation of Latin America and Caribbean airlines before civil aviation authorities, government agencies, airport administrations and multilateral organizations.

This committee holds monthly meetings and meets in person twice a year to coordinate activities to achieve a fair balance between the users of air transport, industry and stakeholders. Regulations, charges, passenger rights, environment and licenses are some of the issues addressed by this committee.

COMITÉ DE SEGURIDAD OPERACIONAL COMITÊ DE SEGURANÇA OPERACIONAL SAFETY COMMITTEE



Segurança operacional é a prioridade número um da ALTA e o Comitê de Segurança Operacional ALTA/IATA ajuda a promover a troca de informação, dados e estatísticas para identificar os principais riscos operacionais na região e buscar medidas para mitigá-los, assim como compartilhar as melhores práticas entre operadores e autoridades para melhorar as qualificações de segurança operacional na região.

Este comitê trabalha em uma série de iniciativas como representante da indústria no Grupo Regional sobre Segurança Operacional da Aviação – Panamericano, onde se desenvolvem projetos regionais para mitigar as principais áreas de risco.

Seguridad operacional es la prioridad número uno de ALTA y el Comité de Seguridad Operacional ayuda a promover el intercambio de información, datos y estadísticas para identificar los principales riesgos operativos en la región y buscar medidas para mitigarlos, así como intercambiar las mejores prácticas entre operadores y autoridades para mejorar las calificaciones de seguridad operacional en la región.

Este comité trabaja en una serie de iniciativas como representante de la industria en el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA), donde se desarrollan proyectos regionales para mitigar las principales áreas de riesgo.

Safety is ALTA's number one priority, and the ALTA/IATA Safety Committee helps to promote the exchange of information, data and statistics aimed at identifying the main operative risks in the region and to seek measures to mitigate them, as well as to exchange best practices between operators and authorities to improve safety ratings in the region.

This committee works on a series of initiatives as an industry representative on the Regional Aviation Safety Group – Pan American, where projects are developed at the regional level to mitigate main areas of risk.

COMITÉ DE PREVENCIÓN DE FRAUDE COMITÊ DE PREVENÇÃO DE FRAUDE FRAUD PREVENTION COMMITTEE



La misión del Comité de Prevención de Fraude es compartir experiencias e implementar estrategias dirigidas a reducir las pérdidas monetarias por motivos de fraude. Este comité trabaja con emisores de tarjetas de crédito, bancos, agencias de viajes y autoridades para identificar incidencias y fomentar una cultura de prevención.

Una de las iniciativas en las que el comité participa activamente es el Global Day of Action, una jornada en colaboración estrecha con entidades policiales internacionales como EUROPOL y AMERIPOL, operadores y entidades bancarias para identificar redes que se dedican al fraude con tarjetas de crédito. Gracias a esta iniciativa se ha logrado capturar a bandas criminales e individuos dedicados al fraude cibernético.

Desde el 2017 y hasta la fecha, el comité ha formado grupos de trabajo locales en Colombia, México, Brasil, Perú, Argentina, Chile y Bolivia con el objetivo de identificar los problemas específicos relacionados con fraude en medios de pago en cada país.



A missão do Comitê de Prevenção de Fraude é compartilhar experiências e implementar estratégias dirigidas a reduzir as perdas financeiras por motivos de fraude. Este comitê trabalha com emissores de cartões de crédito, bancos, agências de viagens e autoridades para identificar ocorrências e fomentar uma cultura de prevenção.

Uma das iniciativas das quais o comitê participa ativamente é o Global Day of Action (DoA na sigla em inglês), uma jornada com a colaboração extrema entre entidades policiais internacionais, como a EUROPOL e a AMERIPOL, operadores e entidades bancárias para identificar redes que se dedicam à fraude com cartões de crédito. Graças a estas iniciativas foi possível capturar quadrilhas e indivíduos dedicados à fraude cibernética.

Desde 2017 até a data de hoje, o comitê formou grupos de trabalho locais na Colômbia, México, Brasil, Peru, Argentina, Chile e Bolívia com o objetivo de identificar os problemas específicos relacionados com a fraude nos meios de pagamento em cada país.



The mission of the Fraud Prevention Committee is to share experiences and implement strategies aimed at reducing monetary losses due to fraud. This committee works with credit card issuers, banks, travel agencies and authorities to identify incidents and foster a culture of prevention.

One of the initiatives in which the committee actively participates is the Global Day of Action (DoA), a day organized in close collaboration with international law enforcement agencies such as EUROPOL and AMERIPOL, operators and banks to identify networks dedicated to credit card fraud. Thanks to these initiatives, criminal bands and individuals dedicated to cyber fraud have been captured.

Since 2017, the committee has formed local working groups in Colombia, Mexico, Brazil, Peru, Argentina, Chile and Bolivia with the objective of identifying specific problems related to fraud in payment methods in each country.

COCKPIT/AVIONICS

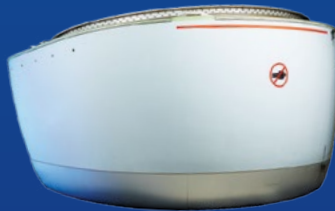
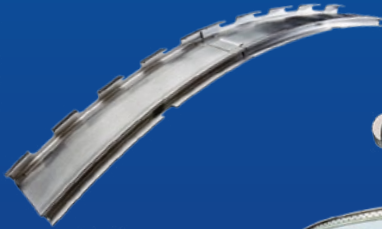
INUs, IRUs
Display Units
DGAs
Instruments

Autopilots
Battery Packs
Cockpit Paper
Radomes



FUSELAGE/INTERIORS

In Flight Entertainment
Lavatories
Seat Parts
Tray Tables
Galleys
Overhead Bins



ENGINES

CFM56
CF6
CF34
PW2000
PW4000
V2500
JT8D
JT9D
LM2500/500/600
GE-90

Combustion Chambers
Blades & Vanes
Fan Exit Guide Vanes
Shrouds (single crystal & equiax)
Thrust Reversers
Nose Cowl
Acoustic Panels
Pneumatic/Bleed/Anti Ice Valves
Heat Shields
Trent

Insulation Blankets
Fuel Pumps
Nozzles
Gears
Shafts
Bearings
Starters
Rings
Spacers
Expendables

HEICO

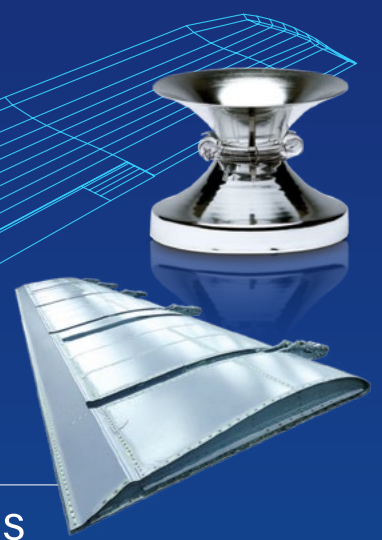
HEICO Offers a Wide Range of
MRO Solutions



WINGS

Flight Controls
Actuation Systems
Guides
Lightning

Slats
Flaps
Leading Edges
Ailerons



LANDING GEAR

Wheels and Brakes
Landing Gear



COMPONENTS

Electro-Mechanical
Hydraulic Pumps
ACMs, CSD/IDG
Pneumatics
Batteries
Valves
APUs



Congratulations to ALTA on its 40th anniversary!



PARTS

REPAIR

DISTRIBUTION

www.HEICO.com

COMITÉ DE MEDIOAMBIENTE

COMITÉ DO MEIO AMBIENTE

ENVIRONMENT COMMITTEE



El Comité de Medioambiente de ALTA comparte con las aerolíneas miembro de ALTA las mejores prácticas globales en materia medioambiental para la creación de un marco regulatorio con las autoridades de la región.

En coordinación con el Comité Legal y Aeropolítico, vela por el correcto cumplimiento de las regulaciones existentes y aboga por un marco legal consistente en la región que siga los lineamientos establecidos en OACI. Juntamente con el Comité de Combustible, lidera iniciativas para reducir el impacto ambiental producto de las operaciones de sus aerolíneas miembros, promoviendo vuelos más eficientes a través de la optimización del espacio aéreo y operaciones en aeropuertos. Durante el 2019, el comité participó en discusiones y diferentes iniciativas relacionadas con la adopción de CORSIA, en particular con la fase de monitoreo, reporte y verificación (MRV por sus siglas en inglés). El comité apoya la implementación de los cuatro pilares para alcanzar un crecimiento neto de emisiones a partir de 2020.

O Comitê do Meio Ambiente da ALTA coordena juntamente com as companhias aéreas membro da ALTA as melhores práticas globais relacionadas ao meio ambiente para a criação de um marco regulatório com as autoridades da região.

Em coordenação com o Comitê Legal e Aeropolítico, vela pelo cumprimento de forma correta das regulamentações existentes e advoga por um marco legal consistente na região, que siga os

alinhamentos estabelecidos na OACI. Juntamente com o Comitê de Combustível, lidera iniciativas para reduzir o impacto ambiental gerado pelas operações de suas companhias aéreas membros, promovendo voos mais eficientes por meio da otimização dos espaços de voo e operações nos aeroportos. Durante 2019, o comitê participou de discussões e diferentes iniciativas relacionadas à adoção da CORSIA, em particular com a fase de monitoramento, relatório e verificação (MRV na sigla em inglês). O comitê apoia a implementação dos quatro pilares para alcançar um crescimento líquido de emissões desde 2020.

The ALTA Environment Committee coordinates jointly with ALTA member airlines on the best global environmental practices for the creation of a regulatory framework with the authorities of the region.

Together with the Legal and Aeropolitical Affairs Committee, it ensures the correct compliance of existing regulations and advocates for a consistent legal framework in the region, which follows global guidelines established by ICAO. Together with the Fuel Committee, it leads initiatives to reduce the environmental impact resulting from the airlines operations, promoting more efficient flights through the optimization of air space and operations at airports. During 2019, the committee participated in discussions and different initiatives related to the adoption of CORSIA, particularly with the monitoring, reporting and verification (MRV) phase. The committee supports the implementation of the four pillars to achieve a net emission growth as off 2020.

COMITÉ DE COMBUSTIBLE

COMITÉ DE COMBUSTÍVEL

FUEL COMMITTEE



Establecido en 2005, el Comité de Combustible identifica y desarrolla sinergias entre operadores aeroportuarios, proveedores de combustible, gobiernos y aerolíneas, promueve diálogos y mejores prácticas para procurar mayor transparencia, libre acceso, consistencia y previsibilidad en los precios del combustible jet en la región, así como el aprovisionamiento adecuado, seguro y de calidad, el establecimiento de tasas más competitivas y el desarrollo de infraestructura eficiente que permitan impulsar los mercados de Latinoamérica y el Caribe.

El comité se esfuerza por garantizar que las tarifas y los cargos estén en línea con las políticas de la industria dictadas por la OACI. En este sentido, el comité ha cumplido con su cronograma de actividades con sesiones el primer semestre de 2018 en Cancún, el segundo semestre de 2018 en Miami, el primer semestre de 2019 en Panamá y el segundo semestre de 2019 en Nueva Orleans, con reuniones entre aerolíneas y proveedores para identificar las prioridades y directrices de trabajo en búsqueda de eficiencias y mejores prácticas.

Estabelecido em 2005, o Comitê de Combustível ALTA/IATA identifica e desenvolve sinergias entre operadores aeroportuários, fornecedores de combustível, governos e companhias aéreas,

promove diálogos e melhores práticas para ter maior transparência, acesso livre, consistência e previsibilidade nos preços do combustível jet na região, o fornecimento adequado, seguro e de qualidade, assim como o estabelecimento de taxas mais competitivas e o desenvolvimento de infraestrutura eficiente que permitam impulsionar os mercados da América Latina e do Caribe.

O Comitê se esforça para garantir que as tarifas e os cargos atuais estejam em linha com as políticas da indústria citadas pela OACI. Neste sentido, o comitê de combustível cumpriu o seu cronograma de atividades com sessões no primeiro semestre de 2018 em Cancun, no segundo semestre de 2018 em Miami e no primeiro semestre de 2019 no Panamá, com reuniões entre companhias aéreas e fornecedores para identificar as prioridades e diretrizes de trabalho na região em busca de eficiências e melhores práticas.

Established in 2005, the ALTA/IATA Fuel Committee identifies and develops synergies between airport operators, fuel suppliers, governments and airlines. In addition, it promotes dialogues and best practices to ensure greater transparency, free access, consistency and predictability in jet fuel prices in the region; and an adequate, safe and quality provisioning; as well as the establishment of more competitive rates and an efficient infrastructure to develop Latin American and Caribbean markets.

The Committee strives to ensure that current rates and charges are in accordance with industry policies dictated by ICAO. In this regard, the fuel committee has complied with its schedule of activities with sessions in the first half of 2018 in Cancun, the second half of 2018 in Miami and the first half of 2019 in Panama. These sessions allow close meetings between airlines and suppliers to identify work priorities and guidelines in the region looking for efficiencies and best practices.

CONFERENCIAS
CONFERÊNCIAS
CONFERENCES






CCMA & MRO CONFERENCE

Como el comité más antiguo de su naturaleza, el Comité de Compradores de Material Aeronáutico (CCMA) se ha convertido en una marca legendaria en la historia de la aviación en la región. El CCMA & MRO Conference de ALTA es un evento único de tres días que reúne a representantes de mantenimiento y compras técnicas de aerolíneas y proveedores de la industria.

La conferencia crea la oportunidad conveniente para que los profesionales de la industria se relacionen, intercambien ideas, debatan temas y obtengan conocimiento.

EL CCMA & MRO CONFERENCE DE ALTA ES LA CONFERENCIA ANUAL DE MANTENIMIENTO Y COMPRAS TÉCNICAS CON MÁS LARGA TRAYECTORIA EN LA INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN EN LAS AMÉRICAS

y el principal encuentro para desarrollar soluciones efectivas que maximicen la huella económica y social de la aviación en la región.

Bajo la organización de ALTA, la conferencia ha incorporado importantes actividades como los mini-meetings entre aerolíneas y proveedores, las reuniones privadas, la reunión del comité técnico, el área de exhibición y la diversificación de los eventos sociales que promueven el networking basado en la conexión más personal entre los participantes.

Como o comitê mais antigo de sua natureza, o CCMA se tornou numa marca lendária na história da aviação na região. O CCMA & MRO Conference da ALTA é um evento único de três dias que reúne representantes de manutenção e compras técnicas das companhias aéreas e fornecedores da indústria.

A conferência cria a oportunidade conveniente para que os profissionais da indústria se relacionem, troquem ideias, debatam temas e desafios e obtenham conhecimento.

O ALTA CCMA & MRO CONFERENCE É A CONFERÊNCIA ANUAL DE MANUTENÇÃO E COMPRAS TÉCNICAS COM A MAIS LONGA EXPERIÊNCIA NO SETOR DE AVIAÇÃO NAS AMÉRICAS

e a principal reunião para desenvolver soluções eficazes que maximizam a pegada econômica e social da aviação na região.

Sob a organização da ALTA, a conferência incorporou atividades importantes, como minireuniões entre companhias aéreas e fornecedores, reuniões privadas, reunião do comitê técnico, área de exposições e diversificação de eventos sociais que promovem o networking baseado em conexão mais pessoal entre os participantes.

As the longest standing committee of its nature, the CCMA has become a legendary trademark in the history of aviation in the region. ALTA's CCMA & Aircraft MRO Conference is a unique three-day event that brings together Latin American and Caribbean technical purchasing and maintenance airline representatives, and industry suppliers.

The conference creates the convenient opportunity for industry professionals to network, exchange ideas, debate issues and challenges, and gather knowledge.

THE MISSION OF THE ALTA CCMA & MRO CONFERENCE IS TO BE THE PREMIER ANNUAL MAINTENANCE AND TECHNICAL PURCHASING CONFERENCE

in order to develop effective solutions that maximize aviation's economic and social footprint in the region.

Under ALTA's organization, the conference has incorporated important activities such as mini meetings between airlines and suppliers, private meetings, the technical committee meeting, the exhibition area and the diversification of social events to promote networking based on a more personal connection between the participants.

LÍNEA DE TIEMPO

LINHA DO TEMPO

TIMELINE






PAN AMERICAN AVIATION SAFETY SUMMIT

EL PAN AMERICAN AVIATION SAFETY SUMMIT ES EL ENCUENTRO ANUAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN COMERCIAL DE LA REGIÓN DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

reconocido por convocar a autoridades de aviación civil, fabricantes de aeronaves, aerolíneas, aeropuertos, controladores aéreos, escuelas de vuelo y asociaciones de la industria para revisar las estadísticas y tendencias en materia de seguridad operacional que impulsarán el desarrollo sustentable del transporte aéreo en la región.

Esta conferencia brinda estadísticas actualizadas sobre los avances en seguridad operacional regionales y globales, mejores prácticas de los operadores de la región y espacios para debatir propuestas para mejorar los estándares de seguridad en América Latina y el Caribe.

O PAN AMERICAN AVIATION SAFETY SUMMIT É UM DOS EVENTOS DE SEGURANÇA OPERACIONAL MAIS IMPORTANTES DA AVIAÇÃO COMERCIAL NA REGIÃO DA AMÉRICA LATINA E DO CARIBE

reconhecido por convocar autoridades da aviação civil, fabricantes de aeronaves, companhias aéreas, aeroportos, controladores aéreos, escolas de voo e associações da indústria para revisar estatísticas e tendências em matéria de segurança operacional que impulsionarão o desenvolvimento sustentável do transporte aéreo na região.

Esta conferência fornece estatísticas atualizadas sobre os avanços de segurança regionais e globais, melhores práticas dos operadores na região e espaços para discutir propostas para melhorar os padrões de segurança na América Latina e no Caribe.

THE PAN AMERICAN AVIATION SAFETY SUMMIT IS ONE OF THE MOST IMPORTANT AVIATION SAFETY CONFERENCES IN THE LATIN AMERICAN AND CARIBBEAN COMMERCIAL AVIATION

recognized for bringing together civil aviation authorities, aircraft manufacturers, airlines, airports, air traffic controllers, flight schools, and industry associations to review safety statistics and trends that will drive the sustainable development of air transport in the region.

This conference provides updated statistics on regional and global safety advancements, best practices of operators in the region and spaces to discuss proposals to improve safety standards in Latin America and the Caribbean.

LÍNEA DE TIEMPO LINHA DO TEMPO TIMELINE





El ALTA Aviation Law Americas se ha consolidado como un importante lugar de encuentro con las áreas legales de las aerolíneas y los despachos que trabajan con los operadores en Latinoamérica.

SE TRATA DE UNA DE LAS REUNIONES MÁS PRESTIGIOSAS EN MATERIA LEGAL DE LA INDUSTRIA AÉREA

por sus temas perspicaces y estimulantes con el objetivo de abordar los desafíos más relevantes y actuales que enfrenta la industria.

O ALTA Aviation Law Americas estabeleceu-se como um importante ponto de encontro com as áreas jurídicas das companhias aéreas e os escritórios que trabalham com as operadoras da América Latina.

É UMA DAS REUNIÕES DE MAIOR PRESTÍGIO EM MATÉRIAS JURÍDICAS DO SETOR AÉREO

por questões perspicazes e estimulantes, com o objetivo de enfrentar os desafios mais relevantes e atuais que o setor enfrenta.

The ALTA Aviation Law Americas has cemented its position as an important meeting place for airlines legal areas and law firms in Latin America.

IT IS ONE OF THE MOST PRESTIGIOUS LEGAL AVIATION GATHERINGS

for its insightful and stimulating topics aiming to tackle the most relevant and current challenges faced by the industry.

LÍNEA DE TIEMPO LINHA DO TEMPO TIMELINE





ALTA AIRLINE LEADERS FORUM

EL ALTA AIRLINE LEADERS FORUM ES EL MAYOR EVENTO DE LÍDERES DE AVIACIÓN EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE.

El Foro de ALTA está diseñado para estimular un diálogo internacional cercano entre los más altos ejecutivos de la industria aérea y representantes de gobierno con el objetivo de analizar y definir la mejor manera de navegar los principales desafíos que enfrenta la región para que la aviación continúe desarrollándose y alcance su gran potencial.

O ALTA AIRLINE LEADERS FORUM É O MAIOR EVENTO DE LÍDERES DA AVIAÇÃO NA AMÉRICA LATINA E NO CARIBE.

O ALTA Forum foi criado para estimular um estreito diálogo internacional entre os mais altos executivos do setor aéreo e representantes do governo, com o objetivo de analisar e definir a melhor maneira de enfrentar os principais desafios da região para que a aviação continue a se desenvolver e alcançar seu grande potencial.

THE ALTA AIRLINE LEADERS FORUM IS THE LARGEST EVENT OF ITS NATURE IN THE LATIN AMERICAN AND CARIBBEAN COMMERCIAL AVIATION INDUSTRY.

ALTA's Forum is designed to stimulate an international dialogue between top industry executives and government representatives with the objective of analyzing and defining the best way to navigate the main challenges in the region for the industry to develop and reach its full potential.

LÍNEA DE TIEMPO LINHA DO TEMPO TIMELINE

MIAMI, FLORIDA
USA



2004

2005



MIAMI, FLORIDA
USA

CANCUN
MEXICO



2006

2007



CANCUN
MEXICO

CANCUN
MEXICO
Nov 19-21



2008

2009



CARTAGENA
COLOMBIA
Oct 14-16

PANAMA CITY
PANAMA
Nov 17-19



2010

2011



RIO DE JANEIRO
BRAZIL
Nov 16-18

PANAMA CITY
PANAMA
Nov 14-16



2012

2013



CANCUN
MEXICO
Nov 13-15

NASSAU
BAHAMAS
Nov 12-14



2014

2015



SAN JUAN
PUERTO RICO
Nov 15-17

MEXICO CITY
MEXICO
Nov 13-15



2016

2017



BUENOS AIRES
ARGENTINA
Nov 19-21

PANAMA CITY
PANAMA
Oct 28-30



2018

2019



BRASILIA
BRAZIL
Oct 27-29

¡Conectamos al mundo
a través de una gran red!



Volamos a 318 destinos
en 118 países

airfrance.com

AIRFRANCE 

 **KLM** 

klm.com

**RECONOCIMIENTOS
OTORGADOS POR ALTA**
*RECONHECIMENTOS
CONCEDIDOS PELA ALTA*
ALTA AWARDS





RECONOCIMIENTOS
OTORGADOS POR ALTA
*RECONHECIMENTOS
CONCEDIDOS PELA ALTA*
ALTA AWARDS



PREMIO FEDERICO BLOCH
PRÊMIO FEDERICO BLOCH
FEDERICO BLOCH AWARD

Premio Federico Bloch fue creado en 2004 en honor a quien fue un pionero de la aviación latinoamericana e impulsor de la creación del grupo TACA. El premio reconocía el liderazgo sobresaliente en el avance e integración de la industria comercial en Latinoamérica y el Caribe. Este reconocimiento estuvo vigente hasta el año 2016.

O Prêmio Federico Bloch foi criado em 2004 em homenagem aquele que foi um pioneiro da aviação latino-americana e incentivador da criação do grupo TACA. O prêmio reconhecia a liderança notável no avanço e integração da indústria comercial na América Latina e no Caribe. Este reconhecimento esteve vigente até o ano 2016.

The Federico Bloch Award was created in 2004 to honor a pioneer in Latin American aviation and the driving force behind the creation of Grupo TACA. The award recognized outstanding leadership in the progress and integration of the commercial industry in Latin America and the Caribbean. This recognition was awarded until 2016.



**FEDERICO
BLOCH**

GANADORES | VENCEDORES | WINNERS

- | | | |
|---|--|---|
| 2004 Enrique Cueto Plaza
LAN CEO | 2008 Pedro Heilbron
Copa Airlines CEO | 2012 Andrés Conesa
Aeromexico CEO |
| 2005 Constantino de Oliveira Jr.
GOL CEO | 2009 Enrique Beltranena
Volaris CEO | 2013 Alex de Gunten
Business Development Officer HEICO |
| 2006 Mauricio Botelho
Embraer President and CEO | 2010 Matías Campiani
PLUNA CEO | 2014 German Efromovich
CEO Synergy Group |
| 2007 Robert Booth
AvGroup Chairman | 2011 David Neeleman
Azul Linhas Aéreas CEO | 2015 Steve Udvar-Hazy
CEO Air Lease Corp. |
| | | Roberto Kriete
Co-Founders Avianca
Holdings S.A.
John Plueger
President Air Lease Corp. |



**ROLIM
AMARO**

PREMIO ROLIM AMARO
PRÊMIO ROLIM AMARO
ROLIM AMARO AWARD

Premio Rolim Amaro fue establecido en 2005 en honor al CEO y fundador de TAM, Cap. Adolfo Rolim Amaro. El premio anual reconocía la excelencia en el servicio y era presentado por determinación de las aerolíneas a una organización de la región que hubiese demostrado la más alta excelencia de servicio. Este reconocimiento estuvo vigente hasta el año 2016.

O Prêmio Rolim Amaro foi estabelecido em 2005 em homenagem ao CEO e fundador da TAM, Cap. Adolfo Rolim Amaro. O prêmio anual reconhecia a excelência no serviço e era apresentado pela determinação das companhias aéreas a uma organização da região que tivesse demonstrado a mais alta excelência de serviço. Este reconhecimento esteve vigente até o ano 2016.

Rolim Amaro Award was created in 2005 in honor of TAM's CEO and founder, Cap. Adolfo Rolim Amaro. The annual award recognized service excellence and was presented by the airlines to an organization in the region that would have demonstrated the highest level of service excellence. This recognition was awarded until 2016.

GANADORES | VENCEDORES | WINNERS

- | | |
|--|--|
| 2005 SCL Terminal Aéreo (Santiago de Chile) | 2011 Embraer (Brazil) |
| 2006 Tocumén Internacional (Panama) | 2012 Civil Aeronautical Administration of Chile |
| 2007 SCL Terminal Aéreo (Santiago de Chile) | 2013 Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) |
| 2008 No candidate was deemed sufficiently meritorious | 2014 No candidate was deemed sufficiently meritorious |
| 2009 AMAIT Toluca International Airport (Mexico) | 2015 Tocumen International Airport (Panama) |
| 2010 TALMA, Airport Services (Peru) | |

ALAS DE AMÉRICA**ALAS DE AMÉRICA****ALAS DE AMÉRICA AWARD**

Alas de América es una iniciativa creada por ALTA en 2017 para reconocer a una persona o institución -privada o gubernamental- que haya contribuido o esté contribuyendo significativamente al crecimiento y mejora continua de la industria aeronáutica en América Latina y El Caribe.

O Alas de América é uma iniciativa criada pela ALTA em 2017 para reconhecer uma pessoa ou instituição - privada ou governamental - que contribuiu ou está contribuindo significativamente para o crescimento e a melhoria contínua da indústria aeronáutica na América Latina e no Caribe.

