Políticas Aéreas: Do Fracasso dos Subsídios à Esperança de Soluções Estruturais

Estudo Livres 09/2024

O setor aéreo brasileiro, apesar dos avanços, ainda enfrenta desafios como a alta carga tributária sobre o combustível de aviação, infraestrutura aeroportuária insuficiente em diversas regiões e falta de competitividade devido à concentração de mercado.[1]

Historicamente, o Governo Federal tentou impulsionar a aviação regional com programas de subsídios, como o PDAR e o Voa Minas, que não alcançaram os resultados esperados. Apesar dessas falhas, a concessão de novos subsídios voltou à pauta do governo atual, que propôs passagens aéreas com desconto para determinados grupos sociais. Essa medida surge em resposta ao aumento contínuo das tarifas, que em 2023 alcançaram o maior patamar em mais de uma década, dificultando o acesso ao transporte aéreo, especialmente para as famílias de baixa renda.

O governo busca enfrentar o problema dos altos preços das passagens, mas a solução apresentada é controversa. A proposta inicial de criação de um fundo para subsidiar passagens foi substituída por um modelo que compila e redistribui passagens já vendidas a R$ 200, funcionando como uma plataforma estatal de compras coletivas.[2]

Este estudo analisará as razões para o aumento das tarifas aéreas, as lições de políticas nacionais e internacionais relevantes, o funcionamento do programa Voa Brasil e as ações prioritárias para promover a eficiência e competitividade do setor aéreo brasileiro.

Sobre isso, o Livres:

1. Defende a abertura do mercado aéreo brasileiro para companhias estrangeiras como uma medida essencial para aumentar a competitividade e reduzir os preços das passagens, promovendo um ambiente mais dinâmico que beneficia diretamente o consumidor com mais opções de voos e serviços.

2. Promove a modernização da infraestrutura aeroportuária por meio de concessões e PPPs, destacando que a gestão privada aumenta a eficiência operacional, a qualidade do serviço e a satisfação dos usuários, além de atrair novos investimentos.

3. Advoga por uma regulação mais racional e menos intervencionista no setor aéreo, enfatizando que normas excessivas e interferências políticas prejudicam a competitividade, a segurança e a inovação.

1. Falta de competição eleva preços das passagens aéreas

De acordo com o levantamento feito pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), o preço médio das passagens aéreas entre janeiro e março de 2023 foi de R$ 592,95, o maior desde 2010. Ademais, por cálculos do IBGE, as passagens aéreas tiveram uma alta acumulada de 35,24% no ano de 2023.[3]

Entre os principais motivos do aumento recente do preço das passagens aéreas,

estão: a **alta do dólar nos últimos anos**; o **aumento do preço do combustível** usado pelas aeronaves; a **judicialização contra as empresas**; e o **endividamento das companhias.**[4]

A) Dólar: Parte dos custos da aviação são dolarizados, ou seja, seguem o padrão internacional da moeda americana. Considerando que o câmbio passou de 3,92 para R$6,07/US$ (data base: 04/12/24) no período de 5 anos, representando uma alta desvalorização do real frente a moeda norte americana, as companhias aéreas reajustaram esses custos atrelados às suas operações.

B) Preço dos combustíveis: Como as estatísticas nos indicam, o preço do querosene de aviação representa aproximadamente 40% dos custos operacionais das companhias aéreas. E, nos últimos tempos, tem sido observado um aumento no valor deste combustível, que é explicado pelos conflitos internacionais e pela crise ocasionada pela pandemia.

A guerra causada pela invasão da Ucrânia pela Rússia foi um dos principais fatores para a elevação do valor do querosene. Dessa forma, em 2022, o preço médio da Querosene de Aviação (QAV) atingiu o maior valor da série histórica da ANAC em julho, chegando a R$ 5,83 o litro. Segundo dados da Agência Nacional de Petróleo - ANP, nos últimos 5 anos a alta representou aproximadamente 50,18%.[5]

C) Judicialização: o Brasil é a nação que mais ajuíza ações contra empresas aéreas. De acordo com a Associação Internacional de Transporte Aéreo, 98,5% dos processos em andamento no mundo são de origem brasileira.[6]

Com isso, além de terem gastos com equipamentos para as aeronaves, pagarem o combustível dos aviões e salário de seus funcionários, as empresas ainda precisam despender dinheiro na defesa jurídica em processos e pagamento em indenizações, quando condenadas.