Alas de América was born as an initiative to recognize a person, or private or governmental institution that has made or is making a significant contribution to the growth and continuous improvement of the aviation industry in the Latin America and Caribbean region.

**2017**

Alas de América 2017 fue entregado en Buenos Aires a Rafael Alonso, Presidente de Airbus para Latinoamérica y El Caribe, en reconocimiento a su cerca de 35 años de servicio en los que ha personificado el significado de este galardón por su fidelidad, humanidad, cooperación y colaboración. Rafael ha dado "alas" a la región.

Alas de América 2017 foi apresentado em Buenos Aires a Rafael Alonso, Presidente da Airbus para a América Latina e o Caribe, em reconhecimento pelos seus quase 35 anos de serviço, nos quais personificou o significado deste prêmio por sua fidelidade, humanidade, cooperação e colaboração. Rafael deu "asas" para a região.

Alas de América 2017 was presented in Buenos Aires to Rafael Alonso, President of Airbus for Latin America and the Caribbean, in recognition of his nearly 35 years of service in which he has personified the meaning of this award for his fidelity, humanity, cooperation and collaboration. Rafael has given "wings" to the region.

2018

Alas de América 2018 fue entregado en Ciudad de Panamá al Ministro de Transporte de Argentina, Guillermo Dietrich, en reconocimiento a los logros alcanzados con la "Revolución de los aviones", los avances en la aviación argentina durante su gestión y su impacto positivo en la región.

O Alas de América 2018 foi entregue na Cidade do Panamá ao Ministro dos Transportes da Argentina, Guillermo Dietrich, em reconhecimento às conquistas da "Revolução de Aeronaves", aos avanços da aviação argentina durante sua gestão e seu impacto positivo no região.

Alas de América 2018 was delivered in Panama City to the Minister of Transport of Argentina, Guillermo Dietrich, in recognition of the achievements of the "Revolución de los aviones", the advances in Argentine aviation during its management and its positive impact on the region.

2019

Alas de América 2019 fue entregado en Brasilia a José Ricardo Botelho, Director Presidente de ANAC Brasil, en reconocimiento a su liderazgo al frente de los esfuerzos de la agencia para construir un entorno regulatorio capaz de garantizar una mayor competitividad en el mercado aéreo brasileño.

O Alas de América 2019 foi entregue em Brasília a José Ricardo Botelho, diretor-presidente da ANAC Brasil, em reconhecimento à sua liderança dos esforços da agência para criar um ambiente regulatório capaz de garantir maior competitividade no mercado aéreo brasileiro.

Alas de América 2019 was delivered in Brasilia to José Ricardo Botelho, President Director of ANAC Brasil, in recognition of his leadership at the head of the agency's efforts to build a regulatory environment capable of ensuring greater competitiveness in the Brazilian air transport market.

**ALTA RENUEVA FUERZAS
EN SU 40 ANIVERSARIO**

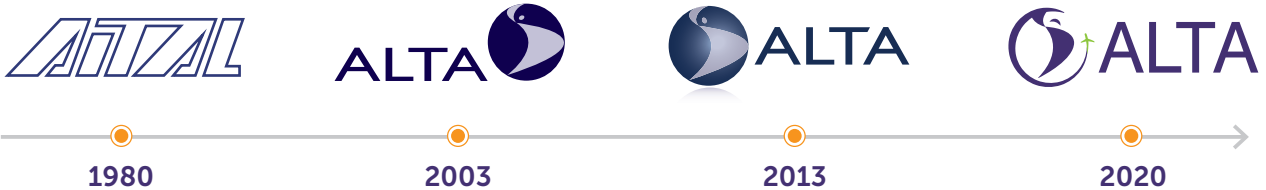
***ALTA RENOVA FORÇAS
NO SEU 40º ANIVERSÁRIO***

ALTA RENEWS ITS STRENGTH
ON ITS 40TH ANNIVERSARY





ALTA RENUEVA FUERZAS EN SU 40 ANIVERSARIO ALTA RENOVA FORÇAS NO SEU 40º ANIVERSÁRIO ALTA RENEWS ITS STRENGTH ON ITS 40TH ANNIVERSARY



Con el 2020 llegó el momento oportuno para revisarnos, modernizarnos y fortalecernos ante los nuevos desafíos de la industria.

Luego de una transformación estructural de ALTA para ser más ágil, creativa y efectiva, nos dimos cuenta de que nuestra identidad corporativa no se correspondía con nuestra filosofía.

No queríamos perder nuestra esencia ni el legado del trabajo desarrollado por la Asociación a lo largo de su historia, desde su nacimiento como AITAL el 8 de abril de 1980, pasando por una importante renovación en 2003 para ajustarse a los tiempos que vivía. Sin embargo, encontramos la necesidad de mostrar con nuestra marca la agilidad de nuestros procesos, la simpleza de nuestra estructura y el movimiento como nuestra forma de actuar.

Por ello, asumimos el reto de refrescar nuestra identidad corporativa con ánimos de mantener nuestra forma familiar y preservar nuestra esencia, pero despojándonos de los elementos pesados y estáticos. Con este refrescamiento de identidad, deseamos apreciar el minimalismo con una actitud abierta, fresca y ágil que sabe adaptarse a los nuevos tiempos.

Com 2020 chegou o momento oportuno de revisar, modernizar e fortalecer-nos diante dos novos desafios da indústria.

Após uma transformação estrutural da ALTA para ser mais ágil, criativa e eficaz, percebemos que nossa identidade corporativa não correspondia à nossa filosofia.

Não queríamos perder o essencial ou o legado do trabalho desenvolvido pela Associação ao longo de sua história, desde o seu nascimento como a AITAL em 8 de abril de 1980, passando por uma grande reforma em 2003 para se ajustar aos tempos em que vivíamos. No entanto, achamos necessário mostrar com a nossa marca a agilidade de nossos processos, a simplicidade de nossa estrutura e o movimento como forma de agir.

Portanto, assumimos o desafio de atualizar nossa identidade corporativa, com o objetivo de preservar nossa essência, mas eliminando elementos pesados e estáticos. Ao arejarmos a identidade, queremos apreciar o minimalismo com uma atitude aberta, fresca e ágil que sabe como se adaptar aos novos tempos.

With 2020, the time has come to review, modernize and strengthen ourselves in the face of new industry challenges.

After a structural transformation of ALTA to become more agile, creative and effective, we realized that our corporate identity did not correspond to our philosophy.

We did not want to lose our essence, nor the legacy of the work developed by the Association throughout its history, from its birth as AITAL on April 8, 1980, continuing with an important renovation in 2003 to adjust to the times it was living. However, we found the need to show with our brand the agility of our processes, the simplicity of our structure and the movement as our way of acting.

Therefore, we took on the challenge of refreshing our corporate identity maintaining our familiar shape and preserving our essence, but without the heavy and static elements. With this identity refresh, we want to appreciate minimalism with an open, fresh and dynamic attitude that knows how to adapt to new times.

¿QUÉ MANTENEMOS?

O QUE MANTEMOS?

WHAT DO WE KEEP?

Orgulhosamente representamos la aviación en América Latina y el Caribe, por ello mantenemos el mapa de la región en nuestro logotipo. Mantenemos nuestro acrónimo a lado derecho del mapa.

Orgulhosamente representamos a aviação na América Latina e no Caribe, por isso mantemos o mapa da região no nosso logotipo. Mantemos também o nosso acrônimo ao lado direito do mapa.

We proudly represent aviation in Latin America and the Caribbean, and we keep the map of the region in our logo. We keep our acronym on the right side of the map.



¿QUÉ CAMBIAMOS?

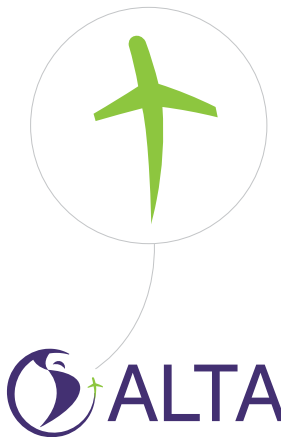
O QUE MUDAMOS?

WHAT DO WE CHANGE?

Colores primarios
Cores primárias
Primary colors



Colores secundarios
Cores secundárias
Secondary colours



- ✓ **Modificamos la paleta de colores, que ahora representan la variedad y riqueza de nuestra región, la diversidad en el equipo de ALTA, la amplitud de nuestros miembros.**

Modificamos a paleta de cores, que agora representam a variedade e a riqueza da nossa região, a diversidade da equipe da ALTA e a amplitude dos nossos membros.

We modified the color scheme, now representing the variety and richness of our region, the diversity in the ALTA team, the breadth of ALTA members.

- ✓ **Eliminamos las sombras del mapa, dejando un fondo blanco para dar protagonismo a una región que cobra cada vez más relevancia en el mercado aéreo global. Hoy la aviación en América Latina y el Caribe representa el 8% de la aviación global y en los próximos 10 años crecerá a una tasa superior al promedio global. Somos orgullosamente latinoamericanos y es el centro de nuestra acción.**

Eliminamos as sombras do mapa, deixando um fundo branco que dá protagonismo a uma região que cobra cada vez mais relevância no mercado aéreo global. Hoje a aviação na América Latina e no Caribe representa 8% da aviação global e nos próximos 10 anos crescerá a uma taxa superior à média global. Somos orgulhosamente latinos-americanos.

We eliminated the shadows in the map, keeping a white background that gives prominence to a region that is becoming more and more relevant in the global aviation market. Today, air transport in Latin America and the Caribbean accounts for 8% of global aviation and will grow at a rate above the global average within the next 10 years. We are proudly Latin American, and it is the core of our action.

- ✓ **Agregamos un avión que nace del seno de nuestra región y da la vuelta al mundo. Estamos en movimiento, estamos conectados, estamos en crecimiento.**

Acrescentamos um avião que nasce do seio da nossa região e dá a volta ao mundo. Estamos em movimento, estamos conectados, estamos crescendo.

We added an aircraft that was born in our region and flies around the world. We are on the move, we are connected, we are growing.

- ✓ **Nuestro avión es verde, pues nuestra industria está fuertemente comprometida con el medioambiente. No es algo pasajero, es un compromiso firme que determinará el futuro de la aviación.**

Nosso avião é verde, pois a nossa indústria está fortemente comprometida com o meio ambiente. É um compromisso firme que determinará o futuro da aviação.

Our aircraft is green, as our industry is strongly committed to the environment. It is a strong commitment that will determine the future of aviation.



2019 World's Best Leisure Airline



AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: RADIOGRAFÍA DE CUATRO DÉCADAS

RADIOGRAFIA DO QUADRO DÉCADAS DA AVIAÇÃO NA AMÉRICA LATINA E NO CARIBE

FOUR DECADES OF AVIATION IN LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN



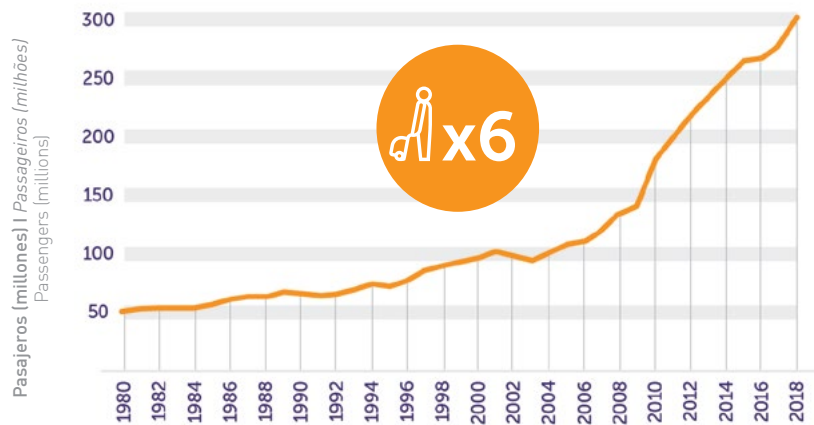


EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE PASSAGEIROS PASSENGER TRAFFIC EVOLUTION

En los últimos 40 años, el número de pasajeros transportados por las aerolíneas de Latinoamérica y el Caribe se ha multiplicado por 6, pasando de 52 millones de pasajeros en 1980 a más 300 millones en 2018.

Nos últimos 40 anos, o número de passageiros transportados pelas companhias aéreas da América Latina e do Caribe foi multiplicado por 6, passando de 52 milhões de passageiros em 1980 a mais 300 milhões em 2018.

In the last 40 years, the number of passengers carried by Latin American and Caribbean airlines has multiplied by six, from 52 million passengers in 1980 to more than 300 million in 2018.



Fuente | Fonte | Source: OACI

RUTAS INTERNACIONALES RUTAS INTERNACIONALES INTERNATIONAL ROUTES



En cuanto a rutas operadas, en 1980 las aerolíneas de la región operaron 302 pares de ciudades internacionales y, en 2018, la cantidad de rutas internacionales creció más de 100%, llegando a 762 pares de ciudades internacionales.

Actualmente las aerolíneas de Latinoamérica y el Caribe tienen conexión directa con las 5 principales regiones globalmente (Norteamérica, Europa, Asia-Pacífico, África y Medio Oriente).

Quanto a rotas operadas, em 1980 as companhias aéreas da região operaram 302 pares de cidades internacionais e, em 2018, a quantidade de rotas internacionais cresceu mais de 100%, chegando a 762 pares de cidades internacionais.

Atualmente as companhias aéreas da América Latina e do Caribe têm conexão direta com as 5 principais regiões globalmente (América do Norte, Europa, Ásia-Pacífico, África e Oriente Médio).

Concerning operated routes, in 1980 the airlines of the region operated 302 international city pairs and in 2018 the number of international routes grew over 100%, reaching 762 international city pairs.

Currently, Latin American and Caribbean airlines have direct connections with the 5 main regions globally (North America, Europe, Asia-Pacific, Africa and the Middle East).

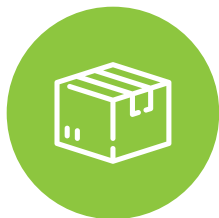
Fuente | Fonte | Source: OACI, AOG



Vuelos diarios de aerolíneas de América Latina y el Caribe

Voos diários de companhias aéreas da América Latina e do Caribe
Daily flights of Latin American and the Caribbean airlines

1980	2019
2.693	8.393



Factor de carga promedio de aerolíneas de América Latina y el Caribe

Média do fator de carga de companhias aéreas da América Latina e do Caribe
Average load factor of Latin American and the Caribbean airlines

1980	2019
54%	67%



Número promedio de pasajeros por vuelo

Média do número de passageiros por voo
Average number of passengers per flight

1980	2019
53	99



Distancia promedio

Distância média
Average distance

1980	2019
480 KM	1.053 KM

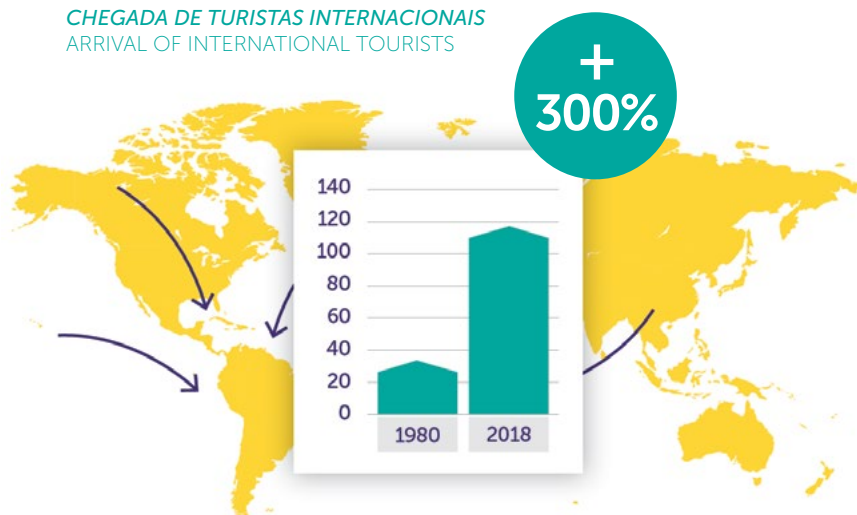
EVOLUCIÓN DE TURISTAS INTERNACIONALES EVOLUÇÃO DOS TURISTAS INTERNACIONAIS INTERNATIONAL TOURISTS' EVOLUTION

La llegada de turistas internacionales a Latinoamérica y el Caribe aumentó cerca de 300% en 2018 con respecto a 1980, alcanzando 116.1 millones de turistas en comparación con 29.3 millones de turistas registrados en 1980.

A chegada de turistas internacionais na América Latina e no Caribe aumentou cerca de 300% em 2018 em relação a 1980, alcançando 116,1 milhões de turistas em comparação aos 29,3 milhões de turistas registrados em 1980.

International tourist arrivals in Latin America and the Caribbean increased by nearly 300% in 2018 vs. 1980, reaching 116.1 million tourists compared to 29.3 million in 1980.

**LLEGADA DE TURISTAS INTERNACIONALES
CHEGADA DE TURISTAS INTERNACIONAIS
ARRIVAL OF INTERNATIONAL TOURISTS**

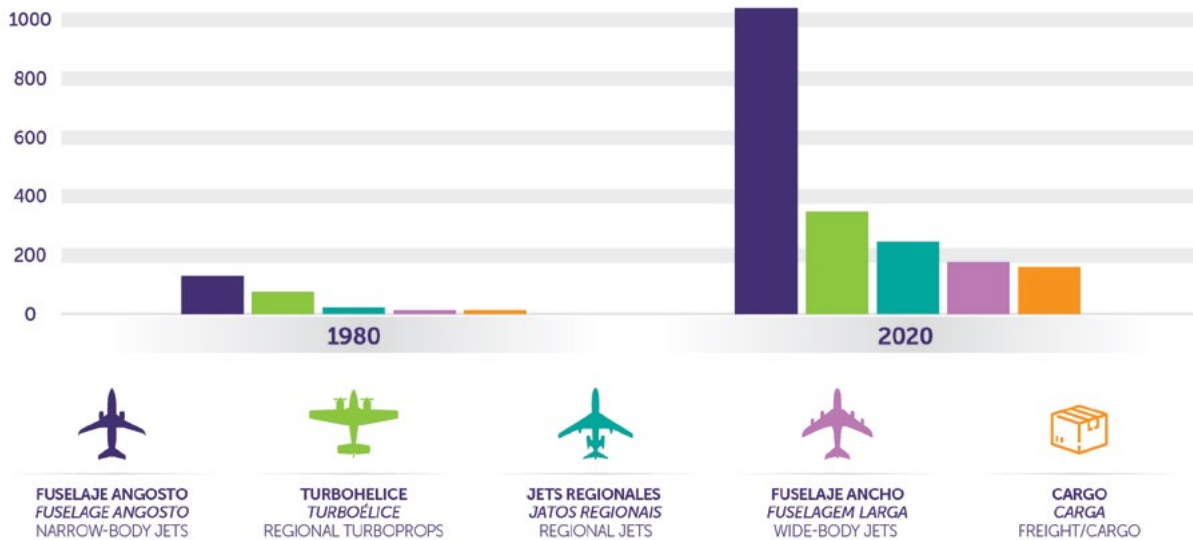


Fuente | Fonte | Source: UNWTO



EVOLUCIÓN DE FLOTA EVOLUÇÃO DA FROTA FLEET EVOLUTION

FLOTA DE AEROLÍNEAS DE LAC
FROTA DE COMPANHIAS AÉREAS DA LAC
LAC AIRLINES FLEET



Fuente | Fonte | Source: CIRIUM

Las aerolíneas de la región han multiplicado por 8 el número de aviones en los últimos 40 años, pasando de 243 aviones en 1980 a 1973 aviones en 2020.

As companhias aéreas da região se multiplicaram por 8 em número de aviões nos últimos 40 anos, passando de 243 aviões em 1980 a 1973 aviões em 2020.

The airlines from the region have multiplied by 8 the number of aircraft in the last 40 years, from 243 in 1980 to 1973 in 2020.

EVOLUCIÓN DE TRÁFICO EN RUTAS INTERNACIONALES MÁS IMPORTANTES EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO EM ROTAS INTERNACIONAIS MAIS IMPORTANTES TRAFFIC EVOLUTION ON MAJOR INTERNATIONAL ROUTES

RUTA ORIGEN-DESTINO ROTA DE ORIGEM-DESTINO ORIGIN-DESTINATION ROUTE	1980	2018	CRECIMIENTO % % DE CRESCIMENTO INCREASE %
LIM-SCL	18.684	954.220	5007%
GDL-LAX	17.334	801.987	4527%
GRU-SCL	28.545	752.440	2536%
JFK-MEX	111.894	641.590	473%
EZE-SCL	59.002	630.473	969%
EZE-MIA	27.175	498.329	1734%
LAX-MEX	34.105	496.046	1354%
GIG-SCL	42.206	460.960	992%
EZE-GIG	145.030	453.829	213%
EZE-LIM	33.161	434.212	1209%

Fuente | Fonte | Source: OACI, Amadeus

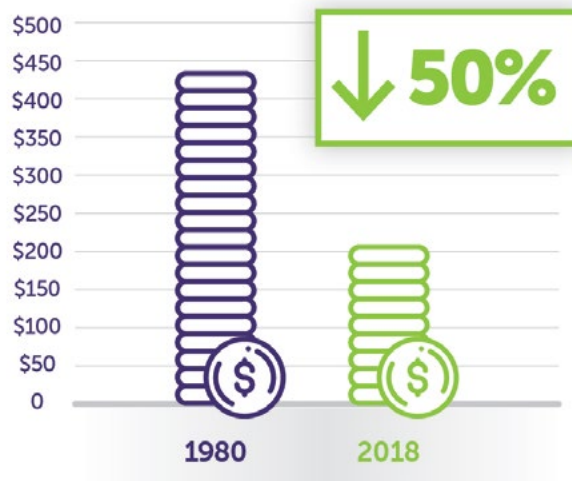
REDUCCIÓN DE TARIFA PROMEDIO
REDUÇÃO DA MÉDIA DA TARIFA
AVERAGE TARIFF REDUCTION

Las aerolíneas de América Latina y el Caribe se han caracterizado por transferir sus ahorros y eficiencias a los usuarios y de esta manera han logrado democratizar el transporte aéreo en la región. La tarifa promedio en la región (ajustada a la inflación) ha disminuido más del 50% en los últimos 40 años y esto ha permitido a más personas acceder al transporte aéreo. Mientras que en 1980 la tarifa promedio de un boleto aéreo en la región era aproximadamente el 8.2% del PIB per cápita, hoy en día es el 2.4%.

As companhias da América Latina e do Caribe são caracterizadas por transferir suas economias e eficiências aos usuários e desta maneira conseguiram democratizar o transporte aéreo na região. A tarifa média na região (ajustada à inflação) diminuiu mais de 50% nos últimos 40 anos e isto permitiu a mais pessoas ter acesso ao transporte aéreo. Enquanto que em 1980 a tarifa média de uma passagem aérea na região era aproximadamente 8,2% do PIB per capita, hoje em dia é 2,4%.

The airlines of Latin America and the Caribbean have been recognized for transferring their savings and efficiencies to users and have thus managed to make air transport in the region more accessible. The average tariff in the region (adjusted to inflation) has decreased over 50% in the last 40 years and this has allowed more people to access air transport. While in 1980 the average airfare in the region was around 8.2% of GDP per capita, today it is 2.4%.

TARIFA PROMEDIO (IDA Y VUELTA)*
TAXA MÉDIA (IDA E VOLTA)*
AVERAGE TARIFF (ROUND TRIP)*



Fuente | Fonte | Source: OACI, ALTA
*Ajustado a inflación
*Ajustado à inflação
Adjusted for inflation

COMPROMISO AMBIENTAL
COMPROMISSO AMBIENTAL
ENVIRONMENTAL COMMITMENT



80%

MEJORA DE 80% EN EFICIENCIA DE CONSUMO DE COMBUSTIBLE

80% DE MELHORIA NA EFICIÊNCIA DE COMBUSTÍVEL

80% EFFICIENCY IMPROVEMENT IN FUEL CONSUMPTION

Los vuelos operados por las aerolíneas de la región en 2018 generaron un 80% menos emisiones por asiento kilometro que aquellos vuelos operados en 1980 gracias a las mejoras tecnológicas y operacionales que han contribuido a que hoy tengamos operaciones mucho más eficientes y responsables con el medioambiente.

Os voos operados pelas companhias aéreas da região em 2018 geraram 80% menos emissões por assento quilômetro que aqueles voos operados em 1980, graças às melhorias tecnológicas e operacionais que contribuíram para que hoje tenhamos operações muito mais eficientes e responsáveis com o meio ambiente.

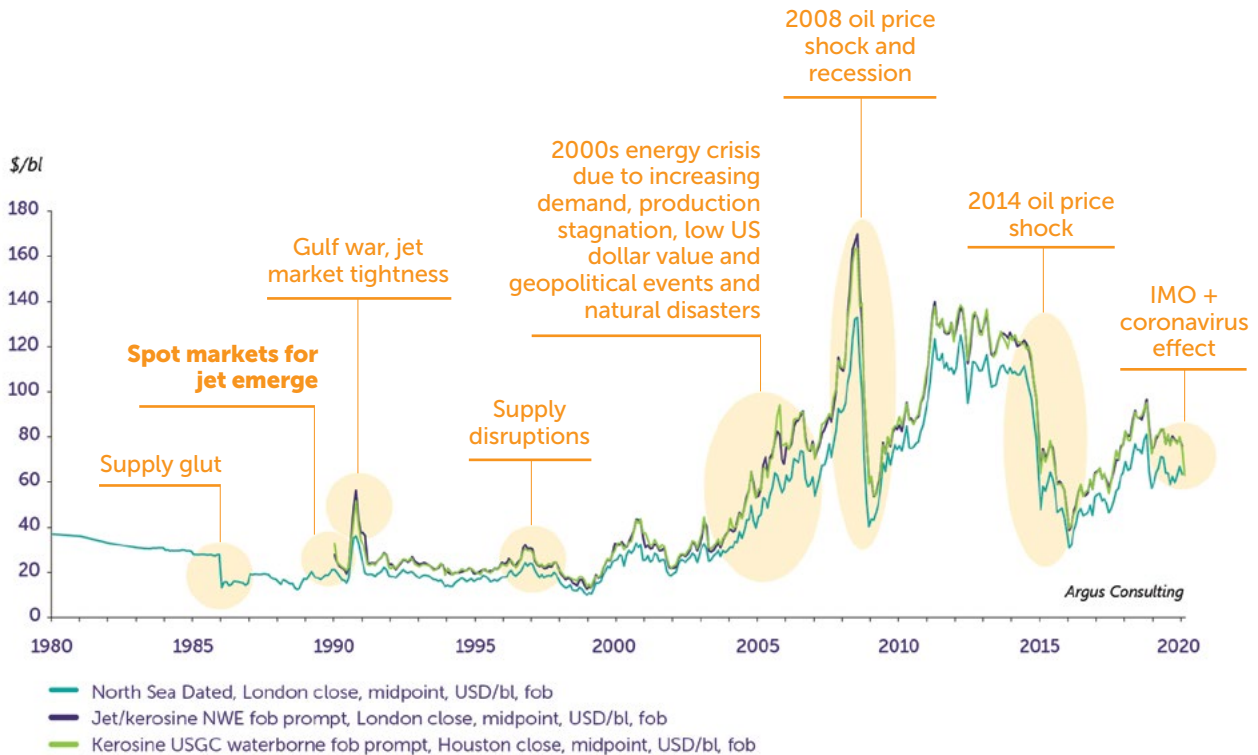
Flights operated by the airlines of the region in 2018 generated 80% less emissions per seat kilometer than those operated in 1980 thanks to technological and operational improvements that have contributed to much more efficient and environmentally responsible operations today.



40 AÑOS DE DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES: PRECIO DEL COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN E INTERRUPTIONES IMPORTANTES

40 ANOS DE DESAFIOS E OPORTUNIDADES: PREÇO DO COMBUSTÍVEL NA AVIAÇÃO E GRANDES INTERRUPTÕES

40 YEARS OF CHALLENGES AND OPPORTUNITIES: AVIATION FUEL PRICE AND MAJOR DISRUPTIONS



Note: crude price before 1987 is sourced from BP Statistical Review and EIA

Fuente | Fonte | Source: Argus Media

COVID-19

PANORAMA ECONÓMICO RETRATO ECONÓMICO ECONOMIC SNAPSHOT

La pandemia de COVID-19 ha provocado consecuencias de gran alcance más allá de la propagación de la enfermedad en sí y los esfuerzos por imponer una cuarentena. Esta pandemia condujo a la mayor recesión mundial de la historia, con más de un tercio de la población mundial, sometida en ese momento, a medidas de bloqueo. Según las proyecciones del Banco Mundial, el PIB global disminuirá 5.2%, lo que representa la recesión más compleja desde la Segunda Guerra Mundial. En Latinoamérica y el Caribe, los efectos de la pandemia llevarán este 2020, a un declive del 7.2% respecto de la actividad económica regional.

A pandemia do COVID-19 teve consequências de longo alcance, além da propagação da doença e dos esforços de quarentena. A pandemia causou a maior recessão global da história, com mais de um terço da população global em confinamento. Segundo as projeções do Banco Mundial, o PIB global diminuirá 5,2%, o que representa a recessão mais profunda desde a Segunda Guerra Mundial. Na América Latina e no Caribe, a pandemia fará com que a atividade econômica regional caia 7,2% em 2020.

The COVID-19 pandemic has had far-reaching consequences beyond the spread of the disease itself and efforts to quarantine it. The pandemic caused the largest global recession in history, with more than a third of the global population at the time being placed on lockdown. According to the World Bank projections, global GDP will decrease by 5.2%, which represents the deepest recession since the Second World War. In Latin America and the Caribbean, the pandemic will cause regional economic activity to drop by 7.2% in 2020.

PROYECCIÓN DE CRECIMIENTO PIB EN PRICIPALES ECONOMÍAS DE LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE
CRESCIMENTO PROJETADO DO PIB NAS PRINCIPAIS ECONOMIAS DA ALC
PROJECTED GDP GROWTH IN MAIN LAC ECONOMIES



Fuente | Fonte | Source: World Bank

TURISMO
TURISMO
TOURISM

La pandemia de COVID-19 ha provocado una fuerte caída en las llegadas de turistas internacionales durante 2020. Al momento de la publicación de este informe, el 100% de los destinos mundiales habían introducido restricciones de viaje en respuesta a la pandemia y 93 destinos (43%) habían cerrado total o parcialmente sus fronteras para los turistas.

A pandemia COVID-19 causou uma queda extrema nas chegadas de turistas internacionais em 2020. No momento da publicação deste relatório, 100% dos destinos mundiais haviam introduzido restrições de viagem em resposta à pandemia, e 93 destinos (43%) haviam fechado total ou parcialmente suas fronteiras para turistas.

The COVID-19 pandemic has caused an extreme fall in international tourist arrivals during 2020. By the time of publication of this report, 100% of worldwide destinations had introduced travel restrictions in response to the pandemic, and 93 destinations (43%) had totally or partially closed their borders for tourists.



RESTRICCIONES DE VIAJE
RESTRICÇÕES DE VIAGEM
TRAVEL RESTRICTIONS

FRONTERA CERRADA O PARCIALMENTE CERRADA
FRONTEIRA FECHADA OU PARCIALMENTE FECHADA
BORDER CLOSED OR PARTIALLY CLOSED

En Latinoamérica y el Caribe, donde la industria de viajes y turismo juega un papel muy importante en la economía; la llegada de turistas internacionales registró en mayo, una caída del 98%. México, el mayor y más importante destino turístico de la región, con más de 40 millones de llegadas al año, vio una disminución del 93% en la llegada de turistas por vía aérea, para el mes de junio. Entre enero y agosto, México perdió 14.1 millones de turistas internacionales como resultado de la pandemia del COVID-19. Del total, 8 millones son turistas aéreos, los que más gastan en los destinos. Según las previsiones de la OMT, la llegada de turistas internacionales podría descender entre el 58% y el 78%, dependiendo del ritmo en que se vaya regularizando la situación.

Na América Latina e no Caribe, onde a indústria de viagens e turismo desempenha um papel muito importante na economia, a chegada de turistas internacionais caiu 98% em maio. O México, o maior e mais importante destino turístico da região, com mais de 40 milhões de chegadas por ano, registrou um declínio de 93% nas chegadas de turistas por via aérea em junho. Entre janeiro e agosto, o México perdeu 14,1 milhões de turistas internacionais como resultado da pandemia COVID-19. Do total, 8 milhões são turistas aéreos, os que mais passam nos destinos. De acordo com as previsões da UNWTO, as chegadas de turistas internacionais podem cair entre 58% e 78%, dependendo do ritmo de normalização.

In Latin America and the Caribbean, where the Travel and Tourism Industry plays a very important role in the economy, International tourist arrivals fell by 98% In May. Mexico, the largest and most important tourist destination in the region with over 40 million arrivals per year, saw a decline of 93% in air tourist arrivals in June. Between January and August, Mexico has lost 14.1 million international tourists as a result of the COVID-19 pandemic. Of the total, 8 million are air tourists, those who spend the most in the destinations. According to UNWTO forecasts, international tourist arrivals could drop between 58% and 78% depending on pace of normalization.

LLEGADA DE TURISTAS INTERNACIONALES A LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE
CHEGADAS INTERNACIONAIS DE TURISTAS DA AMÉRICA LATINA E CARIBE
LATIN AMERICA & CARIBBEAN INTERNATIONAL TOURIST ARRIVALS



Fuente | Fonte | Source: UNWTO

TRÁFICO: NÚMERO DE PASAJEROS Y SU CRECIMIENTO

TRÁFEGO: NÚMEROS E CRESCIMENTO DE PASSAGEIROS

TRAFFIC: PASSENGER NUMBERS AND GROWTH

Para agosto 2020, las aerolíneas que operan en el mercado de América Latina y el Caribe habían transportado 118.7 millones de pasajeros en el período enero-agosto, un 59.5% menos o 175 millones de pasajeros menos vs. el año anterior. En abril y mayo se registraron caídas cercanas al 100%, ya que los mercados de Brasil, Chile y México fueron los únicos mercados con vuelos operativos. Junio, julio y agosto marcaron una leve recuperación cuando Perú, Ecuador y algunas islas del Caribe reiniciaron sus operaciones.

Para agosto de 2020, as companhias aéreas que operam no mercado da América Latina e Caribe transportaram 118,7 milhões de passageiros no período de janeiro a agosto, queda de 59,5% ou 175 milhões de passageiros a menos em relação ao ano anterior. Os meses de abril e maio registraram quedas de quase 100%, já que os mercados do Brasil, Chile e México foram os únicos com voos em operação. Junho, julho e agosto marcaram uma ligeira recuperação, já que Peru, Equador e algumas ilhas do Caribe reiniciaram as operações.

As of August 2020, airlines operating the Latin America and Caribbean market had carried 118.7 million passengers in the January-August period, down 59.5% - or -175 million fewer passengers - from the previous year. April and May saw declines close to 100% as the markets in Brazil, Chile and Mexico were the only markets with operating flights. June, July and August marked a slight recovery as Peru, Ecuador and some islands in the Caribbean restarted operations.

CRECIMIENTO MENSUAL DEL TRÁFICO DE PASAJEROS

CRESCIMENTO MENSAL DO TRÁFEGO DE PASSAGEIROS

MONTHLY PASSENGER TRAFFIC GROWTH



Fuente | Fonte | Source: ALTA

ESTIMADO EN EL NÚMERO DE PASAJEROS EN LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE / ÍNDICE: 2019=100

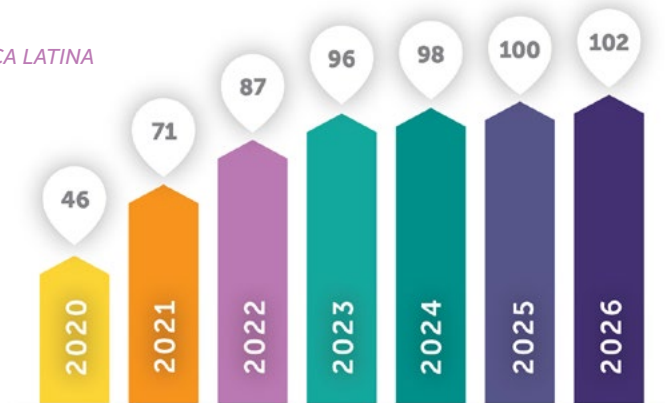
ESTIMADO EM NÚMERO DE PASSAGEIROS NA AMÉRICA LATINA E CARIBE / ÍNDICE: 2019 = 100

LAC PASSENGER FORECASTS / INDEX: 2019=100

Según prevé ICF, solo hasta el 2025 la región de Latinoamérica y el Caribe alcanzará la cantidad de pasajeros registrada en 2019.

De acordo com as previsões da ICF, a região da América Latina e Caribe só verá o número de passageiros de 2019 até 2025.

According to ICF forecasts, only until 2025 will the Latin America and Caribbean region see the number of passengers of 2019.



Fuente | Fonte | Source: ICF

MES DE VIAJE MÊS DE VIAGEM TRAVEL MONTH	% DE CAMBIO FRENTE AL AÑO ANTERIOR % DE MUDANÇA EM RELAÇÃO AO ANO ANTERIOR % CHANGE VS PREVIOUS YEAR
October 2020	-58%
November 2020	-54%
December 2020	-50%
January 2021	-45%
February 2021	-43%
March 2021	-30%
April 2021	-31%
May 2021	-32%

En cuanto a la búsqueda de vuelos desde y hacia América Latina y el Caribe, en octubre de 2020 hubo un 58% menos búsquedas de itinerarios para viajar durante el año siguiente en comparación con 2019. La siguiente tabla muestra que, para los últimos meses de 2020, la demanda de pasajeros podría recuperarse de los tiempos mínimos dependiendo de la reapertura de los viajes aéreos en la región.

Em relação à pesquisa de voos de e para a América Latina e Caribe, em outubro de 2020 houve 58% menos pesquisas de itinerário para viajar durante o ano seguinte em comparação com 2019. A tabela abaixo mostra que nos últimos meses de 2020, a demanda de passageiros poderia crescer em relação com as mínimas do ano em função da reabertura das viagens aéreas na região.

Regarding search for flights to and from Latin America and the Caribbean, in October 2020 there were 58% less itinerary searches to travel during the following year, compared to 2019. The table below shows that for the final months of 2020, passenger demand may slightly pick up from all time lows depending on the reopening of air travel in the region.

AEROLÍNEAS MIEMBRO
COMPANHIAS AÉREAS MEMBRO
AIRLINE MEMBERS





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

1980



Luis Pablo Ceriani
CEO

www.aerolineas.com.ar

Primer año de operaciones *enero / janeiro / january*
Primeiro ano de operações
First year of operations **2020**

DESTINOS  67 → 57
DESTINOS
DESTINATIONS

EMPLEADOS  3812 → 12047
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES

FLOTA  36 → 80
FROTA
FLEET



Desde 1950, Aerolíneas Argentinas es la compañía líder del mercado aerocomercial argentino y la única que conecta a las 24 provincias del país.

Desde 1950, Aerolíneas Argentinas é a companhia líder do mercado aerocomercial argentino e a única que conecta às 24 províncias do país.

Since 1950, Aerolíneas Argentinas is the leading company in the Argentine commercial market and the only one that connects the 24 provinces of the country.





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2013

AEROMAR®

www.aeromar.mx

Danilo Correa
CEO



Aeromar es una aerolínea regional con sede en Ciudad de México. Constituida en enero de 1987, iniciando operaciones desde el Aeropuerto Internacional de Toluca el 7 de noviembre del mismo año. Opera vuelos de pasajeros, paquetería y correo, nacionales e internacionales.

Aeromar é uma companhia aérea regional com sede na Cidade do México. Fundada em janeiro de 1987, iniciando as operações no Aeroporto Internacional de Toluca em 7 de novembro do mesmo ano. Opera voos de passageiros, encomendas e correio, nacionais e internacionais.

Aeromar is a regional airline based in Mexico City. Established in January 1987, starting operations from the Toluca International Airport on November 7 of the same year. It operates passenger, cargo and mail flights, national and international.

Primer año de operaciones
Primeiro ano de operações
First year of operations

enero / janeiro / january
2020

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS



1 → 25

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES



25 → 952

FLOTA
FROTA
FLEET



1 → 10





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

1980



Andrés Conesa
CEO

www.aeromexico.com

Primer año de operaciones enero / janeiro / january
Primeiro ano de operações
First year of operations

2020

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS 1 → 88

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES → +16000

FLOTA
FROTA
FLEET 1 → +130

Aeroméxico, la aerolínea global de México, opera más de 600 vuelos diarios de pasajeros en servicio regular volando a 43 destinos nacionales y 45 destinos internacionales desde México, incluyendo 19 en Estados Unidos, 8 en Centroamérica y el Caribe, 7 en Sudamérica, 5 en Europa, 3 en Canadá y 3 en Asia.

Aeroméxico, a companhia aérea global do México, opera mais de 600 voos diários de passageiros em serviço regular voando para 43 destinos nacionais e 45 destinos internacionais desde o México, incluindo 19 nos Estados Unidos, 8 na América Central e no Caribe, 7 na América do Sul, 5 na Europa, 3 no Canadá e 3 na Ásia.

Aeromexico, Mexico's global airline, operates more than 600 daily flights and its main hub is in Terminal 2 at the Mexico City International Airport. Its network features 88 cities in three continents, including 43 destinations in Mexico, 19 in the United States, 15 in Latin America, 5 in Europe, 3 in Canada and 3 in Asia.





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2019



www.amazonas.com



Amazonas Línea Aérea se estableció legalmente el 4 de mayo de 1999 como "Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A." en Bolivia. Amazonas Línea Aérea se mantiene como la aerolínea vigente más antigua de Bolivia, con 20 años de servicio continuo. Amazonas Uruguay, establecida en agosto de 2016, es la aerolínea nacional uruguaya que tiene como base el Aeropuerto Internacional de Carrasco y desde el cual vuela a Buenos Aires, Asunción y Santa Cruz de la Sierra.

Amazonas Línea Aérea foi estabelecida legalmente no dia 4 de maio de 1999 como "Companhia de Serviços de Transporte Aéreo Amazonas S.A." na Bolívia. A Amazonas Línea Aérea se mantém como a companhia aérea vigente mais antiga da Bolívia, com 20 anos de serviço contínuo. A Amazonas Uruguay, estabelecida em agosto de 2016, é a companhia aérea nacional uruguia que tem como base o Aeroporto Internacional de Carrasco e desde o qual voa a Buenos Aires, Asunción e Santa Cruz de la Sierra.

Amazonas Línea Aérea was legally established on May 4, 1999 as "Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A." in Bolivia. Amazonas Línea Aérea remains the oldest current airline in Bolivia, with 20 years of continuous service. Amazonas Uruguay, established in August 2016, is the Uruguayan national airline based on Carrasco International Airport and from which it flies to Buenos Aires, Asunción and Santa Cruz de la Sierra.

Sergio de Urioste
Limarino
CEO



Primer año de operaciones
Primeiro ano de operações
First year of operations

enero / janeiro / january
2020

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS



5 → 18

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES



49 → 630

FLOTA
FROTA
FLEET



1 → 11





Avianca

Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

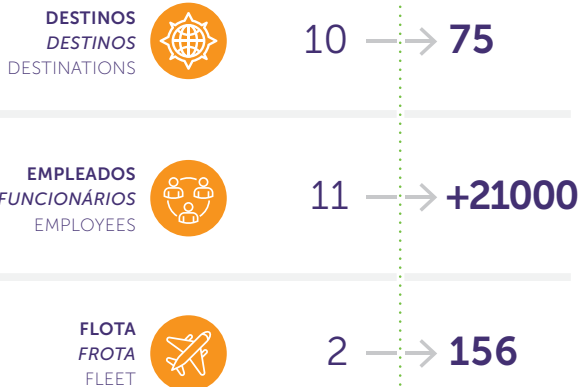
1980



Anko van der Werff
CEO
PRESIDENTE | PRESIDENT

www.avianca.com

Primer año de operaciones **enero / janeiro / january**
Primeiro ano de operações
First year of operations **2020**



Somos una aerolínea multilatina que nació en Colombia y ha sido impulsada por el talento y sueños de miles de empleados durante 100 años. Hoy llegamos a 26 países y operamos a más de 70 destinos con una de las flotas más jóvenes y grandes de América Latina y el Caribe. Cada año movemos cerca de 18 millones de pasajeros entre destinos nacionales y unos 13 millones en internacionales.

Somos uma companhia aérea multilatina que nasceu na Colômbia e tem sido impulsionada pelo talento e sonhos de milhares de empregados durante 100 anos. Hoje chegamos a 26 países e operamos para mais de 70 destinos com uma das maiores e mais jovens frotas da América Latina e do Caribe. Cada ano movemos uma média de 18 milhões de passageiros entre destinos nacionais e uns 13 milhões em internacionais.

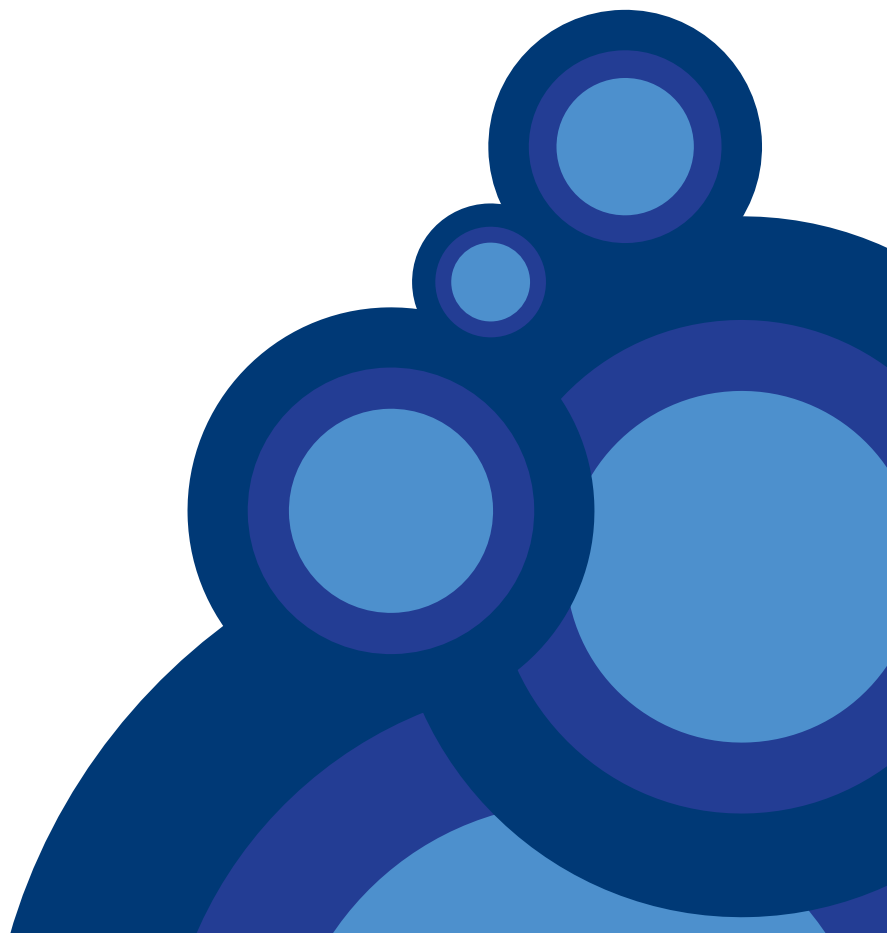
We are a multilatin airline that was born in Colombia and has been driven by the talent and dreams of thousands of employees for 100 years. Today we reach 26 countries and operate in more than 70 destinations with one of the youngest and largest fleets in Latin America and the Caribbean. Every year we move about 18 million passengers between national destinations and about 13 million in international ones.



JetBlue Salutes ALTA For Four Decades of Service to the Region.

We're proud to partner with ALTA and offer flights to more than two dozen destinations across Latin America and the Caribbean.

jetBlue®





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2020



John Rodgers
President

www.voearul.com.br

Primer año de operaciones **enero / janeiro / january**
Primeiro ano de operações **2020**
First year of operations

DESTINOS  20 → 120
DESTINOS
DESTINATIONS

EMPLEADOS  2000 → 13000
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES

FLOTA  20 → 140
FROTA
FLEET



Azul es la mayor aerolínea de Brasil en número de vuelos y cantidad de ciudades servidas. Actualmente, opera más de 900 vuelos diarios a más de 120 destinos. Con una flota operativa de 140 aeronaves y más de 13.000 miembros de tripulación, la compañía fue premiada en 2020 como la mejor aerolínea del mundo por TripAdvisor.

A AZUL é a maior companhia aérea do Brasil em número de voos e de cidades atendidas. Atualmente, opera mais de 900 voos diários para mais de 120 destinos. Com uma frota de 140 aeronaves e mais de 13.000 tripulantes, a empresa foi premiada em 2020 pela TripAdvisor como a melhor companhia aérea do mundo.

Azul is the largest airline in Brazil by number of flight departures and cities served, offers more than 900 daily flights to 120 destinations. With an operating fleet of 140 aircraft and more than 13,000 crewmembers, the Company was awarded in 2020 as the best airline in the world by TripAdvisor.





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2007



www.bahamasair.com

Tracy Cooper
Managing Director



Bahamasair, fundada en 1973, es la aerolínea de bandera de la Commonwealth de las Bahamas y es propiedad exclusiva del gobierno de las Bahamas. Bahamasair actualmente brinda servicios a quince destinos nacionales y nueve internacionales, incluyendo Miami, Ft. Lauderdale, Orlando, West Palm Beach (Florida), La Habana (Cuba), Providenciales (Islas Turcas y Caicos), Puerto Príncipe y Cap Haitien (Haiti). Bahamasair es miembro de IATA y está certificado por IOSA y actualmente mantiene una flota de nueve aviones.

A Bahamasair, fundada em 1973, é a companhia aérea com a bandeira da Comunidade das Bahamas e é propriedade do Governo das Bahamas. Atualmente, a Bahamasair oferece serviços para quinze destinos domésticos e nove internacionais, incluindo Miami, Ft. Lauderdale, Orlando, West Palm Beach (Flórida), Havana (Cuba), Providenciales (Ilhas Turcas e Caicos), Port-Au-Prince e Cap Haitien (Haiti). A Bahamasair é membro da IATA e possui certificação IOSA e atualmente mantém uma frota de nove aeronaves.

Bahamasair, founded in 1973 is the National Flag Carrier of the Commonwealth of the Bahamas and is wholly owned by the Bahamas Government. Bahamasair currently provides services to fifteen domestic and nine international destinations including Miami, Ft. Lauderdale, Orlando, West Palm Beach (Florida), Havana (Cuba), Providenciales (Turks & Caicos Islands), Port-Au-Prince and Cap Haitien (Haiti). Bahamasair is a member of IATA and is IOSA certified and currently maintains a fleet of nine aircraft.

Primer año de operaciones
Primeiro ano de operações
First year of operations

enero / janeiro / january

2020

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS



17 → 23

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES



300 → 595

FLOTA
FROTA
FLEET



8 → 9





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2013

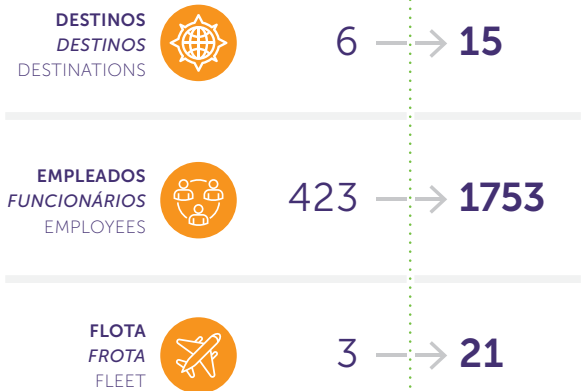


Juan Carlos Ossio Vidal
CEO

www.boa.bo

Primer año de operaciones enero / janeiro / january
Primeiro ano de operações
First year of operations

2020



Boliviana de Aviación es la aerolínea más grande de Bolivia, inició operaciones hace 11 años. Actualmente cuenta con 11 destinos nacionales y 4 internacionales (Buenos Aires, Sao Paulo, Madrid, Miami), acredita por IOSA.

Boliviana de Aviación é a maior companhia aérea da Bolívia, iniciou suas operações há 11 anos. Atualmente, possui 11 destinos nacionais e 4 internacionais (Buenos Aires, São Paulo, Madri, Miami), credenciada pela IOSA.

Boliviana de Aviación is Bolivia's largest airline, started operations 11 years ago. It currently has 11 domestic and 4 international destinations (Buenos Aires, Sao Paulo, Madrid, Miami), accredited by IOSA.





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2007



www.caribbean-airlines.com

Garvin Medera
CEO



Primer año de operaciones
Primeiro ano de operações
First year of operations

enero / janeiro / January

2020

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS



12* → 21

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES



1066 → 1770

FLOTA
FROTA
FLEET



6 → 17

Caribbean Airlines es una auténtica aerolínea caribeña que brinda servicios de pasajeros y carga. Los equipos profesionales de la aerolínea ofrecen una auténtica experiencia caribeña en todos sus servicios y demuestran activamente la calidez de las islas tanto dentro como fuera del avión. Caribbean Airlines opera más de 600 vuelos semanales a 21 destinos en el Caribe y América del Norte y del Sur.