Isso gera, em média, um custo de R$ 1 bilhão de reais por ano.[7]

D) Endividamento: Desde o início inesperado da pandemia de Covid-19, as empresas de aviação acumulam prejuízos e dívidas. No mesmo sentido, a situação sanitária gerou cancelamentos inesperados de viagens programadas, queda vertiginosa na procura de voos e aumento ainda maior de ações judiciais contra as empresas.

Dessa maneira, boa parte dos gastos dessas companhias é com pagamento desses prejuízos, o que, alinhado aos demais gastos, explica a subida de preços das passagens.

Algumas dessas empresas, inclusive, já pediram recuperação judicial e auxílio financeiro ao governo brasileiro e dos Estados Unidos, como é o caso da Gol Linhas Aéreas, que entrou com o pedido no dia 25/01/2024 no Tribunal de Falências de Nova York.[8]

E) Falta de Competição: A falta de competição é outro fator importante para os elevados preços das passagens aéreas no Brasil. O mercado aéreo brasileiro muitas vezes apresenta um cenário de concentração, com poucas empresas dominando significativas fatias do mercado. Essa falta de concorrência reduz a pressão por preços mais acessíveis, e um setor que as empresas já operam com dificuldade gerada pelos altos custos associados. A ausência de uma competição robusta também limita a oferta de opções para os passageiros, resultando em tarifas mais altas. A promoção de políticas que incentivem a entrada de novas empresas, bem como a implementação de medidas para aumentar a concorrência no setor, pode ser crucial para mitigar esse desafio e proporcionar benefícios diretos aos consumidores.

Uma das propostas mais eficazes para fomentar a concorrência seria a adoção de uma política de 'céus abertos', similar à que o Chile implementou. Essa política permite que empresas estrangeiras operem voos domésticos, o que aumentaria a competitividade, diminuiria os preços das passagens e aumentaria as opções para os consumidores brasileiros.[9]

Apesar de o Brasil citar a convenção de Chicago como justificativa para restringir essa prática, a experiência chilena demonstra que tais políticas são viáveis e benéficas, sem violar acordos internacionais.

F) Infraestrutura e Taxas Aeroportuárias:

A administração estatal dos aeroportos, especialmente pela Infraero, enfrenta críticas pela ineficiência, com problemas de congestionamento, baixa qualidade de serviços e falta de investimentos em modernização. O Aeroporto Campo de Marte, em São Paulo, por exemplo, opera com limitações devido à proximidade de outros aeroportos, algo que poderia ser superado com investimentos adequados, como ocorre em Paris.

As elevadas taxas aeroportuárias sob gestão estatal encarecem as passagens, enquanto a concessão à iniciativa privada tem demonstrado eficiência superior. A gestão privada investe rapidamente na infraestrutura, atraindo mais passageiros e melhorando a experiência dos usuários. Desde o início das concessões, a movimentação de passageiros aumentou significativamente, e os aeroportos privados investiram 4,5 vezes mais por passageiro do que aqueles sob a gestão da Infraero.

Exemplos de concessões bem-sucedidas incluem os aeroportos de Brasília, Recife e Confins, que se destacam em rankings globais por sua pontualidade e qualidade de serviços. A administração privada proporciona um ambiente mais competitivo e focado na satisfação do cliente, resultando em tarifas mais acessíveis e melhores serviços.

G) Regulação do Setor:

Apesar dos avanços, o setor aéreo brasileiro ainda sofre com intervenções

governamentais que impactam sua eficiência. Casos como a transferência de voos do Santos Dumont para o Galeão e a aprovação da Lei nº 14.368/2022, que exige despacho gratuito de bagagens, ilustram a interferência estatal desnecessária. Essas medidas uniformizam regras que poderiam ser definidas pelas próprias companhias, restringindo a competitividade e a inovação.

O excesso de restrições operacionais no Brasil também gera entraves, como a demora na aprovação de planos de voo e limitações que forçam empresas a operarem com aviões e tripulações estrangeiras em rotas longas, como no caso da Latam. Essas barreiras regulatórias prejudicam a eficiência e a competitividade do setor aéreo, indicando a necessidade de um ambiente regulatório mais flexível e adaptado às melhores práticas internacionais.