A Caribbean Airlines é uma autêntica companhia aérea caribenha que oferece serviços de passageiros e carga. As equipes profissionais da companhia aérea oferecem uma autêntica experiência caribenha em todos os seus serviços e demonstram ativamente o calor humano das ilhas tanto dentro como fora do avião. A Caribbean Airlines opera mais de 600 voos semanais a 21 destinos no Caribe e na América do Norte e do Sul.

Caribbean Airlines an authentic Caribbean airline which provides passenger and cargo services. The airline's professional teams offer a genuine Caribbean experience on all its services and actively demonstrate the warmth of the islands both on and off the aircraft. Caribbean Airlines operates more than 600 weekly flights to 21 destinations in the Caribbean and North and South America.



* + a code share with BA to London in 2007



Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

1985

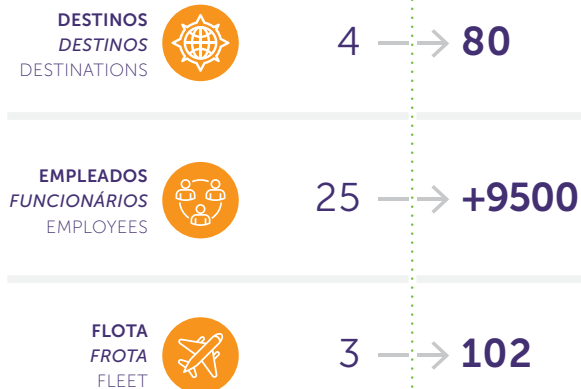


Pedro Heilbron
CEO

www.copaair.com

Primer año de operaciones enero / janeiro / january
Primeiro ano de operações
First year of operations

2020



Ofrecemos actualmente servicio a más de 80 destinos en 33 países, en Norte, Centro y Sudamérica y el Caribe. A lo largo de más de 70 años de operaciones ininterrumpidas, hemos logrado convertir al Hub de las Américas, ubicado en ciudad de Panamá, en el centro de conexiones líder de todo el continente. Nuestra flota es una de las más jóvenes y modernas en la industria, compuesta por 104 aeronaves y una puntualidad cercana al 93%, uno de los mejores indicadores de la industria.

Oferecemos atualmente serviço para mais de 80 destinos em 33 países, no Norte, Centro e na América do Sul e no Caribe. Ao longo de mais de 70 anos de operações ininterruptas, conseguimos converter o Hub das Américas, localizado na Cidade do Panamá, no centro de conexões líder de todo o continente. A nossa frota é uma das mais jovens e modernas na indústria, composta por 104 aeronaves e uma pontualidade próxima a 93%, um dos melhores indicadores da indústria.

We currently offer service to more than 80 destinations in 33 countries, in North, Central and South America and the Caribbean. Throughout more than 70 years of uninterrupted operations, we have managed to turn the Hub of the Americas, located in Panama City, into the leading connection center of the entire continent. Our fleet is one of the youngest and most modern in the industry, consisting of 104 aircraft and a punctuality close to 93%, one of the best indicators in the industry.





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

1989



www.cubana.cu



Fundada el 8 de octubre de 1929, figura entre las primeras aerolíneas que abrieron la era de los vuelos comerciales y se ha caracterizado, desde un inicio, por el continuo perfeccionamiento de sus servicios. Actualmente Cubana de Aviación S.A., es la línea aérea bandera de Cuba, dedicada a la transportación de pasajeros, carga y correo.

Fundada em 8 de outubro de 1929, está entre as primeiras companhias aéreas que abriram a era dos vôos comerciais e foi caracterizada, desde o início, pela melhoria contínua de seus serviços. Atualmente, a Cubana de Aviação S.A., é a principal companhia aérea de Cuba, dedicada ao transporte de passageiros, carga e correio.

Founded on October 8, 1929, it is among the first airlines that opened the era of commercial flights and has been characterized, from the beginning, by the continuous improvement of its services. Currently Cubana de Aviación S.A., is the flagship airline of Cuba, dedicated to the transportation of passengers, cargo and mail.

Luis Manuel Ruiz Godoy

CEO



enero / janeiro / january

2020

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS



13

FLOTA
FROTA
FLEET



6



LA HABANA
CUBA





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

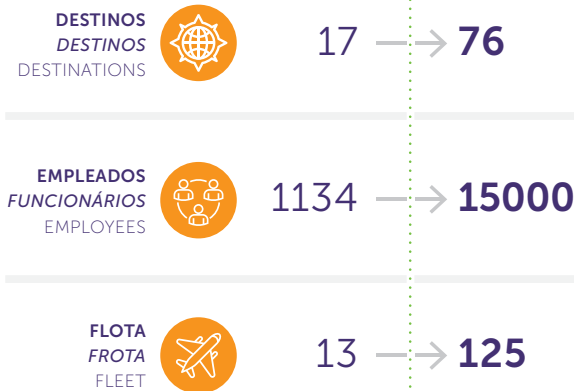
2019



Paulo Kakinoff
CEO
PRESIDENTE | PRESIDENT

www.voegol.com.br

Primer año de operaciones *Primeiro ano de operações*
First year of operations **2020**
enero / janeiro / january



GOL Linhas Aéreas es la aerolínea más grande de Brasil, con 33 millones de clientes transportados cada año. En 19 años de su historia, GOL democratizó el transporte aéreo y se convirtió en la primera y más grande compañía de bajo costo en el país.

GOL Linhas Aéreas é a maior companhia aérea do Brasil, com 33 milhões de clientes transportados cada ano. Em 19 anos de sua história, a GOL democratizou o transporte aéreo e se tornou na primeira e maior companhia de baixo custo no país.

GOL Linhas Aéreas is the largest airline in Brazil, with 33 million of costumers transported each year. In 19 years of its history, GOL democratized air transportation and became the first and biggest low-cost company in the country.





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2018



www.interjet.com



Interjet inició operaciones el 5 de diciembre de 2005 con tres aeronaves atendiendo cuatro destinos. Hoy cuenta con una de las flotas más modernas del mundo. Atiende casi 15 millones de pasajeros al año con rutas en México, Estados Unidos, Canadá, Centro y Sudamérica, sirviendo 55 destinos en diez países.

A Interjet iniciou operações no dia 5 de dezembro de 2005 com três aeronaves atendendo quatro destinos. Hoje conta com uma das frotas mais modernas do mundo, atende quase 15 milhões de passageiros por ano com rotas no México, Estados Unidos, Canadá, América do Sul e Central, servindo 55 destinos em dez países.

Interjet began operations on December 5, 2005 with three aircraft serving four destinations. Today it has one of the most modern fleets in the world. It serves almost 15 million passengers a year with routes in Mexico, the United States, Canada, Central and South America, serving 55 destinations in ten countries.

Miguel Alemán Magnani

Fundador / Presidente
Founder / President



Primer año de operaciones
Primeiro ano de operações
First year of operations

enero / janeiro / january
2020

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS

4 → 55



EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES

250 → 5782



FLOTA
FROTA
FLEET

3 → 68





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

1983



Roberto Alvo
CEO

www.latam.com

enero / janeiro / january

2020

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS



145

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES



42000

FLOTA
FROTA
FLEET



+330



LATAM Airlines Group es el principal grupo de aerolíneas de Latinoamérica y ofrece servicios aéreos a 145 destinos en 26 países, con presencia en seis mercados domésticos en Latinoamérica: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, además de operaciones internacionales dentro de Latinoamérica y hacia Europa, Estados Unidos, El Caribe, Oceanía, África y Asia.

O LATAM Airlines Group é o principal grupo de companhias aéreas da América Latina e oferece serviços aéreos para 145 destinos em 26 países, com presença em seis mercados domésticos na América Latina: Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru, além de operações internacionais na América Latina e para Europa, Estados Unidos, Caribe, Oceania, África e Ásia.

LATAM Airlines Group is the main group of Latin American airlines and offers air services to 145 destinations in 26 countries, with presence in six domestic markets in Latin America: Argentina, Brazil, Chile, Colombia, Ecuador and Peru, as well as international operations within Latin America and to Europe, the United States, the Caribbean, Oceania, Africa and Asia.





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2007



www.liat.com



LIAT, la aerolínea del Caribe, tiene dos hubs ubicados en Antigua y Barbados. Los gobiernos de Barbados, Antigua & Barbuda y San Vicente y las Granadinas son accionistas mayoritarios de la aerolínea. LIAT vuela a 15 destinos en el Caribe desde Puerto Rico al norte hasta Guyana al sur. La aerolínea satisface las necesidades de viajes intrarregionales, así como también conecta a los pasajeros de aerolíneas internacionales que viajan por negocios y placer.

A LIAT, a companhia aérea do Caribe, possui dois hubs localizados em Antígua e Barbados. Os governos de Barbados, Antígua e Barbuda e São Vicente e Granadinas são os acionistas majoritários da companhia aérea. A LIAT voa para 15 destinos em todo o Caribe, de Porto Rico no norte até Guiana no sul. A companhia aérea atende às necessidades de viagens intra-regionais, além de conectar passageiros de transportadoras internacionais que viajam a negócios e lazer.

LIAT, the Caribbean Airline, has two hubs located in Antigua and Barbados. The governments of Barbados, Antigua & Barbuda and St. Vincent and the Grenadines are the majority shareholders in the airline. LIAT flies to 15 destinations across the Caribbean from Puerto Rico in the north to Guyana in the south. The airline caters to the intra-regional travel needs as well as connecting passengers from international carriers travelling for business and pleasure.

Julie Reifer-Jones

CEO



Primer año de operaciones
Primeiro ano de operações
First year of operations

enero / janeiro / january

2020

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS



4 → 15

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES



4 → 672

FLOTA
FROTA
FLEET



1 → 10



ANTIGUA AND
BARBUDA



Comprometidos con una aviación sostenible

AIRFRANCE**KLM**
GROUP

El grupo Air France-KLM se toma muy en serio su responsabilidad social y medioambiental y trabaja incansablemente por la mejora continua de esta área vital para nuestro planeta, nuestros empleados, nuestros clientes y las generaciones futuras.

Debemos permanecer comprometidos y unir a todos los actores de la industria, conscientes de la responsabilidad compartida que nos corresponde, de mejorar continuamente la sostenibilidad del transporte aéreo.

Benjamin Smith, CEO Air France-KLM

NUESTRAS CIFRAS CLAVE

318 

destinos en **118** países

548 

flota AIR FRANCE-KLM

21.6%

de reducción de emisiones de **CO₂** desde 2011

35%

de reducción de ruido desde el año 2000

23%

de reducción del consumo de energía desde 2011

104.2  millones de pasajeros

+1M toneladas de carga

85,500

árboles plantados gracias al programa **TRIP AND TREE Air France**

312 

hectáreas de bosque tropical plantadas en **Panamá** dentro del plan **KLM CO2ZERO**

NUESTROS COMPROMISOS

AIR FRANCE
KLM



Reducción de las emisiones de **CO₂** en un **20%** en comparación con 2011

AIR FRANCE



100% de residuos no peligrosos y **60%** de residuos peligrosos, recuperados y reciclados

KLM



Reducir en un **50%** los desechos y el aumento del reciclaje

AIR FRANCE



26%

mejora de la eficiencia energética

KLM



20%



Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2020



www.voerima.com



RIMA Aviação, una aerolínea certificada ISSA, ha estado volando durante 19 años sirviendo a la región amazónica brasileña mediante vuelos chárter, de carga y aeromédicos. La expansión de la flota y una nueva sede están previstas para 2021.

A RIMA Aviação, companhia aérea certificada ISSA, voa há 19 anos servindo a região amazônica brasileira através de voos charter, de carga e aeromédicos. A expansão da frota e uma nova sede estão planejadas para 2021.

RIMA Aviation, an ISSA certified airline, has been flying for 19 years serving the Brazilian Amazon region through charter, cargo and aeromedical flights. Fleet expansion and a new headquarter are planned for 2021.

Gilberto Scheffer

Owner and CEO



Primer año de operaciones
Primeiro ano de operações
First year of operations

enero / janeiro / january

2020

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS  12 → 119

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES  5 → 44

FLOTA
FROTA
FLEET  1 → 6





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2004



Jose Ignacio Dougnac
CEO

www.skyairline.com

Primer año de operaciones *enero / janeiro / january*
Primeiro ano de operações
First year of operations **2020**

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS  1 → 35

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES  29 → 2262

FLOTA
FROTA
FLEET  1 → 26



SKY es la segunda mayor aerolínea en Chile y la primera en incorporar el modelo low cost a la industria aérea en ese país y cuyo propósito es poner el cielo al alcance de todos, a través de un servicio simple y confiable.

SKY é a segunda maior companhia aérea no Chile e a primeira em incorporar o modelo low cost à indústria aérea nesse país e cujo propósito é pôr o céu ao alcance de todos, através de um serviço simples e confiável

SKY is the second largest airline in Chile and the first to incorporate the low cost model to the airline industry in the country, whose purpose is to make the sky available to everyone, through a simple and reliable service.





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2013



www.flyslm.com



Surinam Airways es la aerolínea nacional de Surinam con sede en Paramaribo. Nuestra red conecta el Caribe, Europa, América del Norte y América Latina y nos esforzamos por un crecimiento sostenido a largo plazo mientras contribuimos al desarrollo de la región.

A Surinam Airways é a companhia aérea nacional do Suriname com sede em Paramaribo. A nossa rede conecta o Caribe, Europa, América do Norte e América Latina e nos esforçamos por um crescimento sustentável a longo prazo enquanto contribuimos ao desenvolvimento da região.

Surinam Airways is the national carrier of Suriname with headquarters in Paramaribo. Our network connects the Caribbean, Europe, North- and Latin America and we strive for sustained long term growth while contributing to the development of the region.

Radjesh Radjkoemar

CEO



Primer año de operaciones
Primeiro ano de operações
First year of operations

enero / janeiro / january

2020

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS



5 → 8

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES



- → 338

FLOTA
FROTA
FLEET



3 → 3





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2017



Steven Schulte
CEO

tropicair.com

Primer año de operaciones **enero / janeiro / january**
Primeiro ano de operações **2020**
First year of operations

DESTINOS  2 → 15
DESTINOS
DESTINATIONS

EMPLEADOS  4 → 380
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES

FLOTA  1 → 18
FROTA
FLEET



Fundada en 1979 por John Greif III con un solo avión y dos empleados, Tropic Air ha crecido constantemente hasta convertirse en la aerolínea más grande y con más experiencia en Belice. Ahora emplea a más de 380 empleados y ofrece más de 250 vuelos diarios programados. Desde su vuelo inaugural hace más de 40 años, Tropic Air ha sido líder en la introducción de tecnología de aviones moderna en el mercado nacional de Belice y ha desempeñado un papel clave en la promoción de la industria del turismo en el país, siempre comprometido con crecimiento de este sector.

Fundada em 1979 por John Greif III com apenas um avião e dois empregados, a Tropic Air cresceu constantemente até se tornar a maior companhia aérea e com mais experiência em Belize. Agora emprega mais de 380 empregados e oferece mais de 250 voos diários programados. Desde o seu voo inaugural há mais de 40 anos, a Tropic Air tem sido líder na introdução de tecnologia de aviões moderna no mercado nacional de Belize e tem desempenhado um papel chave na promoção da indústria do turismo no país, sempre comprometido com o crescimento deste setor.

Founded in 1979 by John Greif III with just a single airplane and two employees, Tropic Air has steadily grown to become the largest and most experienced airline in Belize. Now employs over 380 staff and offers over 250 daily scheduled flights. Since its inaugural flight over 40 years ago, Tropic Air has been a leader in the introduction of modern aircraft technology in the domestic market in Belize, and have played a key role in the promotion of the tourism industry within the country, always committed to the growth of this sector.





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2005



www.aircanada.com



Air Canada es la aerolínea más grande de Canadá y el mayor proveedor de servicios regulares de pasajeros en el mercado canadiense, el mercado transfronterizo Canadá-EE. UU. Y en el mercado internacional hacia y desde Canadá. En 2019, Air Canada, junto con sus socios regionales de Air Canada Express, transportó a más de 51 millones de clientes, ofreciendo servicio directo de pasajeros a casi 220 destinos en seis continentes. Air Canada es miembro fundador de Star Alliance™ y proporciona la red de transporte aéreo más completa del mundo.

A Air Canada é a maior companhia aérea do Canadá e a maior provedora de serviços regulares de passageiros no mercado canadense, no mercado transfronteiriço Canadá-EUA e no mercado internacional para e do Canadá. Em 2019, a Air Canada, juntamente com seus parceiros regionais da Air Canada Express, transportou mais de 51 milhões de clientes, oferecendo serviço de passageiros direto a quase 220 destinos em seis continentes. A Air Canada é um membro fundador da Star Alliance™, fornecendo a rede de transporte aéreo mais abrangente do mundo.

Air Canada is Canada's largest airline and the largest provider of scheduled passenger services in the Canadian market, the Canada-U.S. transborder market and in the international market to and from Canada. In 2019, Air Canada, together with its Air Canada Express regional partners, carried over 51 million customers, offering direct passenger service to nearly 220 destinations on six continents. Air Canada is a founding member of Star Alliance™, providing the world's most comprehensive air transportation network.

Calin Rovinescu

Presidente / President
CEO



Primer año de operaciones
Primeiro ano de operações
First year of operations

enero / janeiro / january
2020

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS

2 → 217



EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES

71 → 36000



FLOTA
FROTA
FLEET

5 → 394





ae AirEuropa

Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2015



Javier Hidalgo
CEO

www.aireuropa.com

Primer año de operaciones **2020**
Primeiro ano de operações
First year of operations

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS  1 → 64

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES  → 3892



Air Europa es miembro de la alianza SkyTeam. La flota de Air Europa es una de las más modernas en el continente europeo. Se compone de más de 60 aviones cuya edad media no sobrepasa los 4 años. En 2018, la organización ambiental alemana Atmosfair clasificó a Air Europa como la aerolínea más eficiente de la red europea. El año pasado superó los 11 millones de pasajeros transportados.

A Air Europa é membro da aliança SkyTeam. A frota da Air Europa é uma das mais modernas no continente europeu. É composta de mais de 60 aviões cuja idade média não ultrapassa os 4 anos. Em 2018, a organização ambiental alemã Atmosfair classificou a Air Europa como a companhia aérea mais eficiente da rede europeia. No ano passado superou os 11 milhões de passageiros transportados.

Air Europa is a member of the SkyTeam alliance. The Air Europa fleet is one of the most modern on the European continent. It consists of more than 60 aircraft whose average age does not exceed 4 years. In 2018, the German environmental organization Atmosfair rated Air Europa as the most efficient European network airline. Last year it exceeded 11 million passengers transported.





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2019

AIRFRANCE

www.airfrance.com

© photo: Andrea Segovia M. - ZONA, Design & Co.



Air France es una aerolínea global de alta gama, sostenible, de inspiración francesa, atenta a los detalles. Viajar con Air France es disfrutar de lo mejor de Francia: su elegancia, su gastronomía, sus vinos. En 2018, Air France operó a 195 destinos en 91 países, desde el hub de París-Charles Gaulle. Gracias a su programa Trip & Tree, Air France plantó 85,500 árboles en 2018.

A Air France é uma companhia aérea global de alta gama, sustentável, de inspiração francesa, atenta aos detalhes. Viajar com a Air France é disfrutar do melhor da França: a sua elegância, a sua gastronomia, os seus vinhos. Em 2018, a Air France operou para 195 destinos em 91 países, desde o hub de Paris-Charles Gaulle. Graças ao seu programa Trip & Tree, a Air France plantou 85.500 árvores em 2018.

Air France is a high-end, sustainable, French-inspired global airline, attentive to details. Traveling with Air France is enjoying the best of France: its elegance, its gastronomy, its wines. In 2018, Air France operated 195 destinations in 91 countries, from the Paris-Charles Gaulle hub. Thanks to its Trip & Tree program, Air France planted 85,500 trees in 2018.

Anne Rigail
CEO



Primer año de operaciones
Primeiro ano de operações
First year of operations

enero / janeiro / january

2020

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS



85 → 195

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES

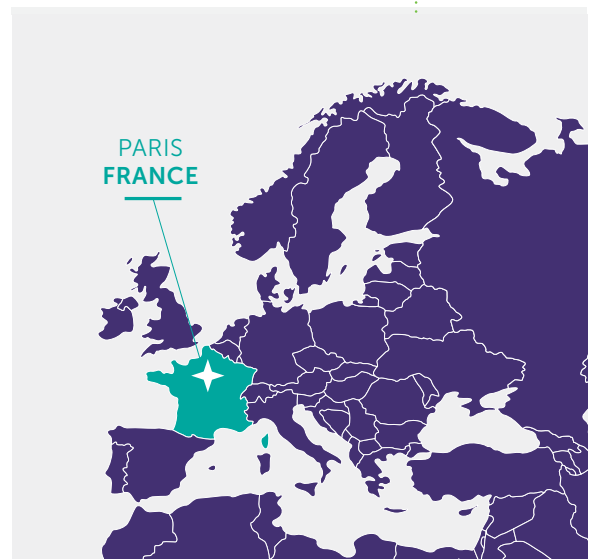


135 → 44850

FLOTA
FROTA
FLEET



85 → 225





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2015



Jean-François Lemay
PRESIDENT

www.airtransat.com

Primer año de operaciones *Primeiro ano de operações*
First year of operations *enero / janeiro / january*
2020

DESTINOS *DESTINOS*
DESTINATIONS  10 → 60

EMPLEADOS *FUNCIÓNARIOS*
EMPLOYEES  182 → 3000

FLOTA *FROTA*
FLEET  2 → 50



Air Transat es la aerolínea de ocio número uno de Canadá. Vuela a 60 destinos internacionales en más de 25 países de América y Europa, ofrece vuelos nacionales y de conexión dentro de Canadá y transporta 5 millones de pasajeros por año.

A Air Transat é a companhia aérea de lazer número um do Canadá. Voa para 60 destinos internacionais em mais de 25 países da América e Europa, oferece voos nacionais e de conexão dentro do Canadá e transporta 5 milhões de passageiros por ano.

Air Transat is Canada's number one leisure airline. It flies to 60 international destinations in more than 25 countries in the Americas and Europe, offers domestic and connecting flights within Canada, and carries 5 million passengers per year.





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2019



www.aa.com



American Airlines ofrece a sus clientes 6.800 vuelos diarios a más de 365 destinos en 61 países desde sus centros en Charlotte, Chicago, Dallas-Fort Worth, Los Ángeles, Miami, Nueva York, Filadelfia, Phoenix y Washington, DC. Con el propósito compartido de cuidar personas en el viaje de la vida, los 130,000 miembros del equipo global de American atienden a más de 200 millones de clientes anualmente.

A American Airlines oferece aos seus clientes 6.800 voos diários a mais de 365 destinos em 61 países desde seus centros em Charlotte, Chicago, Dallas-Fort Worth, Los Angeles, Miami, Nova York, Filadelfia, Phoenix e Washington, DC. Com o propósito compartilhado de cuidar pessoas na viagem da vida, os 130.000 membros da equipe global da American atendem a mais de 200 milhões de clientes anualmente.

American Airlines offers customers 6,800 daily flights to more than 365 destinations in 61 countries from its hubs in Charlotte, Chicago, Dallas-Fort Worth, Los Angeles, Miami, New York, Philadelphia, Phoenix and Washington, D.C. With a shared purpose of caring for people on life's journey, American's 130,000 global team members serve more than 200 million customers annually.

Doug Parker
Chairman & CEO



Primer año de operaciones
Primeiro ano de operações
First year of operations

enero / janeiro / January

2020

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS



50 → 365

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES

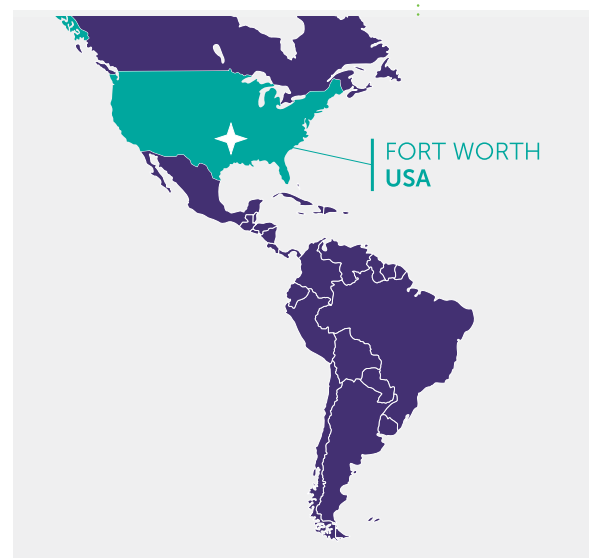


- → 130000

FLOTA
FROTA
FLEET



- → 1500





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2018



John W. Dietrich
President & CEO

www.atlasair.com

Primer año de operaciones **enero / janeiro / january**
Primeiro ano de operações
First year of operations **2020**

DESTINOS  - → **382**
DESTINOS
DESTINATIONS

EMPLEADOS  - → **3587**
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES

FLOTA  1 → **122**
FROTA
FLEET



La flota tecnológicamente avanzada de 747, 777, 767 y 737 de Atlas Air ofrece soluciones galardonadas a las necesidades de los clientes, desde envíos de carga urgentes hasta manejo de chárteres para grupos grandes de pasajeros de forma rápida, segura y confiable.

A frota tecnologicamente avançada 747, 777, 767 e 737 da Atlas Air oferece soluções premiadas para as necessidades dos clientes, desde remessas urgentes de frete até charters para grandes grupos de passageiros de maneira rápida, segura e confiável.

Atlas Air's technologically advanced fleet of 747s, 777s, 767s and 737s offers award-winning solutions to customer needs – from time-sensitive cargo shipments to large-group passenger charters – quickly, safely and reliably.



Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2009



www.delta.com



Delta Air Lines es la aerolínea global de EE. UU. Líder en productos, servicios, innovación, confiabilidad y experiencia del cliente. Con sede en Atlanta, Delta ofrece más de 5.000 salidas diarias y hasta 15.000 salidas afiliadas, incluida la principal alianza SkyTeam, de la cual Delta es miembro fundador.

A Delta Air Lines é a líder aérea global dos EUA em produtos, serviços, inovação, confiabilidade e experiência do cliente. Sediada em Atlanta, a Delta oferece mais de 5.000 partidas diárias e até 15.000 partidas filiadas, incluindo a principal aliança SkyTeam, da qual a Delta é membro fundador.

Delta Air Lines is the U.S. global airline leader in products, services, innovation, reliability and customer experience. Headquartered in Atlanta, Delta offers more than 5,000 daily departures and as many as 15,000 affiliated departures including the premier SkyTeam alliance, of which Delta is a founding member.

* 3 passenger planes, 12 cropdusters and 2 aircraft used for training, charters and survey flights

Ed Bastian
President and CEO



Primer año de operaciones
Primeiro ano de operações
First year of operations

enero / janeiro / january
2020

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS



7 → +300

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES



60 → +90000

FLOTA
FROTA
FLEET



17* → +800





IBERIA

Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2005



Javier Sanchez-Prieto
CEO

www.iberia.com

Primer año de operaciones **enero / janeiro / january**
Primeiro ano de operações
First year of operations **2020**

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS  1 → 140

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES  - → 17673

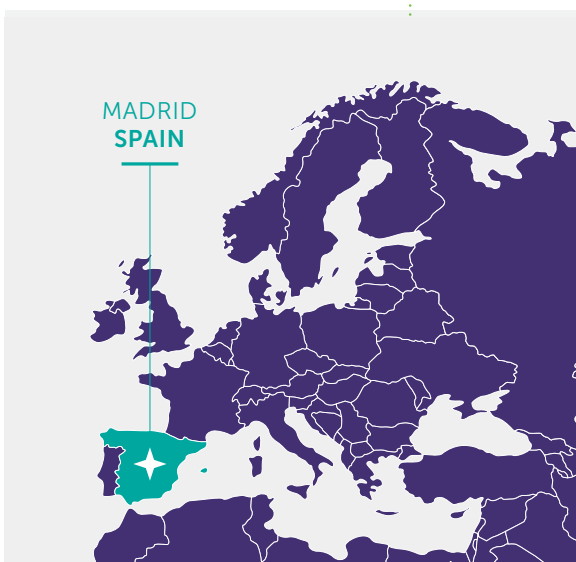
FLOTA
FROTA
FLEET  3 → 144



Iberia es la primera compañía de España y líder entre Europa y Latinoamérica. Junto con su filial Iberia Express y su franquiciada Iberia Regional Air Nostrum, ofrece alrededor de 600 vuelos al día a medio centenar de países de Europa, América, África, Oriente Medio y Asia, con una flota de 144 aviones. Iberia tiene su hub en el aeropuerto de Madrid y es miembro de la alianza oneworld.

A Iberia é a primeira companhia da Espanha e líder entre a Europa e a América Latina. Junto com a sua filial Iberia Express e a sua franquia Iberia Regional Air Nostrum, oferece ao redor de 600 voos por dia a meia centena de países da Europa, América, África, Oriente Médio e Ásia, com uma frota de 144 aviões. A Iberia tem o seu hub no aeroporto de Madri e é membro da aliança Oneworld.

Iberia is the first company in Spain and leader between Europe and Latin America. Together with its subsidiary Iberia Express and its franchisee Iberia Regional Air Nostrum, it offers around 600 flights a day to fifty countries in Europe, America, Africa, the Middle East and Asia, with a fleet of 144 aircraft. Iberia has its hub at the Madrid airport and is a member of the oneworld Alliance.





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2012

jetBlue®

www.jetblue.com



JetBlue presta servicios a más de 42 millones de clientes al año en casi 100 destinos en las Américas con un promedio de 1.000 vuelos diarios. Un tercio de los destinos de JetBlue están en América Latina y el Caribe.

A JetBlue presta serviços para mais de 42 milhões de clientes por ano em quase 100 destinos nas Américas com uma média de 1.000 voos diários. Um terço dos destinos da JetBlue estão na América Latina e no Caribe.

JetBlue serves more than 42 million customers a year to nearly 100 destinations throughout the Americas with an average of 1,000 daily flights. One third of JetBlue's destinations are in Latin America and the Caribbean.

Robin Hayes
CEO



Primer año de operaciones enero / janeiro / january
Primeiro ano de operações
First year of operations

2020

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS  11 → 100

EMPLEADOS
FUNCIONARIOS
EMPLOYEES  1200 → 23000

FLOTA
FROTA
FLEET  10 → 258





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2019



Pieter Elbers
CEO

www.klm.com

Primer año de operaciones **2020**
Primeiro ano de operações
First year of operations

DESTINOS  1 → 162
DESTINOS
DESTINATIONS

EMPLEADOS  - → 44849
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES

FLOTA  4 → 123
FROTA
FLEET



KLM Compañía Real Holandesa de Aviación cumplió 100 años el 7 de octubre de 2019, siendo la aerolínea más antigua. Su ambición es ser la aerolínea europea más centrada en el cliente así como la más digital y sostenible del mundo. En 2018, KLM operó a 162 destinos desde su hub de Ámsterdam-Schiphol, usando más de 1.300 toneladas de bio-querosene sostenible. Transportó 34,1 millones de pasajeros y 621,000 toneladas de carga.

A KLM Companhia Real Holandesa de Aviação completou 100 anos no dia 7 de outubro de 2019, sendo a companhia aérea mais antiga. A sua ambição é ser a companhia aérea europeia mais centrada no cliente assim como a mais digital e sustentável do mundo. Em 2018, a KLM operou para 162 destinos desde o seu hub de Amsterdam-Schiphol, usando mais de 1.300 toneladas de bio-querosene sustentável. Transportou 34,1 milhões de passageiros e 621.000 toneladas de carga.

KLM Royal Dutch Airlines turned 100 on October 7, 2019, being the oldest airline. Its ambition is to be the most customer-focused European airline as well as the most digital and sustainable in the world. In 2018, KLM operated 162 destinations from its Amsterdam-Schiphol hub, using more than 1,300 tons of sustainable bio-kerosene. It carried 34.1 million passengers and 621,000 tons of cargo.





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2018



Lufthansa

www.lufthansa.com



El Grupo Lufthansa es un grupo de aviación internacional. Con 138.350 empleados, el Grupo Lufthansa generó ingresos de 35.844 millones de euros en el ejercicio 2018. El Grupo Lufthansa está compuesto por los segmentos Network Airlines, Eurowings y Aviation Services.

O Grupo Lufthansa é um grupo de aviação internacional. Com 138.350 funcionários, o Grupo Lufthansa gerou uma receita de EUR 35.844 milhões no exercício de 2018. O Grupo Lufthansa é composto pelos segmentos Network Airlines, Eurowings e Aviation Services.

The Lufthansa Group is an international aviation group. With 138,350 employees, the Lufthansa Group generated revenue of EUR 35,844m in the financial year 2018. The Lufthansa Group is composed of the segments Network Airlines, Eurowings and Aviation Services.

Carsten Spohr

Chairman of the Executive Board
and CEO



enero / janeiro / january

2020

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS



318

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES

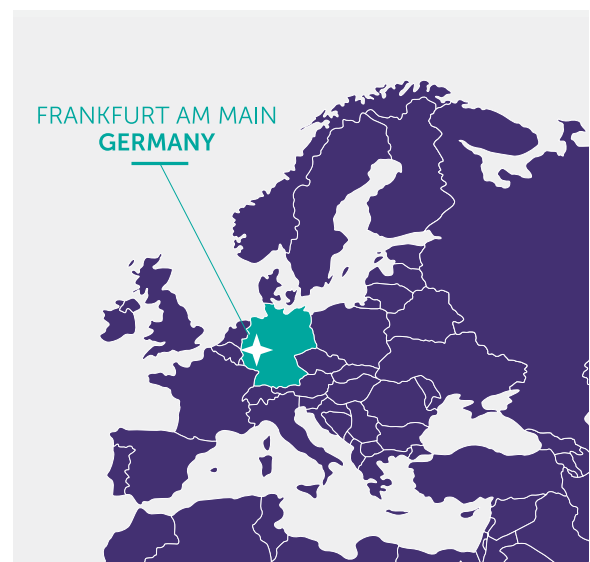


138350

FLOTA
FROTA
FLEET



763





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2013



Jeff Crippen
CEO

www.oai.aero

enero / janeiro / january
2020

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS



277

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES



1071

FLOTA
FROTA
FLEET



16



Nos enorgullece ser una aerolínea internacional privada que brinda servicios a la medida para pasajeros y chárter gubernamentales, startup de aerolíneas y desarrollo de rutas, arrendamiento húmedo ACMI y gestión de aeronaves.

Nos orgulhece ser uma companhia aérea internacional privada que oferece serviços à medida para passageiros charter governamentais, startup de companhias aéreas e de desenvolvimento de rotas, Wet Leasing ACMI e gestão de aeronaves.

We are proud to be a private international airline providing tailored passenger and government charter services, airline startup and route development, ACMI wet leasing and aircraft management.





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2018

PRIVILEGE
style

www.privilegestyle.com



Privilege Style se asienta sobre la experiencia de Empty Leg, bróker aéreo que, desde su constitución en 1993, ha evolucionado constantemente hasta convertirse en uno de los más importantes de España. 10 años después de la constitución del bróker, el 18 de diciembre de 2003, se emprendió el primer vuelo comercial como Privilege Style entre Madrid y Marrakech. Desde 2003 Privilege Style ha trasladado 4.500.000 pasajeros y cuenta con más 88.700.000 horas de vuelo.

A Privilege Style se apoia na experiência de Empty Leg, broker aéreo que, desde a sua constituição em 1993, evoluiu constantemente até se tornar em um dos mais importantes da Espanha. 10 anos depois da constituição do broker, no dia 18 de dezembro de 2003, aconteceu o primeiro voo comercial como Privilege Style entre Madri e Marrakech. Desde 2003 a Privilege Style transportou 4.500.000 passageiros e conta com mais de 88.700.000 horas de voo.

Privilege Style is based on the experience of Empty Leg, an air broker that, since its establishment in 1993, has constantly evolved to become one of the most important in Spain. 10 years after the constitution of the broker, on December 18, 2003, the first commercial flight was undertaken as Privilege Style between Madrid and Marrakech. Since 2003 Privilege Style has carried 4,500,000 passengers and has more than 88,700,000 flight hours.

Oriol Hernández
CEO



Primer año de operaciones
Primeiro ano de operações
First year of operations

enero / janeiro / january
2020

VUELOS
VOOS
FLIGHTS



348 → 3651

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES

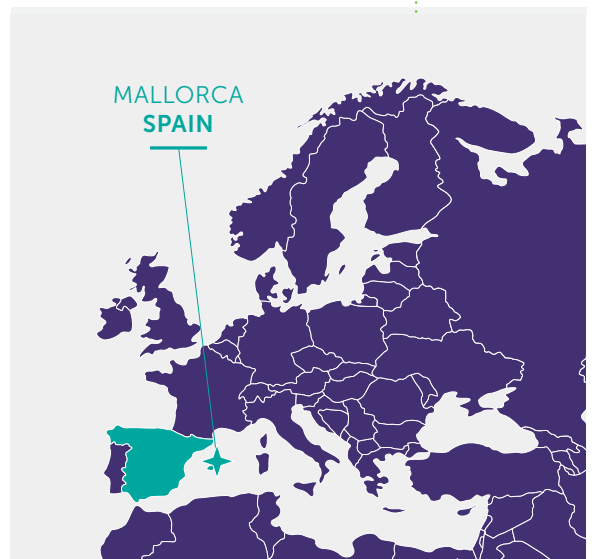


33 → 233

FLOTA
FROTA
FLEET



1 → 4



A STAR ALLIANCE MEMBER 

Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2012

Bilal Eksi
CEO
Member of the Board

www.turkishairlines.com

enero / janeiro / january

2020

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS 

326

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES 

35275

FLOTA
FROTA
FLEET 

400

Establecida en 1933 con una flota de cinco aviones, Turkish Airlines, miembro de Star Alliance, tiene una flota de 348 aviones (de pasajeros y de carga) que vuelan a 317 destinos mundiales como 267 internacionales y 50 nacionales, en 126 países.

Estabelecida em 1933 com uma frota de cinco aviões, a Turkish Airlines, membro da Star Alliance, tem uma frota de 348 aviões (de passageiros e de carga) que voam para 317 destinos mundiais como 267 internacionais e 50 nacionais, em 126 países.

Established in 1933 with a fleet of five aircraft, Star Alliance member Turkish Airlines has a fleet of 348 (passenger and cargo) aircraft flying to 317 worldwide destinations as 267 international and 50 domestic, in 126 countries.





Miembro de ALTA desde
Membro da ALTA desde
ALTA member since

2010



united.com

Scott Kirby
CEO



enero / janeiro / january

2020

United Airlines y United Express operan en promedio casi 4,500 vuelos diarios a 338 aeropuertos a través de los cinco continentes. En 2016, United y United Express operaron más de 1.6 millones de vuelos transportando 143 millones de clientes. Para United es un orgullo contar con la red de rutas más extensa del mundo, incluyendo hubs en el territorio continental de los Estados Unidos en Chicago, Denver, Houston, Los Angeles, Newark/New York, San Francisco y Washington, D.C.

A United Airlines e a United Express operam em média quase 4.500 voos diários a 338 aeroportos através dos cinco continentes. Em 2016, a United e a United Express operaram mais de 1.6 milhões de voos transportando 143 milhões de clientes. Para a United é um orgulho contar com a rede de rotas mais extensa do mundo, incluindo hubs no território continental dos Estados Unidos em Chicago, Denver, Houston, Los Angeles, Newark/New York, São Francisco e Washington, D.C.

United Airlines and United Express operate approximately 4,500 flights a day to 338 airports across five continents. In 2016, United and United Express operated more than 1.6 million flights carrying more than 143 million customers. United is proud to have the world's most comprehensive route network, including U.S. mainland hubs in Chicago, Denver, Houston, Los Angeles, Newark/New York, San Francisco and Washington, D.C.

DESTINOS
DESTINOS
DESTINATIONS  342

EMPLEADOS
FUNCIONÁRIOS
EMPLOYEES  88000

FLOTA
FROTA
FLEET  797



EN AMÉRICA LATINA



Aeroméxico, la aerolínea global de México, opera más de **550 vuelos diarios** de pasajeros en servicio regular

PRIMERA RUTA QUE ABRIMOS EN AMÉRICA LATINA

- La primera ruta que inauguró Aeroméxico en América Latina fue hacia Santiago de Chile (SCL), en 1997.
- SCL es el principal aeropuerto de Chile, en 2018 movilizó 23.2 millones de pasajeros con 10.9 millones en rutas internacionales.
- A partir de 1997, la presencia de Aeroméxico en América Latina ha evolucionado constantemente.
- A los dos años del aterrizaje de nuestra aerolínea en la región, se abrió la ruta comercial hacia Sao Paulo, Brasil y a los 4, en 2001, se inauguró la ruta hacia Lima, Perú.
- Hoy en día, en la región de América Latina, Aeroméxico opera un total de 14 rutas: 7 en Centroamérica y el Caribe (GUA, SAP, SAL, MGA, SJO, SDQ y HAV) y 7 en Sudamérica (SCL, EZE, GRU, UIO, LIM, BOG y MDE)

CONECTIVIDAD EN LA REGIÓN

29 destinos internacionales

Aeroméxico facilita la conexión de América Latina con el resto del mundo, al permitir que las personas que lleguen desde esa región puedan conectar con 29 destinos internacionales al resto del mundo.



1,036 destinos en 170 países

Alianza que este año celebra su 20 aniversario, Aeroméxico ofrece más de 1,036 destinos en 170 países a través de las 19 aerolíneas socias.



Mercado de pasajeros de América Latina



En 2019 Aeroméxico transportó **20.6 M de pax**



En el mercado doméstico la aerolínea transportó **13.1 M de pax**



En el mercado internacional Aeroméxico trasladó **7.5 M de pax**



en 2019 movilizó **20.6 M** de pasajeros

El número de pasajeros transportados por Aeroméxico en 2019 entre México y América Latina fue de 2.3 millones de pasajeros



19 M de asientos

En 2019, Aeroméxico ofreció más de 164 mil vuelos entre México y América Latina y más de 19 millones de asientos.



MIEMBROS AFILIADOS
MEMBROS AFILIADOS
AFFILIATE MEMBERS



www.accelya.com

accelya

Accelya es un proveedor líder de productos y servicios tecnológicos para la industria de viajes y transporte. Fundada en 1976, Accelya ofrece soluciones financieras, comerciales, de carga y analíticas diseñadas para un mundo en movimiento. Su sede principal está localizada en Barcelona, con oficinas en todo el mundo y sirve como socio estratégico para más de 400 aerolínea, agentes de viajes y de carga.

A Accelya é um fornecedor mundial líder de produtos e serviços tecnológicos para a indústria de viagens e transportes. Fundada em 1976, a Accelya oferece soluções financeiras, comerciais, de carga e analíticas desenhadas para um mundo em movimento. A Accelya tem a sua sede principal em Barcelona, com escritórios em todo o mundo e serve como sócio estratégico para mais de 400 linhas aéreas, agências de viagens e de carga.

Accelya is a leading supplier of technology products and services to the travel and transport industry. Founded in 1976, Accelya delivers financial, commercial, cargo and analytics solutions designed for a world on the move. Accelya is headquartered in Barcelona, with offices around the world and serves as strategic partner for more than 400 airlines, travel agents and shippers.

- SOLUCIONES DE TECNOLOGÍA
- PRODUTOS E SERVIÇOS TECNOLÓGICOS
- TECHNOLOGY SOLUTIONS

www.aercap.com

AerCap es el líder mundial en alquiler de aeronaves con 1.300 aviones propios y administrados en su flota actual y un portafolio muy atractivo de 470 órdenes de aviones de alta demanda y eficientes en combustible. AerCap atiende a más de 200 clientes en más de 90 países. La compañía tiene su casa matriz en Amsterdam y tiene oficinas en Dublín, Los Angeles, Shannon, Fort Lauderdale, Miami, Singapur, Shanghái, Abu Dhabi, Seattle y Toulouse.

AerCap é o líder mundial em aluguel de aeronaves com 1.300 aviões próprios e administrados na sua frota atual e tem um portfólio muito atrativo de 470 ordens de aviões de alta demanda e eficientes em combustível. A AerCap atende mais de 200 clientes em mais de 90 países. A companhia tem a sua matriz em Amsterdam e tem escritórios em Dublin, Los Angeles, Shannon, Fort Lauderdale, Miami, Singapur, Shanghai, Abu Dhabi, Seattle e Toulouse.

AerCap is the global leader in aircraft leasing with 1,300 owned and managed aircraft in its current fleet and a highly attractive portfolio of 470 high-demand, fuel-efficient aircraft on order. AerCap serves over 200 customers in more than 90 countries. The company is headquartered in Amsterdam and has offices in Dublin, Los Angeles, Shannon, Fort Lauderdale, Miami, Singapore, Shanghai, Abu Dhabi, Seattle, and Toulouse.

- ARRENDAMIENTO DE AERONAVES
- ARRENDAMENTO DE AERONAVES
- AIRCRAFT LEASING

www.aegfuels.com

Desde 1988, AEG FUELS ha establecido la conveniencia de un solo proveedor a través de una red de relaciones estratégicas con compañías petroleras nacionales y multinacionales, proveedores locales de combustible y agentes de manipulación de aeropuertos. Más allá de los servicios de combustible, AEG también ofrece un conjunto de soluciones auxiliares, como gestión de combustible, planificación de viajes internacionales, servicios de recuperación de impuestos, beneficios de tarjetas de carné y más.

Desde 1988, a AEG FUELS estabeleceu a conveniência de um único fornecedor por meio de uma rede de relacionamentos estratégicos com empresas nacionais e multinacionais de petróleo, fornecedores locais de combustível e agentes de manuseio de aeroportos. Além dos serviços de combustível, a AEG também oferece um conjunto de soluções auxiliares, como gerenciamento de combustível, planejamento internacional de viagens, serviços de recuperação de impostos, benefícios de cartão de caderneta e muito mais.

Since 1988 AEG FUELS has established single-supplier convenience through a network of strategic relationships with national and multinational oil companies, local fuel providers, and airport handling agents. Beyond fuel services, AEG also provides a suite of ancillary solutions such as fuel management, international trip planning, tax recovery services, carnet card benefits and more.

- SOLUCIONES PARA OPERADORES DE AVIACIÓN COMERCIAL, GUBERNAMENTAL Y COMERCIAL EN TODO EL MUNDO
- SOLUÇÕES PARA OPERADORES DE AVIAÇÃO COMERCIAL, GOVERNAMENTAL E DE NEGÓCIOS EM TODO O MUNDO
- SOLUTIONS FOR COMMERCIAL, GOVERNMENT AND BUSINESS AVIATION OPERATORS WORLDWIDE

www.afiklmem.com | www.barfieldinc.com

Air France Industries KLM Engineering & Maintenance, como principal MRO, ofrece múltiples servicios para Boeing, Airbus y flotas regionales, especialmente para aviones de nueva generación. Apoyando 2.000 aviones operados por 200 aerolíneas y con una plantilla de 14.000 personas, ofrecemos amplios servicios técnicos, incluyendo soporte de ingeniería, mantenimiento de línea, revisión de motores y la gestión, reparación y suministro de componentes, estructuras y FTR.

Air France Industries KLM Engineering & Maintenance, como principal MRO, oferece múltiplos serviços para a Boeing, Airbus e frotas regionais, especialmente para aviões de nova geração. Apoiando 2.000 aviões operados por 200 linhas aéreas, e com uma planilha de 14.000 pessoas (500 nas Américas), oferecemos amplos serviços técnicos, incluindo suporte de engenharia, manutenção de linha, revisão de motores e a gestão, conserto e abastecimento de componentes, estruturas e FTR.

Air France Industries KLM Engineering & Maintenance is a major multi-product MRO provider, with capabilities for Boeing, Airbus & regional fleets, notably for new-generation aircraft. We support 2,000 aircraft operated by 200 major airlines. With a workforce of over 14,000 (500 in the Americas), we offer comprehensive technical support for airlines, ranging from engineering, line maintenance, engine overhaul & the management, repair & supply of aircraft components, aerosturture & FTR support.

- MANTENIMIENTO, REPARACIÓN, OVERHAUL DE COMPONENTES DE AERONAVES Y FABRICACIÓN DE EQUIPO DE PRUEBA DE APOYO EN TIERRA
- MANUTENÇÃO, REPARO, REVISÃO GERAL DE COMPONENTES DE AERONAVES E FABRICAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE TESTE DE APOIO
- MAINTENANCE, REPAIR, OVERHAUL OF AIRCRAFT COMPONENTS AND MANUFACTURING OF GROUND SUPPORT TEST EQUIPMENT

www.airleasercorp.com

Air Lease Corporation (ALC) es una empresa líder de arrendamiento de aeronaves con casa matriz en Los Angeles, California, y aerolíneas clientes en el mundo entero. ALC y su equipo de profesionales comprometidos y con gran experiencia, se dedican principalmente a la compra de aeronaves comerciales para arrendarlas posteriormente a sus aerolíneas clientes en todo el mundo mediante soluciones personalizadas de arrendamiento y financiación de aviones.

A Air Lease Corporation (ALC) é uma empresa líder de arrendamento de aeronaves com a matriz em Los Angeles, Califórnia, e linhas aéreas clientes no mundo inteiro. A ALC e sua equipe de profissionais comprometidos e com grande experiência, se dedicam principalmente à compra de aeronaves comerciais para alugá-las posteriormente às linhas aéreas clientes em todo o mundo diante de soluções personalizadas de arrendamento e financiamento de aviões.

Air Lease Corporation (ALC) is a leading aircraft leasing company based in Los Angeles, California that has airline customers throughout the world. ALC and its team of dedicated and experienced professionals are principally engaged in purchasing commercial aircraft and leasing them to its airline customers worldwide through customized aircraft leasing and financing solutions.

- ARRENDAMIENTO DE AERONAVES
- ARRENDAMENTO DE AERONAVES
- AIRCRAFT LEASING

www.airbus.com

AIRBUS

Airbus es líder mundial en aeronáutica, espacio y servicios relacionados. Airbus ofrece la gama más completa de aviones de pasajeros. Es líder europeo en la fabricación de aviones de repostaje, combate, transporte y misiones. Airbus es también una de las mayores empresas aeroespaciales del mundo. Airbus proporciona las soluciones más eficientes del mundo en helicópteros civiles y militares.

A Airbus é líder mundial na aeronáutica, espaço e serviços relacionados. A Airbus oferece a gama mais completa de aviões de passageiros. É o líder europeu na fabricação de aviões de reabastecimento, combate, transporte e missões. A Airbus é também uma das maiores empresas aeroespaciais do mundo. A Airbus proporciona as soluções mais eficientes do mundo para helicópteros civis e militares.

Airbus is a global leader in aeronautics, space, and related services. Airbus offers the most comprehensive range of passenger airliners. Airbus is also a European leader providing tanker, combat, transport and mission aircraft, as well as one of the world's leading space companies. In helicopters, Airbus provides the most efficient civil and military rotorcraft solutions worldwide.

- FABRICANTE DE AERONAVES
- FABRICAÇÃO DE AVIÕES
- AIRCRAFT MANUFACTURER

www.aireon.com

Aireon está desplegando un sistema de vigilancia del tráfico aéreo espacial para aviones equipados con Automatic Dependent Surveillance - Broadcast (ADS-B) en todo el mundo. Aireon utilizará las tecnologías de vigilancia de aviación de próxima generación que actualmente se basan en tierra y, por primera vez, extenderá su alcance a nivel mundial para mejorar significativamente la eficiencia, aumentar la seguridad, reducir las emisiones y proporcionar ahorros de costo a todos los interesados.

A Aireon está decolando um sistema de vigilância de tráfego aéreo espacial para aviões equipados com Automatic Dependent Surveillance-Broadcast (ADS-B) em todo o mundo. A Aireon utilizará as tecnologias de vigilância da aviação de próxima geração que atualmente se baseiam em terra e, por primeira vez, extenderá o seu alcance a nível mundial para melhorar significativamente a eficiência, aumentar a segurança, reduzir as emissões e proporcionar economia no custo para todos os interessados.

Aireon is deploying a space-based air traffic surveillance system for Automatic Dependent Surveillance-Broadcast (ADS-B) equipped aircraft throughout the entire globe. Aireon will harness next-generation aviation surveillance technologies that are currently ground-based and, for the first time ever, extend their reach globally to significantly improve efficiency, enhance safety, reduce emissions and provide cost savings benefits to all stakeholders.

- VIGILANCIA DEL TRÁFICO AÉREO, ESPACIAL ADS-B
- VIGILÂNCIA DE TRÁFEGO AÉREO, ESPACIAL ADS-B
- AIR TRAFFIC SURVEILLANCE, SPACE-BASED ADS-B

www.amadeus.com

amadeus

Las soluciones de Amadeus conectan a los viajeros con sus viajes soñados a través de agencias de viajes, buscadores, touroperadores, aerolíneas, aeropuertos, hoteles, coches y trenes. Ayudamos a poner en contacto a más de 1.600 millones de personas al año con proveedores locales en más de 190 países. Somos una empresa con 17.000 empleados repartidos en 70 oficinas. Nuestro propósito es dar forma al futuro de los viajes.

As soluções da Amadeus conectam os viajantes com as suas viagens sonhadas através de agências de viagens, máquinas de busca, operadores de tours, linhas aéreas, aeroportos, hotéis, carros e trens. Ajudamos a pôr em contato a mais de 1,6 milhões de pessoas por ano com fornecedores locais em mais de 190 países. Somos uma empresa com 17.000 empregados distribuídos em 70 escritórios. Nosso propósito é dar forma ao futuro das viagens.

Amadeus' solutions connect travelers to the journeys they want through travel agents, search engines, tour operators, airlines, airports, hotels, cars, and railways. We help connect over 1.6 billion people a year to local travel providers in over 190 countries. We are one company, with 17,000 employees across 70 offices. Our purpose is to shape the future of travel.

- PROVEEDOR DE TECNOLOGIA RELACIONADA AL TURISMO
- FORNECEDOR DE TECNOLOGIA RELACIONADA AO TURISMO
- TRAVEL TECHNOLOGY PROVIDER



www.alliedaviation.com

ALLIED AVIATION

Allied Aviation, de capital y operación independiente, presta servicios de administración de parques de tanques, mantenimiento de equipos, carga de combustible a bordo de aeronaves, operaciones de base fija, servicios en tierra y desarrollo de infraestructura en 26 de los principales aeropuertos de Estados Unidos, Canadá, Puerto Rico, Ecuador y Colombia. Ganador de reconocimientos por su servicio incluyendo el Boeing Award recibido en 2019.

A Allied Aviation, de capital e operação independente, presta serviços de administração de parques de tanques, manutenção de equipamentos, carga de combustível a bordo de aeronaves, operações de base fixa, serviços em terra e desenvolvimento de infraestrutura em 26 dos principais aeroportos dos Estados Unidos, Canadá, Porto Rico, Equador e Colômbia. Vencedor de prêmios por seu serviço, incluindo o Boeing Award recebido em 2019.

Allied Aviation, independently owned and operated, provides tank farm management services, equipment maintenance, into-plane fueling, fixed base operations, ground services and infrastructure development at 26 major airports in the United States, Canada, Puerto Rico, Ecuador and Colombia. Recognized for its service including the Boeing Award received in 2019.

- SERVICIOS DE CARGA DE COMBUSTIBLE PARA LA INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN COMERCIAL, GENERAL Y MILITAR, MANEJO DE PLANTAS, INVERSIONISTA DE INFRAESTRUCTURA EN EL SEGMENTO DE AVIACIÓN, CONSULTORÍAS Y SOPORTE TÉCNICO
- SERVIÇOS DE FORNECIMENTO DE COMBUSTÍVEL PARA A INDÚSTRIA DA AVIAÇÃO COMERCIAL, GERAL E MILITAR, GERENCIAMENTO DE INSTALAÇÕES, INVESTIDOR EM INFRAESTRUTURA NO SEGMENTO DE AVIAÇÃO, CONSULTORIA E SUPORTE TÉCNICO
- FUELING SERVICES FOR THE COMMERCIAL, GENERAL AND MILITARY AVIATION INDUSTRY, PLANT MANAGEMENT, INFRASTRUCTURE INVESTOR IN THE AVIATION SEGMENT, CONSULTING AND TECHNICAL SUPPORT

www.apg-ga.com

APG

The Network for Airline Services

APG es la red global líder en servicios de distribución para aerolíneas, con más de 100 oficinas y 200 clientes alrededor del mundo, con inigualables vínculos con la industria en cada mercado. APG ayuda a las aerolíneas a desarrollar pequeños y medianos mercados basados en costos variables, generar más ingresos a menor costo y maximizar su red de distribución, con soluciones hechas a la medida.

APG é a rede global líder em serviços de distribuição para as linhas aéreas, com mais de 100 escritórios e 200 clientes ao redor do mundo, com inigualáveis vínculos com a indústria em cada mercado. A APG ajuda as linhas aéreas a desenvolver pequenos e médios mercados baseados em custos variáveis, gerar mais ganhos a menor custo e maximizar a sua rede de distribuição, com soluções feitas na medida certa.

APG Network is the world's leading network for airline distribution with over 100 offices worldwide, over 200 airline clients and unrivaled links with the local travel industry. APG helps airlines develop small and medium-sized markets on a "variable cost" basis, to generate more revenue for less cost, and to maximize their distribution networks based on tailored distribution solutions.

- SERVICIOS COMERCIALES Y DE DISTRIBUCIÓN
- SERVIÇOS COMERCIAIS E DE DISTRIBUIÇÃO PARA LINHAS AÉREAS
- COMMERCIAL AND DISTRIBUTION SERVICES FOR AIRLINES

www.argusmedia.comargusmedia.com

Argus es una organización de medios independiente con casi 1000 empleados. Tiene su sede en Londres y posee 22 oficinas en los principales centros de producción y comercio de commodities del mundo. Argus produce evaluaciones de precios y análisis de los mercados internacionales de energía y otras commodities, y ofrece servicios de consultoría y conferencias líderes en la industria. Argus fue fundada en 1970 y es una empresa privada registrada en el Reino Unido.

A Argus é uma agência provedora de indicadores de preços para o mercado global de commodities. Com sede em Londres e 22 escritórios nos principais centros de commodities do mundo, a Argus publica índices de preços que são amplamente usados por empresas, entidades governamentais e organizações internacionais em mais de 140 países. A Argus foi fundada em 1970 e hoje possui cerca de mil funcionários.

Argus is an independent media organisation with almost 1000 staff. It is headquartered in London and has 22 offices in the world's principal commodity trading and production centers. Argus produces price assessments and analysis of international energy and other commodity markets and offers bespoke consulting services and industry-leading conferences. Argus was founded in 1970 and is a privately held UK-registered company.

- EVALUACIONES DE PRECIOS Y ANÁLISIS DE LOS MERCADOS INTERNACIONALES DE COMMODITIES
- PROVEDORA DE INDICADORES DE PREÇOS PARA O MERCADO GLOBAL DE COMMODITIES
- COMMODITY PRICE REPORTING AGENCY

www.atr-aircraft.com

ATR

ATR es el líder mundial en el mercado de la aviación regional diseñando, fabricando y entregando modernos aviones regionales. Con una flota para su base de clientes de aproximadamente 200 aerolíneas en casi 100 países, ATR produce turboprops de vanguardia, confortables y versátiles que ayudan a crear más de 100 nuevas rutas cada año.

ATR é o líder mundial no mercado da aviação regional desenhando, fabricando e entregando modernos aviões regionais. Com uma frota para a sua base de clientes de aproximadamente 200 linhas aéreas em quase 100 países, a ATR produz turboprops de vanguarda, confortáveis e versáteis que ajudam a criar mais de 100 rotas +E12+E11:F12

ATR is the world leader in the regional aviation market designing manufacturing and delivering modern regional aircraft. With a customer base fleet encompassing some 200 airlines in nearly 100 countries, ATR produces cutting edge, comfortable and versatile turboprops that help create more than 100 new routes every year.

- FABRICANTE DE AERONAVES
- FABRICANTE DE AERONAVES
- AIRCRAFT MANUFACTURER

www.avolon.aero

Con sede en Dublín, y oficinas en Hong Kong, Singapur, Florida, Nueva York, Sudamérica y Dubai, Avolon ha construido una posición de liderazgo en la industria global de arrendamiento de aeronaves. El nivel de nuestro negocio refleja la ambición de nuestro equipo, la experiencia multifásica y nuestro enfoque en mantener una flota de aviones jóvenes y de bajo consumo de combustible.

Com sede em Dublin e escritórios em Hong Kong, Singapura, Flórida, Nova York, América do Sul e Dubai, Avolon construiu uma posição de liderança na indústria global de arrendamento de aeronaves. O nível do nosso negócio reflete a ambição da nossa equipe, a experiência multifásica e nosso foco em manter uma frota de aviões jovens e de baixo consumo de combustível.

Headquartered in Dublin, with offices in Hong Kong, Singapore, Florida, New York, South America and Dubai, Avolon has built a leading position in the global aircraft leasing industry. The scale of our business reflects the ambition of our team, multi-cycle experience and our focus on maintaining a fleet of young, fuel-efficient aircraft.

- ARRENDAMIENTO DE AERONAVES
- ARRENDAMENTO DE AERONAVES
- AIRCRAFT LEASING

www.boeing.com

Boeing es la compañía aeroespacial más grande del mundo y fabricante líder de reactores comerciales de pasajeros, sistemas de defensa, del espacio y de seguridad, además de proveer servicios de apoyo posventa. Boeing, como principal exportador de producción de Estados Unidos, apoya a las aerolíneas, los clientes estatales de Estados Unidos y sus aliados en más de 150 países.

A Boeing é a maior empresa aeroespacial do mundo e líder na fabricação de jatos comerciais, sistemas de defesa, espaço e segurança e prestadora de serviços de suporte pós-venda. Como a maior exportadora de produtos manufaturadas dos Estados Unidos, a empresa oferece suporte para clientes -companhias aéreas e governos aliados - em mais de 150 países.

Boeing is the world's largest aerospace company and leading manufacturer of commercial jetliners, defense, space and security systems, and service provider of aftermarket support. As America's biggest manufacturing exporter, the company supports airlines and U.S. and allied government customers in more than 150 countries.

- FABRICANTE DE AERONAVES
- FABRICANTE DE AERONAVES
- AIRCRAFT MANUFACTURER

www.cfmaeroengines.com

The Power of Flight

CFM International (CFM) se formó como una compañía conjunta 50/50 entre Snecma (ahora Safran Aircraft Engines) en Francia y GE en los Estados Unidos a mediados de 1974. Hoy, con 45 años de una asociación sólida, CFM es el proveedor líder mundial de motores de aviones de transporte comercial para aviones de pasillo único Airbus y Boeing.

A CFM International (CFM) foi formada como uma companhia conjunta 50/50 entre a Snecma (agora Safran Aircraft Engines) na França e GE nos Estados Unidos em meados de 1974. Hoje, com 45 anos de uma associação sólida, A CFM é o fornecedor líder mundial de motores de aviões de transporte comercial para aviões com corredor único Airbus e Boeing.

CFM International (CFM) was formed as a 50/50 joint company between Snecma (now Safran Aircraft Engines) in France and GE in the United States in the middle of 1974. Today, with 45 years of strong partnership, CFM is the world's leading supplier of commercial transport aircraft engines for Airbus and Boeing single-aisle aircraft.

- FABRICANTE DE MOTORES
- FABRICANTE DO MOTOR
- ENGINES MANUFACTURER

www.chevron.com

Chevron es una de las mayores compañías integradas de energía globalmente. En el mercado de distribución y comercio de combustible para aviones, Chevron tiene 85 años de experiencia y actualmente presta servicios en 93 aeropuertos en 19 países de América del Norte, Asia Pacífico, América Latina y Medio Oriente y abastece a 139 clientes de aviación en todo el mundo de forma directa.

A Chevron é uma das maiores companhias integradas de energia globalmente. No mercado de distribuição e comércio de combustível para aviões, a Chevron tem 85 anos de experiência e atualmente presta serviços em 93 aeroportos em 19 países da América do Norte, Ásia Pacífico, América Latina e Oriente Médio e abastece 139 clientes de aviação em todo o mundo de forma direta.

Chevron is one of the largest integrated energy companies worldwide. In the jet fuel distribution and trade market, Chevron has 85 years of experience and currently serves 93 airports in 19 countries in North America, Asia Pacific, Latin America and the Middle East and supplies 139 aviation customers globally on a direct basis.

- COMPAÑÍA INTEGRADA DE ENERGÍA
- COMPANHIA INTEGRADA DE ENERGIA
- INTEGRATED ENERGY COMPANY




www.clh.es

En CLH Aviación ofrecemos una amplia variedad de servicios de combustible de aviación, incluyendo almacenamiento, distribución, gestión de red de hidrantes, puesta a bordo, asesoramiento técnico, diseño y construcción de instalaciones de combustible. CLH Aviación operamos en los principales aeropuertos de la Península Ibérica e Islas Baleares. A nivel internacional, CLH Aviación cuenta con dos filiales 100% propias, una en Irlanda y otra en Panamá.

Na CLH Aviação oferecemos uma ampla variedade de serviços de combustível de aviação, incluindo armazenamento, distribuição, gestão de rede de hidrantes, posta a bordo, assessoramento técnico, desenho e construção de instalações de combustível. CLH Aviación operamos nos principais aeroportos da Península Ibérica e Ilhas Baleares. A nível internacional, CLH Aviación conta com duas filiais 100% próprias, uma na Irlanda e outra no Panamá.

At CLH Aviation we offer a wide variety of aviation fuel services, including storage, distribution, hydrant network management, commissioning, technical advice, design and construction of fuel facilities. CLH Aviation operates in the main airports of the Iberian Peninsula and Balearic Islands. Internationally, CLH Aviation has two wholly owned subsidiaries, one in Ireland and one in Panama.

- ALMACENAMIENTO, DISTRIBUCIÓN Y SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN. ASESORÍA Y ASISTENCIA PARA RED DE DISTRIBUCIÓN
- SERVIÇOS DE COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO, INCLUINDO ARMAZENAMENTO, DISTRIBUIÇÃO, GESTÃO DE REDE DE HIDRANTES, POSTA A BORDO, ACESSORAMENTO TÉCNICO
- STORAGE, DISTRIBUTION AND INTO-PLANE SUPPLY OF AVIATION FUELS. ADVISORY AND TECHNICAL ASSISTANCE FOR DISTRIBUTION NETWORK


Collins Aerospace
collinsaerospace.com

Collins Aerospace, una unidad de United Technologies Corporation, es líder en soluciones inteligentes y tecnológicamente avanzadas que ayudan a redefinir la industria aeroespacial y de defensa. Nuestras soluciones hacen que los cielos y espacios aéreos que tocamos sean más inteligentes y más increíbles que nunca. Fundada en 2018, con de la fusión de UTC Aerospace Systems y Rockwell Collins.

A Collins Aerospace, unidade da United Technologies Corporation, é líder em soluções inteligentes e tecnologicamente avançadas, as quais ajudam a redefinir a indústria aeroespacial e de defesa. Nossas soluções tornam os céus e espaços aéreos que tocamos mais inteligentes e surpreendentes do que nunca. Criada em 2018, através da união entre a UTC Aerospace Systems e a Rockwell Collins.

Collins Aerospace, a unit of United Technologies Corporation, is a leader in technologically advanced, intelligent solutions that help to redefine the aerospace and defense industry. Our solutions make the skies and spaces we touch smarter and more amazing than ever. Created in 2018 by bringing together UTC Aerospace Systems and Rockwell Collins.

- OEM COMERCIAL Y DEFENSA
- COMERCIAL E DEFESA OEM
- OEM COMMERCIAL AND DEFENSE


www.coopesa.com

Coopesa tiene más de 56 años en el negocio de mantenimiento y reparación de aviones sirviendo clientes del hemisferio occidental. Nuestro compromiso es excelencia, calidad, eficiencia y atención a los detalles, nos hacen ser la mejor solución para el mantenimiento y reparación de aviones de cuerpo angosto en América. Estamos localizados en Costa Rica en una zona franca que nos permite la importación de partes y materiales libres de impuestos.

A Coopesa tem mais de cinquenta e seis anos no negócio de manutenção e conserto de aviões, servindo clientes do hemisfério ocidental. O nosso compromisso com a excelência, a qualidade, a eficiência e a atenção aos detalhes nos fazem ser a melhor solução para a manutenção e conserto de aviões de corpo estreito na América. Localizados na Costa Rica em uma zona franca que nos permite a importação de partes e materiais livres de impostos.

Coopesa has been in the MRO business for fifty-six years servicing customers from all latitudes in the Western Hemisphere. Our commitment to process excellence, quality, cost-effectiveness, and attention to detail makes us the best outsourcing solution for the narrow-body aircraft in the Americas. Located inside a Free Zone, COOPESA offers its clients the duty-free benefit when importing parts and materials for all of its maintenance projects

- SERVICIOS MRO PARA A320FAM, B737CL / NG, B757 Y E190
- SERVIÇOS MRO PARA A320FAM, B737CL / NG, B757 E E190
- MRO SERVICES FOR A320FAM, B737CL / NG, B757 & E190


www.dnata.com

dnata es uno de los mayores proveedores de servicios aéreos del mundo. Establecida en 1959, la compañía garantiza que la industria aérea funcione sin problemas y de manera eficiente en 127 aeropuertos. Al ofrecer servicios de asistencia en tierra, de carga, de viaje y de catering en vuelo en 63 países de seis continentes, dnata es un socio confiable para más de 300 clientes de aerolíneas en todo el mundo.

dnata é um dos maiores fornecedores de serviços aéreos do mundo. Estabelecida em 1959, a companhia garante que a indústria aérea funcione sem problemas e de maneira eficiente em 127 aeroportos. Ao oferecer serviços de assistência em terra, de carga, de viagem e de catering nos voos em 63 países de seis continentes, a dnata é um sócio confiável para mais de 300 clientes de linhas aéreas em todo o mundo.

dnata is one of the world's largest air services providers. Established in 1959, the company ensures the aviation industry operates smoothly and efficiently in 127 airports. Offering ground handling, cargo, travel, and flight catering services in 63 countries across six continents, in 63 countries across six continents, dnata is a trusted partner for over 300 airline customers around the world.

- CARGA Y ASISTENCIA EN TIERRA
- ASSISTÊNCIA EM CARGA E TERRA
- CARGO & GROUND HANDLING

New times, new planes

The new A350 models are here to offer you an improved flight experience, with more space, more comfort and an innovative LED light system that reduces jet lag. In addition, you can be connected to our Wi-Fi network throughout your flight.

New A350: more technological, more comfortable and more sustainable.



embraer.com

Embraer es una compañía global con sede en Brasil y negocios en la aviación comercial, ejecutiva y agrícola, defensa y seguridad. Desde su fundación en 1969, Embraer ha entregado más de 3,700 aviones comerciales. Casi cada 10 segundos, un avión comercial fabricado por Embraer despega a algún lugar del mundo, transportando alrededor de 200 millones de pasajeros al año.

A Embraer é uma empresa global sediada no Brasil com negócios em aviação comercial, executiva e agrícola, defesa e segurança. Já entregou mais de 3.700 aeronaves comerciais. A cada 10 segundos, uma aeronave comercial fabricada pela Embraer decola em algum lugar do mundo, transportando cerca de 200 milhões de passageiros por ano.

Embraer is a global company headquartered in Brazil with businesses in commercial, executive and agricultural aviation, defense & security. Since it was founded in 1969, Embraer has delivered more than 3,700 commercial aircraft. About every 10 seconds a commercial aircraft manufactured by Embraer takes off somewhere in the world, transporting around 200 million passengers a year.

- FABRICANTE DE AERONAVES
- FABRICANTE DE AERONAVES
- AIRCRAFT MANUFACTURER

www.FlightGlobal.com

FlightGlobal, la marca editorial de más larga trayectoria en aviación, abarca 110 años y es la mayor fuente independiente de noticias, información y análisis de la aviación, ayudando a la comunidad de la aviación a mantenerse actualizada y al tanto. Flightglobal.com es un centro de contenido global, que ofrece noticias de última hora, información, opinión y análisis.

FlightGlobal, a marca editorial de mais longa trajetória na aviação, cobre 110 anos e é a maior fonte independente de notícias, informação e análise da aviação, ajudando a comunidade da aviação a se manter atualizada. A flightglobal.com é um centro de conteúdo global, que oferece notícias de última hora, informação, opinião e análise.

The longest-running publishing brand in aviation, FlightGlobal spans 110 years and is the largest independent source of aviation news, insight, and analysis, helping the aviation community stay up to date and in the know. Flightglobal.com is a global content hub, providing breaking news, insight, opinion, and analysis.

- PUBLICACIÓN EN MEDIOS Y CONFERENCIAS
- PUBLICAÇÃO EM MÍDIA E CONFERÊNCIAS
- MEDIA PUBLISHING AND CONFERENCES

www.ajg.com/us/

Insurance | Risk Management | Consulting

La organización, con sede principal en Illinois - Estados Unidos y en el mercado de Londres y más de 90 años de historia, atiende 150 países con 900 oficinas alrededor del mundo. En el sector aeroespacial es un corredor líder en el sector de aerolíneas, pues representa más del 45% de las compañías aéreas a nivel mundial. Así mismo, ofrece servicios de corretaje y gestión de riesgo para empresas y proveedores de servicios aeronáuticos, aviación general y seguro espacial.

A organização, com sede em Illinois - Estados Unidos e no mercado de Londres e mais de 90 anos de história, atende 150 países com 900 escritórios em todo o mundo. No setor aeroespacial, é líder no segmento de companhias aéreas, representando mais de 45% das empresas deste setor em todo o mundo. Também oferece serviços de infraestrutura e gerenciamento de riscos para companhias e fornecedores aeronáuticos, aviação geral, seguro espacial.

The organization, with headquarters in Illinois - United States and London market and over 90 years of history, serves 150 countries with 900 offices around the world. In the aerospace industry, it is a leading broker in the airline sector, as it represents more than 45% of the airlines worldwide. It also offers infrastructure and risk management for companies and suppliers of aeronautical services, general aviation, space and insurance.

- CORRETAJE DE SEGUROS, SERVICIOS DE GESTIÓN DE RIESGO Y CAPITAL HUMANO
- CORRETORA DE SEGUROS E EMPRESA DE GERENCIAMENTO DE RISCOS E CAPITAL HUMANO
- INSURANCE, RISK MANAGEMENT & CONSULTING SERVICES

gbgroup.com/our-businesses/energy/gb-energy-aviation/

Gulfstream Petroleum es una de las empresas distribuidoras de combustibles más importante y diversificada del Caribe, con operaciones en República Dominicana, Jamaica, St. Maarten, y oficinas en Estados Unidos. En la actualidad, sus empresas operan en 4 países, con 195 estaciones de servicio, 9 aeropuertos y 4 terminales petroleras.

A Gulfstream Petroleum é uma das empresas distribuidoras de combustíveis mais importante e diversificada do Caribe, com operações na República Dominicana, Jamaica, St. Maarten, e escritórios nos Estados Unidos. Na atualidade, as suas empresas operam em 4 países, com 195 estações de serviço, 9 aeroportos e 4 terminais petroleros.

Gulfstream Petroleum is one of the most important and diversified fuel distribution companies in the Caribbean, with operations in the Dominican Republic, Jamaica, St. Maarten, and offices in the United States. Today, their companies operate in 4 countries, with 195 service stations, 9 airports, and 4 oil terminals.

- DISTRIBUIDORA DE COMBUSTIBLE
- DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEL
- FUEL DISTRIBUTION


www.geaviation.com

GE Aviation es un proveedor líder a nivel mundial de motores de jet y turbohélices, componentes, y sistemas digitales integrados, aviónica, energía eléctrica y mecánica para la aviación comercial, militar, empresarial y general. También cuenta con una red global de servicios para apoyar estas ofertas y es una parte fundamental de Digital Industrial Strategy de GE, con máquinas y soluciones de software definido, que están conectadas, reaccionan, y tienen poder de predicción. GE Aviation tiene una fuerte presencia en Latinoamérica.

A GE Aviation é um fornecedor líder a nível mundial de motores de jatos e turbohélices, componentes, e sistemas digitais integrados, aviónica, energia elétrica e mecânica para a aviação comercial, militar, empresarial e geral. Também conta com uma rede global de serviços para apoiar estas ofertas e é uma parte fundamental da Digital Industrial Strategy da GE, com máquinas e soluções de software definido, que estão conectadas, reacionam, e têm o poder de previsões. A GE Aviation tem uma forte presença na América Latina.

GE Aviation is a world-leading provider of jet and turboprop engines, components, integrated digital, avionics, electrical power and mechanical systems for commercial, military, business, and general aviation aircraft. support these offerings and is a key part of GE's Digital Industrial Strategy with software-defined machines and solutions that are connected, responsive and predictive. GE Aviation has a strong presence in Latin America.

- FABRICANTE
- FABRICATION
- MANUFACTURER


www.hahnair.com

Hahn Air es una aerolínea alemana de vuelos regulares y chárter ejecutivos. Desde 1999 ofrece servicios de distribución indirectos a otras aerolíneas y, de este modo, proporciona soluciones para la emisión de billetes a 100000 agencias de viajes en 190 mercados. Con 20 años de experiencia, la empresa se ha establecido como líder del mercado. Hoy en día, la red de socios de Hahn Air incluye más de 350 socios aéreos. Hahn Air ofrece sus servicios de distribución a líneas aéreas de cualquier tamaño y modelo empresarial, haciéndolos accesibles en los principales GDS por todo el mundo.

A Hahn Air é uma companhia aérea alemã de voos regulares e executivos. Desde 1999, ela oferece serviços de distribuição indireta para outras companhias aéreas e fornece soluções de emissão de bilhetes para 100.000 agências de viagens em 190 mercados. Com 20 anos de experiência, a empresa se estabeleceu como líder do mercado. Atualmente, a rede de parceiros da Hahn Air abrange mais de 350 companhias aéreas parceiras. A Hahn Air oferece seus serviços de distribuição para companhias aéreas de todos os tamanhos e modelos de negócios, disponibilizando em todos os principais GDSs em todo o mundo.

Hahn Air is a German scheduled and executive charter airline. Since 1999 it offers indirect distribution services to other airlines and provides ticketing solutions to 100,000 travel agencies in 190 markets. With 20 years of experience, the company has established itself as the market leader. Today, Hahn Air's partner network encompasses more than 350 partner airlines. Hahn Air offers its distribution services to airlines of all sizes and business models, making them available in all major GDSs across the world.

- SERVICIOS DE DISTRIBUCIÓN
- SERVIÇOS DE DISTRIBUIÇÃO
- DISTRIBUTION SERVICES

www.heico.com

HEICO

HEICO Corporation (NYSE: HEI, HEI.A) es reconocido mundialmente como líder en soluciones de reparación y suministro de piezas de alta calidad y económicas. HEICO Parts Group (HPG) es el mayor proveedor independiente mundial de componentes y motores aprobados por la FAA-PMA para prácticamente todas las plataformas de motores y capítulos ATA, con más de 11.000 aprobaciones de la FAA y produce más de 500 partes nuevas de alta ingeniería cada año. HEICO Repair Group proporciona servicios de reparación y reacondicionamiento de componentes de aeronaves para vuelos importantes y es uno de los mayores proveedores de servicios de gestión de activos y MRO de componentes del mundo. HEICO Distribution Group es el mayor distribuidor mundial de piezas de equipos originales para los mercados de aerolíneas, MRO y OEM.

HEICO Corporation (NYSE: HEI, HEI.A) é reconhecida mundialmente como líder em soluções de consertos e abastecimento de peças de alta qualidade e econômicas. O HEICO Parts Group (HPG) é o maior fornecedor independente mundial de componentes e motores aprovados pela FAA-PMA para praticamente todas as plataformas de motores e capítulos ATA, com mais de 11.000 aprovações da FAA e produz mais de 500 partes novas de alta engenharia cada ano. O HEICO Repair Group proporciona serviços de conserto e recondição de componentes de aeronaves para voos importantes e é um dos maiores fornecedores de serviços de gestão de ativos e MRO de componentes do mundo. O HEICO Distribution Group é o maior distribuidor mundial de peças de equipamentos originais para os mercados de linhas aéreas, MRO e OEM.

HEICO Corporation (NYSE: HEI, HEI.A) is globally recognized as a leader in high quality, cost-saving parts supply and repair solutions. HEICO Parts Group (HPG) is the world's largest independent supplier of FAA-PMA approved engine and component parts for virtually every engine platform and ATA chapter, holding over 11,000 FAA approvals, and producing more than 500 new, highly engineered parts each year. HEICO Repair Group supplies flight-critical repair and overhaul services for aircraft components, and is one of the largest independent component MRO and Asset Management Services providers in the world. HEICO Distribution Group is the world's largest Distributor of Original Equipment Parts to the airline, MRO and OEM markets.

- FABRICACIÓN, DISTRIBUCIÓN
- FABRICAÇÃO, DISTRIBUIÇÃO
- MANUFACTURING, DISTRIBUTION

www.hiper-gas.com


Hipergas es una empresa 100% mexicana, comprometida en ofrecer soluciones inteligentes para las diferentes necesidades de productos energéticos a través de sus tres divisiones: GLP, Aviación y Productos Refinados. Brindamos soluciones completas para la importación, transporte, almacenamiento y distribución de productos energéticos internacionales gracias a nuestra propia infraestructura logística, con sistemas de control de medición de alta tecnología para garantizar un control absoluto sobre nuestra cadena de suministro.

A Hipergas é uma empresa 100% mexicana, comprometida em oferecer soluções inteligentes para as diferentes necessidades de produtos energéticos através das suas três divisões: GLP, Aviação e Produtos Refinados. Oferecemos soluções completas para a importação, transporte, armazenamento e distribuição de produtos energéticos internacionais graças a nossa própria infraestrutura logística, com sistemas de controle de medição de alta tecnologia para garantir um controle absoluto sobre a nossa cadeia de abastecimento.

Hipergas is a 100% Mexican company, committed to offering intelligent solutions for the different needs in energy products through its three divisions: LPG, Aviation and Refined Products. We provide complete solutions for import, transportation, storage and distribution of international energy products thanks to our self-owned logistics infrastructure with hightech measurement control systems to guarantee absolute control over our supply chain.

- IMPORTACIÓN, COMERCIALIZACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE COMBUSTIBLE
- IMPORTAÇÃO, MARKETING E DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEL
- FUEL IMPORT, COMMERCIALIZATION AND DISTRIBUTION



PRIVILEGE style

VOLAMOS TAN LEJOS COMO QUIERAS LLEGAR



16 AÑOS
DE EXPERIENCIA



OPERATIVAS PARA
+200 COMPAÑÍAS AÉREAS
+500 EMPRESAS Y
GOBIERNOS



4,5 MILLONES
DE PASAJEROS
TRANSPORTADOS



470
DESTINOS



88.766
HORAS DE VUELO



ENTRETENIMIENTO
A BORDO POR WIFI
EN TODA LA FLOTA

NUESTRA FLOTA

Configuraciones de cabina disponibles:

2 X Boeing 757-200

216Y
4C - 208Y
16C - 168Y

1 X Boeing 767-300ER

18C - 229Y

1 X Boeing 777-200ER

30C - 282Y

CERTIFICACIONES

ISO 9001

ISO 14001

Sistema de Gestión Ambiental

EASA

IOSA

FAA

FAOC

MIEMBROS DE



CONTÁCTANOS:

(+34) 971 607 280

privilege@privilegestyle.com

Con la garantía de:



www.hitits.com

Hitit, establecida en 1994, es considerada una de las 5 principales aerolíneas globales y proveedores de soluciones informáticas para viajes en el mundo. Hitit es una ventanilla única para soluciones informáticas de aerolíneas de generación de software como servicio con módulos orientados a cada parte del ciclo de vida comercial de la aerolínea.

A Hitit, estabelecida em 1994, é considerada uma das 5 principais linhas aéreas globais e fornecedores de soluções informáticas para viagens no mundo. A Hitit é uma janela única para soluções informáticas das linhas aéreas de geração de software como serviço com módulos orientados a cada parte do ciclo de vida comercial da linha aérea.

Hitit, established in 1994, is considered one of the top 5 global airline and travel IT solution providers in the world. Hitit is a one-stop-shop for Software as a Service generation airline IT solutions with modules geared towards every part of an airline's business lifecycle.

- PROVEEDOR DE TI PARA AEROLÍNEAS Y VIAJES
- FORNECEDOR DE TI PARA COMPANHIAS AÉREAS E VIAGENS
- AIRLINE & TRAVEL IT PROVIDER

www.hklaw.com/Practices/Aviation/

Holland & Knight

Holland & Knight ejerce una completa práctica aeronáutica, comparecemos ante agencias regulatorias de los Estados Unidos y del extranjero, y negociamos una gran variedad de acuerdos comerciales incluyendo acuerdos de GDS/distribución, acuerdos de código compartido y alianzas, y fusiones y empresas conjuntas. Tenemos oficinas en 28 ciudades, incluyendo Bogotá, Ciudad de México y Miami.

A Holland & Knight exerce uma completa prática aeronáutica, comparecemos diante de agências regulatórias dos Estados Unidos e do estrangeiro, e negociamos uma grande variedade de acordos comerciais incluindo acordos de GDS/distribuição, acordos de código compartilhado e alianças, e fusões e empresas conjuntas. Temos escritórios em 28 cidades, incluindo Bogotá, Cidade do México e Miami.

Holland & Knight has a comprehensive aviation practice, we appear before U.S. and foreign regulatory bodies, and negotiate a wide range of commercial agreements, including GDS/distribution agreements, codeshare and alliance agreements, and mergers and joint ventures. We have offices in 28 cities, including Bogotá, Mexico City, and Miami.

- PRACTICA DE DERECHO INTERNACIONAL
- PRÁTICA INTERNACIONAL DE DIREITO
- INTERNATIONAL LAW PRACTICE

www.honeywell.com

Honeywell

Honeywell es una compañía global de tecnología Fortune 100 que ayuda desde aviones, edificios, plantas de fabricación, cadenas de suministro y trabajadores a estar más conectados para hacer. Los productos y servicios de Honeywell Aerospace se pueden encontrar en prácticamente todos los aviones comerciales y de defensa del mundo. La compañía tiene más de 115 ubicaciones en todo el mundo dedicadas al negocio aeroespacial, incluido el primer Centro de Servicio y Mantenimiento Latinoamericano en São José dos Campos, Brasil.

A Honeywell é uma empresa de tecnologia global parte da Fortune 100 que soporta aeronaves, edifícios, fábricas, plantas de manufatura, supply chain e trabalhadores a ficarem mais conectados e a tornar nosso mundo mais inteligente, seguro e sustentável. Os produtos e serviços da Honeywell Aerospace podem ser encontrados em praticamente todos os aviões comerciais e de defesa do mundo. A empresa tem mais de 115 instalações ao redor do mundo, incluindo o primeiro Centro Latino-Americano de Serviços e Reparos de Aviónicos, Brasil.

Honeywell is a global Fortune 100 technology company that help everything from aircraft, buildings, manufacturing plants, supply chains, and workers become more connected to make our world smarter, safer, and more sustainable. Honeywell Aerospace's products and services can be found on virtually every commercial and defense aircraft in the world. The company has more than 115 worldwide locations dedicated to Aerospace business, including the Honeywell Service and Maintenance Center in São José dos Campos - Brazil, the first in center in Latin America.

- TECNOLOGÍA Y FABRICACIÓN
- TECNOLOGIA E FABRICAÇÃO
- TECHNOLOGY AND MANUFACTURE

www.ibsplc.com

ibsoftware

IBS Software Services es un proveedor líder de soluciones informáticas de nueva generación para la industria global de viajes, transporte y logística (TTL). Algunas de las mejores aerolíneas del mundo, los aeropuertos más concurridos, los distribuidores de viajes y los hoteles dependen de las soluciones de IBS para administrar sus operaciones esenciales. IBS opera desde oficinas en América, Europa, Japón, India, Australia y Oriente Medio.

IBS Software Services é um fornecedor líder de soluções Informáticas de nova geração para a indústria global de viagens, transporte e logística (TTL). Algumas das melhores linhas aéreas do mundo, os aeroportos mais concorridos, os distribuidores de viagens e os hotéis dependem das soluções da IBS para administrar suas operações essenciais. IBS opera desde os escritórios na América, Europa, Japão, Índia, Austrália e Oriente Médio.

IBS Software Services is a leading provider of new-generation IT solutions to the global Travel, Transportation, and Logistics (TTL) industry. Some of the world's best airlines, busiest airports, travel distributors, and hotels depend on IBS solutions to manage their mission-critical operations. IBS operates from offices in the Americas, Europe, Japan, India, Australia, and the Middle East.

- SOFTWARE Y SERVICIOS DE TI
- SOFTWARE E SERVIÇOS DE TI
- IT SOFTWARE AND SERVICES




www.icf.com/aviation

Nuestros servicios de aviación integrales de ICF incluyen: Aerolíneas: planeación de flota y redes de rutas aéreas, administración de tarifas e ingresos, desempeño en tiempo y eficiencia operacional; Aeronaves: Apoyo financiero, valuaciones, remarketing de aviones y administración de activos, servicios técnicos; Aeropuertos: planeación estratégica, desarrollo de políticas, desarrollo de rutas, planeación de concesiones; y Industria aeroespacial y Mantenimiento de Aviones: planeación estratégica, soporte de Fusiones y Adquisiciones, análisis de mercado, posicionamiento competitivo, operaciones y optimizar de la cadena de suministro.

Nossos serviços integrais de aviação do ICF incluem: Linhas aéreas: planejamento de frota e redes de rotas aéreas, administração de tarifas e receitas, desempenho no tempo e eficiência operacional; Aeronaves: suporte financeiro, avaliações, remarketing de aeronaves e gerenciamento de ativos, serviços técnicos; Aeroportos: planejamento estratégico, desenvolvimento de políticas, desenvolvimento de rotas, planejamento de concessões; e Indústria aeroespacial e manutenção de aeronaves: planejamento estratégico, suporte a fusões e aquisições, análise de mercado, posicionamento competitivo, operações e otimização da cadeia de suprimentos.

Our specialized aviation expertise addresses business challenges, however complex or difficult they may be. ICF's comprehensive aviation services include: Airlines-fleet and network planning, pricing and revenue management, OTP and operational efficiency; Aircraft-financial advisory, appraisals, aircraft remarketing and asset management, technical services; Airports-strategic planning, policy, route development, concessions planning; and Aerospace & MRO-strategy development, M&A support, market analysis, competitive positioning, operations and supply chain improvement.

- CONSULTORÍA DE AVIACIÓN
- CONSULTORIA EM AVIAÇÃO
- AVIATION CONSULTING


www.illuminairsupport.com

Illuminair Support Corporation ha estado funcionando desde 2003, sirviendo a la industria de la aviación como una Estación Reparadora FAA 145 y Organización de Mantenimiento Aprobada por EASA y también posee otros certificados de autoridades internacionales de aviación. Está ubicada en Miami, Florida. En nuestra instalación de 16.000.00 pies cuadrados, ofrecemos uno de los trabajos de reparación de la más alta calidad en la industria.

A Illuminair Support Corporation está funcionando desde 2003, sirviendo à indústria da aviação como uma Estação de Consertos FAA 145 e Organização de Manutenção Aprovada pela EASA e também possui outros certificados de autoridades internacionais de aviação. Está localizada em Miami, Flórida. Em nossa instalação de 16.000.00 pés quadrados, oferecemos um dos trabalhos de conserto da mais alta qualidade na indústria.

A Illuminair Support Corporation está funcionando desde 2003, sirviendo à indústria da aviação como uma Estação de Consertos FAA 145 e Organização de Manutenção Aprovada pela EASA e também possui outros certificados de autoridades internacionais de aviação. Está localizada em Miami, Flórida. Em nossa instalação de 16.000.00 pés quadrados, oferecemos um dos trabalhos de conserto da mais alta qualidade na indústria.

- ESTACIÓN REPARADORA FAA 145 Y ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO APROBADA POR EASA
- ESTAÇÃO DE REPARO FAA 145 E ORGANIZAÇÃO DE MANUTENÇÃO APROVADA PELA EASA
- FAA 145 REPAIR STATION AND EASA APPROVED MAINTENANCE ORGANIZATION


www.inmarsat.com

Inmarsat plc es el proveedor líder de servicios mundiales de comunicaciones satelitales móviles. Desde 1979, Inmarsat proporciona comunicaciones confiables de voz y datos de alta velocidad a gobiernos, empresas y otras organizaciones, con una gama de servicios que se pueden usar en tierra, mar o aire. Inmarsat opera en todo el mundo, con presencia en los principales puertos y centros comerciales de todos los continentes.

A Inmarsat plc é a fornecedora líder de serviços mundiais de comunicações satelitais móveis. Desde 1979, a Inmarsat proporciona comunicações confiáveis de voz e dados de alta velocidade a governos, empresas e outras organizações, com uma gama de serviços que podem ser usados em terra, mar ou ar. A Inmarsat opera em todo o mundo, com presença nos principais portos e centros comerciais de todos os continentes.

Inmarsat plc is the leading provider of global mobile satellite communications services. Since 1979, Inmarsat has been providing reliable voice and high-speed data communications to governments, enterprises and other organizations, with a range of services that can be used on land, at sea or in the air. Inmarsat operates around the world, with a presence in the major ports and centres of commerce on every continent.

- OPERADOR SATELITAL MÓVIL
- OPERADOR DE SATÉLITE MÓVEL
- MOBILE SATELLITE OPERATOR


**Kellstrom
Aerospace**
www.kellstrommaterials.com

Kellstrom Aerospace ha estado a la vanguardia de la cadena de suministro de posventa durante más de 48 años, creciendo notablemente como un proveedor de posventa de servicio completo, desde una aeronave entera hasta los consumibles. Somos una empresa aeroespacial orientada a las soluciones que brinda soporte a propietarios de aeronaves, operadores y MROs con soluciones en ahorro de costos y servicios de valor agregado en cada fase del ciclo de vida de una aeronave.

A Kellstrom Aerospace tem estado na vanguarda da cadeia de abastecimento de pós venda durante mais de 48 anos, crescendo notavelmente como um fornecedor de pós venda de serviço completo, desde uma aeronave inteira até os consumíveis. Somos uma empresa aeroespacial orientada às soluções que oferece suporte aos proprietários de aeronaves, operadores e MROs com soluções em economia de custos e serviços de valor agregado em cada fase do ciclo de vida de uma aeronave.

Kellstrom Aerospace has been at the forefront of the aftermarket supply chain for over 48 years, that has grown significantly into a full-service aftermarket supplier from whole aircraft through to consumables. We are a solutions orientated aerospace company supporting aircraft owners, operators, and MROs with cost saving solutions and value added services at each phase of an aircraft's life cycle.

- SUMINISTRO DE REPUESTOS
- GESTÃO DA CADEIA DE ABASTECIMENTO
- SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

www.kornferry.com

Korn Ferry es una empresa mundial de consultoría organizacional. Ayudamos a nuestros clientes a sincronizar la estrategia y el talento para impulsar el desempeño superior. Trabajamos con las organizaciones para diseñar sus estructuras, roles y responsabilidades. Nuestros 8600 profesionales prestan servicios a clientes en más de 50 países.

Korn Ferry é uma empresa mundial de consultoria organizacional. Ajudamos os nossos clientes a sincronizar a estratégia e o talento para impulsionar o desempenho superior. Trabalhamos com as organizações para desenhar as suas estruturas, os papéis e responsabilidades. Os nossos 8600 profissionais prestam serviços aos clientes em mais de 50 países.

Korn Ferry is a global organizational consulting firm. We help clients synchronize strategy and talent to drive superior performance. We work with organizations to design their structures, roles, and responsibilities. Our 8600 colleagues serve clients in more than 50 countries.

- BÚSQUEDA EJECUTIVA
- PESQUISA EXECUTIVA
- EXECUTIVE SEARCH

www.LHsystems.com

Lufthansa Systems es uno de los principales proveedores mundiales de servicios informáticos en la industria aérea. Extrae sus fortalezas únicas en la capacidad de combinar un profundo conocimiento técnico de la industria con la experiencia tecnológica y muchos años de experiencia en proyectos. La compañía ofrece a sus más de 350 clientes de aerolíneas una amplia gama de productos exitosos y, en muchos casos, líderes en el mercado para la industria de la aviación.

A Lufthansa Systems é um dos principais fornecedores mundiais de serviços informáticos na indústria aérea. Extraí suas fortalezas únicas na capacidade de combinar um profundo conhecimento técnico da indústria com a experiência tecnológica e muitos anos de experiência em projetos. A companhia oferece a mais de 350 clientes de linhas aéreas uma ampla gama de produtos exitosos e, em muitos casos, líderes no mercado para a indústria da aviação.

Lufthansa Systems is one of the world's leading providers of IT services in the airline industry. It draws its unique strengths from an ability to combine profound industry know-how with technological expertise and many years of project experience. The company offers its more than 350 airline customers an extensive range of successful and in many cases market-leading products for the aviation industry.

- PROVEEDOR DE SERVICIOS INFORMÁTICOS PARA LA INDUSTRIA AÉREA
- FORNECEDOR DE SERVIÇOS DE TI PARA O SETOR AÉREO
- IT SERVICE PROVIDER FOR THE AIRLINE INDUSTRY

www.lufthansa-technik.com

El Grupo Lufthansa Technik, integrado por más de 35 sucursales y filiales, es el proveedor líder mundial de servicios técnicos para la industria aeronáutica, y abarca toda la cadena de servicios de mantenimiento, reparación y revisión (MRR). En total, Lufthansa Technik presta servicio actualmente a más de 5,000 aviones.

O Lufthansa Technik Group, com mais de 35 subsidiárias e empresas coligadas, é o fornecedor líder mundial de serviços técnicos para a indústria da aviação, cobrindo toda a cadeia de processos de MRO (manutenção, reparos e operações). No total, a Lufthansa Technik atende mais de 5 mil aeronaves no mundo todo atualmente.

The Lufthansa Technik Group, with more than 35 subsidiaries and affiliates, is the world's leading provider of technical services for the aviation industry and covers the entire process chain of the MRO (maintenance, repair & overhaul) business. In total, Lufthansa Technik currently supports more than 5,000 aircraft worldwide.

- MANTENIMIENTO, REPARACIÓN Y REVISIÓN
- MANUTENÇÃO, REPARO E REVISÃO
- MAINTENANCE, REPAIR AND OVERHAUL

mroholdings.com

MRO Holdings es un proveedor integral que se centra en el mantenimiento, las modificaciones, las conversiones y las soluciones técnicas de la estructura del avión. Somos el MRO de fuselaje aéreo líder en las Américas que brinda el mejor valor en la industria en función de nuestros niveles de desempeño de clase mundial en seguridad, calidad, tiempo de respuesta, servicio y costo.

MRO Holdings é um fornecedor integral que se concentra na manutenção, das modificações, nas conversões e nas soluções técnicas da estrutura do avião. Somos o MRO de fuselagem aérea líder nas Américas que oferece o melhor valor na indústria em função dos nossos níveis de desempenho de classe mundial em segurança, qualidade, tempo de resposta, serviço e custo.

MRO Holdings is a comprehensive provider with a focus on airframe maintenance, modifications, conversions, and technical solutions. We are the Americas' leading airframe MRO providing the best value in the industry based on our world-class performance levels in safety, quality, turn-around time, service and cost.

- PROVEEDOR DE MANTENIMIENTO Y MODIFICACIÓN DE AERONAVES
- FORNECEDOR DE MANUTENÇÃO E MODIFICAÇÃO DE AERONAVES
- AIRCRAFT MAINTENANCE AND MODIFICATION PROVIDER




www.mtu.de

MTU Maintenance es el líder mundial del mercado en brindar soluciones de servicio personalizadas para motores aeronáuticos. Nuestra amplia gama de soluciones de servicio abarca todos los aspectos del motor MRO, la gestión de activos y el arrendamiento. Con más de 30 motores en nuestro portafolio, MTU Maintenance ha realizado más de 19.000 visitas al taller en 40 años.

O MTU Maintenance é o líder mundial do mercado em oferecer soluções de serviço personalizadas para motores aeronáuticos. Nossa ampla gama de soluções de serviço envolve todos os aspectos do motor MRO, a gestão de ativos e a locação. Com mais de 30 motores no nosso portfólio, o MTU Maintenance tem realizado mais de 19.000 visitas à oficina em 40 anos.

MTU Maintenance is the global market leader in providing customized service solutions for aero engines. Our wide range of service solutions encompasses all aspects of engine MRO, asset management and leasing. With over 30 engines in our portfolio, MTU Maintenance has performed

- MRO, GESTIÓN DE ACTIVOS Y PROVEEDOR DE LEASING
- MRO, PROVEDOR DE GERENCIAMENTO DE ATIVOS E LEASING
- MRO, ASSET MANAGEMENT AND LEASING PROVIDER

www.neste.com

Neste crea soluciones sostenibles para el transporte, los negocios y las necesidades de los consumidores. Nuestra amplia gama de productos renovables permite a nuestros clientes reducir las emisiones climáticas. Somos el mayor productor mundial de diesel renovable refinado a partir de residuos y desechos, introduciendo soluciones renovables también en las industrias de la aviación y los plásticos. También somos una refinadora tecnológicamente avanzada de productos petroleros de alta calidad.

A Neste cria soluções sustentáveis para transporte, negócios e necessidades do consumidor. Nossa ampla gama de produtos renováveis permite que nossos clientes reduzam as emissões climáticas. Somos o maior produtor mundial de diesel renovável refinado a partir de resíduos, apresentando soluções renováveis também para as indústrias de aviação e plásticos. Também somos um refinador tecnologicamente avançado de produtos petrolíferos de alta qualidade.

Neste creates sustainable solutions for transport, business, and consumer needs. Our wide range of renewable products enable our customers to reduce climate emissions. We are the world's largest producer of renewable diesel refined from waste and residues, introducing renewable solutions also to the aviation and plastics industries. We are also a technologically advanced refiner of high-quality oil products.

- PRODUCTOR DE DIESEL RENOVABLE REFINADO
- PRODUTOR DE DIESEL RENOVÁVEL REFINADO
- PRODUCER OF RENEWABLE DIESEL REFINED

www.oag.com

OAG es un proveedor líder mundial de datos de viajes que ha impulsado el crecimiento y la innovación del ecosistema de viajes aéreos desde 1929. Con sede en el Reino Unido, OAG tiene operaciones mundiales en los Estados Unidos, Singapur, Japón, Lituania y China.

O OAG é um fornecedor líder mundial de dados de viagens que tem impulsionado o crescimento e a inovação do ecossistema de viagens aéreas desde 1929. Com sede no Reino Unido, OAG tem operações mundiais nos Estados Unidos, Cingapura, Japão, Lituânia e China.

OAG is a leading global travel data provider which has been powering the growth and innovation of the air travel ecosystem since 1929. Headquartered in the UK, OAG has global operations in the USA, Singapore, Japan, Lithuania and China.

- INFORMACIÓN RELACIONADA CON LA AVIACIÓN
- INFORMAÇÕES RELATIVAS À AVIAÇÃO
- AVIATION DATA

www.planetife.com

Planet I.F.E. es una compañía especializada en la generación de ingresos complementarios para las aerolíneas, a través del diseño, implementación, administración y comercialización de sus plataformas de comunicación in-flight. Contamos con más de 15 años de experiencia generando ingresos complementarios para las aerolíneas.

A Planet I.F.E. é uma companhia especializada na fabricação de ingressos complementares para as linhas aéreas, através do desenho, implementação, administração e comercialização das suas plataformas de comunicação in-flight. Contamos com mais de 15 anos de experiência gerando ingressos complementares para as linhas aéreas.

Planet IFE. is a company that specializes in ancillary revenue generation through sales of advertising on airlines communication platforms. With over 15 years experience Planet IFE has generated important revenue for airlines.

- GENERACIÓN DE INGRESOS ADICIONALES
- GERAÇÃO DE RENDA ADICIONAL
- ANCILLARY REVENUE GENERATION


www.pw.utc.com

Pratt & Whitney, una compañía de United Technologies Corp. (NYSE: UTX), es líder mundial en diseño, fabricación y servicio de motores de aviones y unidades de potencia auxiliar. Pratt & Whitney desarrolla tecnologías innovadoras y patentadas, como la revolucionaria familia de motores GTF™, para aviones de pasajeros actuales y de próxima generación.

Pratt & Whitney, uma companhia da United Technologies Corp. (NYSE: UTX), é líder mundial em desenho, fabricação e serviço de motores de aviões e unidades de potência auxiliar. A Pratt & Whitney desenvolve tecnologias inovadoras e patenteadas, como a revolucionária família de motores GTF™, para aviões de passageiros atuais e da próxima geração.

Pratt & Whitney, a United Technologies Corp. Company (NYSE:UTX), is a world leader in design, manufacture, and service of aircraft engines and auxiliary power units. Pratt & Whitney develops game-changing and patented technologies, such as the revolutionary GTF™ engine family, for current and the next generation of passenger aircraft.

- FABRICANTE DE MOTORES
- FABRICANTE DO MOTOR
- ENGINE MANUFACTURER


Rolls-Royce
www.rolls-royce.com

La organización de Rolls-Royce Aeronáutica Civil es un importante fabricante de Aeromotores para todos los sectores la aviación y jet corporativo en el mercado. Nuestro negocio aeroespacial civil tiene más de 14.000 motores en servicio de apoyando más de 5.5 millones vuelos comerciales al año. Rolls-Royce es líder del mercado.

A organização da Rolls-Royce Aeronáutica Civil é um importante fabricante de Aeromotores para todos os setores da aviação e jatos corporativos no mercado. Nosso negócio aeroespacial civil tem mais de 14.000 motores em serviço apoiando mais de 5,5 milhões de voos comerciais por ano. A Rolls-Royce é líder do mercado.

Rolls-Royce civil aerospace is a major manufacturer of aero engines for all sectors of the airliner and corporate jet market. Our civil aerospace business has more than 14,000 engines in service, powering more than 5.5 million commercial flights a year. In the modern, widebody market, Rolls-Royce is the market leader.

- FABRICANTE
- FABRICANTE
- MANUFACTURER


www.repsol.com

Somos una empresa global e integrada referente en el sector energético internacional. Estamos presentes en más de 35 países, con un equipo de más de 25.000 personas que trabaja en la construcción de un futuro sostenible. Repsol Aviación suministra combustible en España Portugal, Francia, Perú México. Adicionalmente presta servicios operativos, asistencia técnica.

Somos uma empresa global e integrada referente ao sector energético internacional. Estamos presentes em mais de 35 países, com uma equipe de mais de 25.000 pessoas que trabalha na construção de um futuro sustentável. A Repsol Aviação fornece combustível na Espanha Portugal, França, Peru e México. Adicionalmente presta serviços operativos e assistência técnica.

We are a global, integrated company at the forefront of the international energy sector. We operate across 35 countries with a team comprising over 25,000 people who work on building a sustainable future. Repsol supplies Aviation Fuels in Spain, Portugal, France, Perú and México. Additionally provides operational services and technical assistance.

- EMPRESA ENERGÉTICA
- COMPANHIA DE ENERGIA
- ENERGY COMPANY


www.sabre.com

Sabre es un proveedor líder de soluciones tecnológicas para la industria de viajes de casi USD \$8 billones. Nuestra tecnología y soluciones basadas en datos ayudan a nuestros clientes de aerolíneas, hoteles y agencias de viajes a hacer crecer sus negocios y transformar la experiencia del viajero. La escala, amplitud y profundidad de nuestra tecnología es inigualable y sostiene a una industria compleja.

Sabre é um fornecedor líder de soluções tecnológicas para a indústria de viagens de quase USD\$8 bilhões. A nossa tecnologia e soluções baseadas em dados ajudam os nossos clientes das linhas aéreas, hotéis e agências de viagens a fazer crescer os seus negócios e transformar a experiência do viajante. A escala, amplitude e profundidade da nossa tecnologia é inigualável e sustenta uma indústria complexa.

Sabre is a leading technology solutions provider to the nearly US\$8 trillion travel industry. Our technology and data-driven solutions help our airline, hotel and travel agency customers grow their businesses and transform the traveler experience. The scale, breadth and depth of our technology is unmatched and sustains a complex industry.

- SOLUCIONES TECNOLÓGICAS PARA LA INDUSTRIA DE VIAJES
- SOLUÇÕES TECNOLÓGICAS PARA A INDÚSTRIA DE VIAGENS
- TRAVEL TECHNOLOGY SOLUTIONS



IS IT TIME TO REVIEW YOUR AVIATION INSURANCE BROKER?

Gallagher Aerospace has one of the world's leading insurance broking teams with a proven reputation for innovation, client-focused service and performance.

We understand the unique complexities of the aerospace industry and how they impact your business. As one of the largest and most highly resourced brokers we provide insurance and risk management solutions across the entire spectrum of the aerospace industry covering all types of physical damage and liability.





Gallagher

Insurance | Risk Management | Consulting

350+ aviation insurance specialists around the world

Worldwide airline market share of **40%**

We handle more than
\$800m
in aerospace insurance premium annually

Clients in over
90 countries worldwide

Our clients:

Our successful track record is reflected by our global client portfolio, which includes many of the world's leading airlines and aerospace organisations.

350+ airlines worldwide

500+ airports and aerospace service providers

75+ launch and in-orbit insurances

2000+ rotor-wing aircraft

5000+ fixed-wing general aviation (GA) aircraft

120+ aerospace manufacturers and MRO organisations

Correct at December 2019

Contact Us:

For more information on our capabilities and to find out how we can assist your business please get in touch.

Eduardo M Dueri D

Managing Director, Gallagher Aerospace, Latin America Region

Cra 7 No 71-21, Of 605 | Bogotá, Colombia

Colombia Mobile: +57 311 4911326 | UK Mobile: +447827 937 386

Email: Eduardo_Dueri@ajg.com

www.ajg.com

www.safran-group.com

Snecma es parte de Safran, un grupo internacional de alta tecnología con tres negocios principales: aeroespacial, defensa y seguridad. La compañía también fabrica motores de clase mundial para aviones militares, así como sistemas de propulsión de cohetes y equipos para satélites y vehículos de lanzamiento.

Snecma is part of Safran, an international high-technology group with three core businesses: aerospace, defense, and security. The company also makes world-class military aircraft engines, as well as rocket propulsion systems and equipment for satellites and launch vehicles.

A Snecma é parte da Safran, um grupo internacional de alta tecnologia com três negócios principais: aeroespacial, defesa e segurança. A companhia também fabrica motores de classe mundial para aviões militares, assim como sistemas de propulsão de foguetes e equipamentos para satélites e veículos de lançamento.

- FABRICANTE DE MOTORES
- FABRICANTE DO MOTOR
- ENGINES MANUFACTURER

www.satair.com

SATAIR

Satair es una compañía mundial con un volumen de negocios de US\$2.0 billones con 1.400 empleados, que opera en 10 localidades en todo el mundo. Satair tiene acuerdos de distribución exclusivos o primarios para los fabricantes de componentes aeroespaciales, y suministra repuestos a aerolíneas de clientes de flotas múltiples y compañías de MRO.

A Satair é uma companhia mundial com um volume de negócios de US\$2.0 bilhões com 1.400 empregados, que opera em 10 lugares em todo o mundo. A Satair tem acordos de distribuição exclusivos ou primários para os fabricantes de componentes aeroespaciais, e abastece peças de reposição às linhas aéreas de clientes com frotas múltiplas e companhias da MRO.

Satair is a \$2.0 billion-turnover global company with 1,400 employees, operating from 10 locations worldwide. Satair has exclusive or primary distribution arrangements for aerospace component manufacturers, and supplies parts to multi-fleet customer airlines and MRO companies.

- PROVEEDOR DE SERVICIOS DE REPUESTOS
- FORNECEDOR DE SERVIÇOS DE PEÇAS DE REPOSIÇÃO
- AFTERMARKET SERVICE PROVIDER

www.sita.aero

SITA

SITA es el socio de TI para la industria del transporte aéreo. Hoy, SITA hace negocios con casi todas las aerolíneas y aeropuertos del mundo, además de brindar sus soluciones de administración fronteriza a más de 40 gobiernos. SITA es una de las empresas más diversas a nivel internacional al prestar servicios y dar atención en más de 200 países y territorios.

A SITA é a provedora de TI para o setor de transporte aéreo. Hoje, a SITA faz negócios com quase todas as companhias aéreas e aeroportos do mundo. Também fornece soluções de gerenciamento de fronteiras para mais de 40 governos. A SITA é uma das empresas com maior diversidade internacional e atende mais de 200 países e territórios.

SITA is the IT provider for the air transport industry. Today, SITA does business with nearly every airline and airport in the world. It also provides border management solutions to more than 40 governments. SITA is one of the most internationally diverse companies and serves over 200 countries and territories.

- TELECOMUNICACIONES
- TELECOMUNICAÇÕES
- TELECOMMUNICATIONS

www.solpetroleum.com

Sol Aviation Services Limited es una compañía de El Grupo Sol, la compañía independiente de mercadeo de productos derivados de petróleo más grande en la región del Caribe. Sol facilita la energía que mantiene al corazón de la región latiendo. Con operaciones que abarcan veintitrés territorios, el equipo altamente calificado de Sol refleja el talento, el espíritu y la diversidad de la región.

Sol Aviation Services Limited is a company of the Sol Group, the largest independent petroleum marketing company in the Caribbean region. By providing fuels, lubricants, LPG products and an extensive network of service stations, Sol enables the energy that keeps the heart of our region beating. With operations spanning across 23 territories, Sol's highly qualified team reflects the talent, spirit and diversity of the region.

A Sol Aviation Services Limited é uma companhia do Grupo Sol, a maior companhia independente de marketing de produtos derivados do petróleo na região do Caribe. Grupo Sol facilita a energia que mantém o coração da região batendo. Com operações que envolvem 23 territórios, a equipe altamente qualificada do Sol reflete o talento, o espírito e a diversidade da região.

- PROVEEDOR DE JET FUEL Y GASOLINA PARA AVIACIÓN
- FORNECE JET FUEL E GASOLINA PARA AVIAÇÃO
- SUPPLIES JET FUEL AND AVIATION GASOLINE

spglobal.com/platts

S&P Global Platts

Como proveedor independiente de información, precios de referencia y análisis de los mercados de la energía y las materias primas, S&P Global Platts aporta claridad y transparencia a los mercados, permitiendo a las empresas, gobiernos e individuos tomar decisiones con mayor seguridad.

Como fornecedora líder e independente de informações, preços de referência e análises dos mercados de energia e de commodities, a S&P Global Platts traz clareza e transparência aos mercados, permitindo que as empresas, governos e indivíduos ajam com segurança.

As the leading independent provider of information, benchmark prices and analytics for the energy and commodities markets, S&P Global Platts brings clarity and transparency to the markets, enabling companies, governments and individuals to act with conviction.

- **PRECIOS DE REFERENCIA DE COMBUSTIBLE, NOTICIAS**
- **PREÇOS DE REFERÊNCIA DE COMBUSTÍVEL, NOTÍCIAS**
- **FUEL BENCHMARK PRICES, NEWS**

www.srtechnics.com

SR Technics

SR Technics es un proveedor líder mundial de servicios MRO para el sector de aviación civil que ofrece a sus aerolíneas clientes soluciones integrales y totalmente personalizadas para el soporte técnico y la gama completa de mantenimiento, reparación y revisión de sus flotas, motores y componentes de aeronaves. SR Technics brinda sus servicios a cerca de 500 aerolíneas clientes a través de una extensa red internacional en Europa, América, Asia y Medio Oriente.

SR Technics é um fornecedor líder mundial de serviços MRO para o setor da aviação civil que oferece às suas linhas aéreas clientes, soluções integrais e totalmente personalizadas para o suporte técnico e a gama completa de manutenção, conserto e revisão das suas frotas, motores e componentes de aeronaves. SR Technics oferece seus serviços para cerca de 500 linhas aéreas clientes através de uma extensa rede internacional na Europa, América, Ásia e Oriente Médio.

SR Technics is a world-leading MRO services provider for the civil aviation sector offering its customer airlines comprehensive and totally-tailored solutions for the technical support and full spectrum of maintenance, repair, and overhaul of their aircraft fleets, engines, and components. SR Technics provides its services to about 500 airline customers through an extensive international network in Europe, America, Asia and the Middle East.

- **MANTENIMIENTO, REPARACIÓN, REVISIÓN**
- **MANUTENÇÃO, REPARAÇÃO, REVISÃO**
- **MAINTENANCE, REPAIR, OVERHAUL**

www.superjetinternational.com

superjet INTERNATIONAL

SuperJet International (SJI), con sede en Venecia, Italia, es el brazo internacional de Sukhoi Civil Aircraft Company (SCAC) que apoya el Programa Superjet 100. SJI tiene como objetivo proporcionar a los clientes las mejores soluciones en el mercado global.

A SuperJet International (SJI), com sede em Veneza, Itália, é o braço internacional da Sukhoi Civil Aircraft Company (SCAC) que apoia o Programa Superjet 100. A SJI tem como objetivo proporcionar aos clientes as melhores soluções no mercado global.

SuperJet International (SJI), headquartered in Venice, Italy, is the international arm of Sukhoi Civil Aircraft Company (SCAC) supporting the Superjet 100 Programme. SJI is aimed at providing Customers with the best solutions in the global market.

- **MARKETING, VENTAS**
- **MARKETING, VENDAS**
- **MARKETING, SALES**

www.terpel.com

terpel

Terpel es una compañía de origen, tradición y talento colombiano que por más de 50 años ha estado comprometida con la región. En el negocio de Aviación, la compañía lidera el mercado colombiano operando en 21 aeropuertos. Además, tiene presencia en 5 aeropuertos en República Dominicana, 5 en Panamá y atiende la operación del aeropuerto de Lima.

A Terpel é uma companhia de origem, tradição e humor colombiano que por mais de 50 anos tem estado comprometida com a região. No negócio de Aviação, a companhia lidera o mercado colombiano operando em 21 aeroportos. E também, está presente em 5 aeroportos na República Dominicana, 5 no Panamá e atende à operação do aeroporto de Lima.

Terpel is a company of Colombian origin, tradition and talent that for more than 50 years has been committed to the region. In the aviation business, the company leads the Colombian market operating in 21 airports. In addition, it has a presence in five airports in the Dominican Republic, five in Panama, and serves the operation of Lima airport.

- **DISTRIBUCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE COMBUSTIBLES**
- **DISTRIBUIÇÃO E COMERCIALIZAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS**
- **FUELS DISTRIBUTION AND COMERCIALIZATION**



www.uatp.com

UATP es una solución de pago de viajes corporativos globales, de propiedad y operado por las aerolíneas de todo el mundo. La red está formada por las principales compañías aéreas que emiten tarjetas aceptadas por miles de comerciantes de todo el mundo para pago de transporte aéreo, ferroviario y pagos de agencias de viajes.

UATP é uma solução de pagamento de viagens corporativas globais, de propriedade e operado pelas linhas aéreas de todo o mundo. A rede está formada pelas principais companhias aéreas que emitem cartões aceitos por milhares de comerciantes de todo o mundo para o pagamento do transporte aéreo, ferroviário e pagamentos de agências de viagens.

UATP is a global corporate travel payment solution owned and operated by the world's airlines. The network consists of major airlines that issue charge cards accepted by thousands of merchants around the world for air, rail and travel agency payments.

- SERVICIOS FINANCIEROS
- SERVIÇOS FINANCEIROS
- FINANCIAL SERVICES

www.wencorgroup.com

Con más de 60 años de experiencia, Wencor se ha convertido en un líder en la industria aeroespacial del mercado de repuestos. Nos enorgullece ofrecer soluciones innovadoras y económicas. Respalamos una variedad de aviones comerciales y militares, estaciones de reparación y OEM en todo el mundo. Nuestra cobertura de casi el 100% de las piezas de reparación y componentes y el enfoque en la mejora de la confiabilidad son contribuyentes clave para las sociedades comprobadas que hemos establecido con las principales aerolíneas de todo el mundo a lo largo de los años.

Com mais de 60 anos de experiência, a Wencor foi transformada em um líder na indústria aeroespacial do mercado de peças de reposição. Nos orgulha oferecer soluções inovadoras e econômicas. Apoiamos uma variedade de aviões comerciais e militares, estações de consertos e OEM em todo o mundo. Nossa cobertura de quase 100% das peças de conserto e componentes e o enfoque na melhoria da confiabilidade são contribuidores importantes para as sociedades comprovadas que temos estabelecido com as principais linhas aéreas de todo o mundo ao longo dos anos.

With over 60 years experience, Wencor has grown to become a leader in the aftermarket aerospace industry. We take pride in providing innovative and cost-saving solutions. We support an array of commercial and military aircrafts, repair stations and OEMs worldwide. Our coverage of almost 100% of component repair parts and focus on dependability improvement are both key contributors to the proven partnerships we've established with major airlines worldwide over the years.

- PMA, MRO, DISTRIBUCIÓN, SERVICIOS
- PMA, MRO, DISTRIBUIÇÃO, SERVIÇOS
- PMA, MRO, DISTRIBUTION, SERVICES

www.wfscorp.com

World Fuel Services es un líder en el suministro de productos de energía y de servicios relacionados para clientes por todo el mundo. Nuestro suministro confiable, logística mundiales y soluciones innovadoras de tecnología impulsan eficiencias y reducen riesgo en las industrias aeronáutica, terrestre y marítima. Como el socio de confianza de las industrias de transporte y energía, estamos orgullosos de ser el proveedor universal, demostrando resultados cuando y donde más se necesita.

A World Fuel Services é um líder no abastecimento de produtos de energia e de serviços relacionados para clientes por todo o mundo. Nosso abastecimento confiável, logística mundiais e soluções inovadoras de tecnologia impulsionam eficiências e reduzem o risco nas indústrias aeronáutica, terrestre e marítima. Como sócio de confiança das indústrias de transporte e energia, estamos orgulhosos de ser um fornecedor universal, demonstrando resultados quando e onde for necessário.

World Fuel Services is a leader in providing energy products and related services to our customers across the globe. Our reliable supply, global logistics, and innovative technology solutions drive efficiencies and reduce risk across aviation, marine and land. As the trusted partner to the transportation and energy industries, we are a proud single-source energy solution provider, delivering results when and where it matters most.

- SOLUCIONES DE COMBUSTIBLE Y ENERGÍA
- SOLUÇÕES EM COMBUSTÍVEL E ENERGIA
- FUEL AND ENERGY SOLUTIONS

www.ypf.com

YPF es una compañía petrolera integrada, comprometida en crear valor sostenible a largo plazo para sus accionistas, mientras cuida el medioambiente y la salud y seguridad de sus empleados. El plan de inversiones en desarrollo y producción apunta a convertirse en un referente energético de la región liderando el desarrollo de la producción no convencional. Cuenta con una amplia cobertura en todos los aeropuertos de Argentina y operación en Chile.

A YPF é uma companhia petrolera integrada, comprometida em criar valor sustentável a longo prazo para os seus acionistas, enquanto cuida o meio ambiente e a saúde e a segurança dos seus empregados. O plano de investimentos em desenvolvimento e produção se torna uma referência energética da região liderando o desenvolvimento da produção não convencional. Conta com uma ampla cobertura em todos os aeroportos da Argentina e operação no Chile.

YPF is an integrated oil company, that is committed to creating long-term sustainable value for its shareholders, while caring for the environment and health and safety of the employees. YPF's investment plan in development and production aims at becoming a leader in production of non-conventional oil and natural gas in the region. It has aviation fuel and operations in all the commercial airports of Argentina and in Santiago de Chile.

- ENERGIA
- ENERGIA
- ENERGY

SOCIOS ALTA PARCEIROS DA ALTA ALTA PARTNERS



B&W Aviation es un taller de reparación aprobado por el FAA y EASA, ubicado en Miami, Florida. Proporcionamos mantenimiento de primera línea para las ruedas, frenos y baterías de avión. Además, ofrecemos programas de outright y exchange adaptados a sus necesidades, lo que nos convierte en líderes de la industria.

AB&WAviation é uma oficina de conserto aprovada pela FAA e EASA, localizado em Miami, Flórida. Proporcionamos manutenção de primeira linha para rodas, freios e baterias de avião. Além disso, oferecemos programas de outright e exchange adaptados às suas necessidades, o que nos torna em líderes da indústria.

B&W Aviation is an FAA and EASA approved 145 operated repair station located in Miami, Florida. We provide topof-the-line maintenance for your aircraft wheels, brakes and batteries. We also offer outright and flat rate exchange programs tailored to fit your requirements, making us leaders in the industry.

- FRENOS Y RUEDAS PARA AVIONES 145 ESTACIÓN DE REPARACIÓN
- FREIOS E RODAS DE AERONAVES 145 ESTAÇÃO DE REPARO
- AIRCRAFT BRAKES & WHEELS 145 REPAIR STATION

www.bwaviation.net



El propósito de CANSO es crear valor para sus miembros al ser la voz global y regional de la gestión del tráfico aéreo (ATM, sus siglas en inglés) al facilitar y apoyar las mejoras en el rendimiento de los cajeros automáticos mundiales y regionales.

O propósito da CANSO é criar valor para os seus membros para ser a voz global e regional da gestão do tráfego aéreo (ATM, suas siglas em inglês) ao facilitar e apoiar as melhorias no rendimento dos caixas eletrônicos mundiais e regionais.

CANSO's purpose is to create value for its Members by being the global and regional voice of air traffic management (ATM) and by facilitating and supporting improvements in global and regional ATM performance.

www.canso.org



Di Ciero Advogados tiene sede en Río de Janeiro y São Paulo, Brasil. Somos una referencia en Derecho Aeronáutico y actuamos de manera diversificada y multidisciplinaria, traduciendo el entorno legal brasileño para clientes en Brasil y en el extranjero. Trabajamos para ofrecer soluciones y resultados, servicios completos, desde consultoría hasta litigios.

Di Ciero Advogados possui sedes no Rio de Janeiro e em São Paulo, Brasil. Somos referência em Direito Aeronáutico e, sem embargo, atuamos de forma diversificada e multidisciplinar, traduzindo o ambiente legal brasileiro em benefício de clientes no Brasil e no exterior. Trabalhamos por soluções e resultados, oferecendo serviços completos, da consultoria ao contencioso.

Di Ciero Advogados is a law firm based in Rio de Janeiro and São Paulo, Brazil. We are a reference in Aviation Law and also work in a diversified and multidisciplinary manner, translating the Brazilian legal environment for the benefit of clients in Brazil and abroad. We work for solutions and results, in order to offer complete services either in consultancy or litigation.

- ESTUDIO DE ABOGADOS
- ESCRITÓRIO DE ADVOCACIA
- LAW FIRM

www.diciero.adv.br



Embry-Riddle es la mayor y más respetada universidad del mundo, especializada en aviación y actividad aeroespacial y, desde los primeros días de vuelo, ha estado a la vanguardia de los hitos en materia aeronáutica.

A Embry-Riddle é a maior e mais respeitada universidade do mundo especializada em aviação e aeroespacial e está na vanguarda de marcos aeronáuticos inovadores desde os primeiros dias de voo.

Embry-Riddle is the world's largest and most respected university specializing in aviation and aerospace and has been at the forefront of ground-breaking aeronautical milestones since the early days of flight.

erau.edu



Hermes - Air Transport Organisation es una organización sin fines de lucro que representa a personas que son ampliamente percibidas y reconocidas como personalidades / profesionales líderes en el sector del transporte aéreo.

Hermes - Air Transport Organisation é uma organização sem fins lucrativos que representa pessoas que são amplamente conhecidas e reconhecidas como personalidades / profissionais líderes no setor do transporte aéreo.

Hermes - Air Transport Organisation is a not for profit Organisation that represents individuals who are widely perceived and acknowledged as leading personalities/ professionals in the air transport sector.

www.hermes.aero





IATA es la asociación comercial de las aerolíneas del mundo, que representa unas 290 aerolíneas o el 82% del tráfico aéreo total. Apoyamos muchas áreas de la actividad de la aviación y ayudamos a formular políticas de la industria sobre temas críticos de aviación.

A IATA é a associação comercial das companhias aéreas do mundo, representando cerca de 290 companhias aéreas ou 82% do tráfego aéreo total. Apoiamos muitas áreas da atividade aeronáutica e ajudamos a formular políticas do setor em questões críticas da aviação.

IATA is the trade association for the world's airlines, representing some 290 airlines or 82% of total air traffic. We support many areas of aviation activity and help formulate industry policy on critical aviation issues.

www.iata.org



ITAérea es la primera Escuela de Negocios especializada en gestión aeroportuaria y aeronáutica en el mundo por volumen de alumnos, sedes y profesores. Ofrece titulaciones universitarias por el acuerdo firmado con la Universidad a Distancia de Madrid (UDIMA).

A ITAérea é a primeira Escola de Negócios especializada em gestão aeroportuária e aeronáutica no mundo por volume de alunos, sedes e professores. Oferece títulos universitários pelo acordo assinado com a Universidade à Distância de Madrid (UDIMA).

ITAérea is the first business school worldwide specialized in airport and aeronautical management in terms of number of students, headquarters and teachers. It also offers university degrees thanks to the agreement signed with the University for E-Learning in Madrid (UDIMA).

www.itaerea.es

- ESCUELA DE NEGOCIOS EN GESTIÓN AERONÁUTICA Y AEROPORTUARIA
- ESCOLA DE NEGÓCIOS EM AERONÁUTICA E GESTÃO AEROPORTUÁRIA
- BUSINESS SCHOOL IN AERONAUTICAL AND AIRPORT MANAGEMENT

LEKI
AVIATION

Leki Aviation se especializa en el suministro y distribución de piezas, interiores y componentes de aeronaves para la industria de la aviación mundial. Leki Aviation está hoy presente con oficinas de ventas y almacenes estratégicamente ubicados en todo el mundo, atendiendo a 1.000 aerolíneas y MRO.

A Leki Aviation é especializada no fornecimento e distribuição de peças, interiores e componentes de aeronaves para a indústria aeronáutica global. A Leki Aviation está hoje presente com escritórios de vendas e armazéns estrategicamente localizados em todo o mundo, atendendo a 1.000 companhias aéreas e MROs.

Leki Aviation specializes in the supply and distribution of aircraft parts, interiors, and components to the global aviation industry. Leki Aviation is today present with strategically located sales offices and warehouses worldwide, serving 1,000 airlines and MROs.

www.lekiaviation.com



La Universidad Tecnológica de Panamá es una institución de educación superior que potencia el desarrollo profesional de los estudiantes mediante programas académicos y desarrollo de la investigación. Graduando profesionales desde 1981, UTP cuenta con 142 programas académicos y 7 campus en todo el país, incluida una escuela de aviación.

A Universidade Tecnológica do Panamá é uma instituição de educação superior que potencializa o desenvolvimento profissional dos estudantes a partir de programas acadêmicos e desenvolvimento da pesquisa. Formando profissionais desde 1981, a UTP conta com 142 programas acadêmicos e 7 campos em todo o país, incluindo uma escola de aviação.

A leading institution since 1981 in training professionals to promote the sustainable development of Panama and the region, through the relevant academic offer and technological innovation. Pioneers in aeronautical university training.

www.utp.ac.pa

- PROGRAMAS ACADÉMICOS, INVESTIGACIÓN
- PROGRAMAS ACADÉMICOS, PESQUISA
- ACADEMIC PROGRAMS, RESEARCH

CRÉDITOS | CRÉDITOS | CREDITS

Título de la Publicación
Título da Publicação
Publication Title

ANUARIO - ANUÁRIO - YEARBOOK | ALTA 2020 |
Edición Especial 40 Años | Edição Especial 40 Anos |
Special Edition 40 Years
Vol 1 / Num 17 / ISSN: 2216-1155

Editor
Editor
Editor

ALTA

Fuente de Información Estadística
Fonte de Informação Estatística
Statistical Information Source

ALTA, Amadeus, AOG, Argus, CIRIUM, OACI,
OACI, UNWTO

Agradecimiento Especial
Agradecimentos Especiais
Special Thanks

Abelardo M. Cantillo
Alex de Gunten
Diego Pardo
Eduardo Dueri
Helena Lombana
Jaime Escobar
Luis Felipe de Oliveira
Marlene Lorca

Textos e Imágenes
Textos e Imagens
Texts and Images

ALTA, Jaime Escobar, Juan Sarmiento y Carla Gaitán

Supervisión Editorial y Diseño
Supervisão Editorial e Design
Editorial Supervision and Design

Alberto Cortes

Coordinación y Supervisión de Contenidos
Coordenação e Supervisão de Conteúdo
Coordination and Supervision of Content

Nicole Lorca

Diseño Editorial
Desenho Editorial
Editorial Design

Maria Piegari

Patrocinado por | Sponsored by



Gallagher

Insurance | Risk Management | Consulting

HEICO



 **ALTA_AERO**

Financial Park Building, office 23G
Costa del Este, Panama
+507 381 9061/9062/9063

www.alta.aero



Gallagher

Insurance | Risk Management | Consulting

HEICO