2. Programas de subsídio falham em reduzir preços

Em 2015, durante o governo Dilma, a Lei n° 13.097/2015 criou o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR). Atualmente, o programa está suspenso.[10]

A política previa subsídio de 50% da ocupação da aeronave ou até 60 passageiros em todo o país para pagar parte dos custos das companhias aéreas com os voos regionais regulares de passageiros. Nesse cenário, as empresas aéreas interessadas assinaram contratos com o governo e se adequaram às exigências estabelecidas.

Os recursos para esse subsídio parcial eram obtidos pelo Fundo Nacional de Aviação Civil, girando na casa dos bilhões de reais.

Já em relação ao Programa Voe Minas, promovido pelo governo mineiro entre 2016 e 2019, tinha o objetivo de subsidiar viagens aéreas entre Belo Horizonte e diversas cidades do interior do estado para incentivar o desenvolvimento econômico regionalizado e permitir acesso rápido a eventos e serviços.

Entre 2016 e 2019, o programa demandou R$ 18 milhões de recursos públicos. Ele foi extinto, pois, além de não ter ofertado o número desejado de passagens áreas dentro do estado, a situação fiscal e de déficit chegou a patamares insustentáveis. Por motivos financeiros, Minas Gerais precisou cortar despesas e focar nas políticas mais urgentes para a população.[11]

Os programas de intervenção estatal, como o PDAR e o Voe Minas, exemplificam a tendência problemática de interferência do governo em setores que poderiam operar de maneira mais eficiente e dinâmica no livre mercado. Ao oferecer subsídios significativos às empresas aéreas, essas iniciativas distorcem as forças naturais da oferta e demanda, gerando distorções econômicas. O fracasso desses programas pode ser atribuído, em parte, à gestão ineficaz e à alocação inadequada de recursos, características comuns em intervenções estatais extensivas.

O modelo de subsídios adotado, como

visto no PDAR, que previa o pagamento de até 50% da ocupação da aeronave, não apenas distorce a competição, mas também cria uma dependência insustentável das companhias aéreas em relação aos fundos públicos. Essa prática não apenas desincentiva a eficiência operacional, mas também impede a inovação e a busca por soluções mais econômicas e sustentáveis. Além disso, ao depender de recursos bilionários do Fundo Nacional de Aviação Civil, esses programas geram pressões financeiras significativas sobre o orçamento público, comprometendo a estabilidade fiscal.

Dessa forma, o mercado deve ser livre de intervenções excessivas, para ser capaz de promover a eficiência, a inovação e a concorrência, resultando em benefícios mais sustentáveis e equitativos para os consumidores e as empresas envolvidas.

3. Voo Simples avançou na desburocratização do setor

Com esse contexto, percebe-se que o Brasil deu um importante passo na direção de uma legislação mais eficiente para o setor aéreo com o Programa Voo Simples. Inicialmente uma Medida Provisória, se converteu no Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2022.[12]

Tal programa, sancionado em 2022 pelo Presidente da República no período, retirou algumas barreiras para a criação e instalação de empresas aéreas no Brasil, a partir da desburocratização do setor de aviação civil e simplificação de regras dos serviços aéreos.

A título de exemplo, foram revogados 91 dispositivos do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Entre os dispositivos revogados, os principais foram: **a)** a desnecessidade de um novo processo de certificação no Brasil de aviões fabricados em outros países em que haja a comprovação de um extenso histórico operacional; **b)** empresas estrangeiras com livre atuação no Brasil, não sendo mais necessário autorização prévia de funcionamento; **c)** certificação de aeronavegabilidade especial para aeronaves que não cumprem os requisitos para obtenção ou manutenção de um certificado de aeronavegabilidade padrão; **d)** previsão de que os passageiros que cometam atos de indisciplina possam sofrer sanções impostas pelas próprias companhias aéreas; **e)** Permissão de parcerias público-privadas (PPP) para licitar oito aeroportos regionais no Amazonas; **f)** e, por fim, as taxas cobradas de empresas do setor e companhias aéreas possuem menor valor.[13]

O maior destaque inicial negativo do programa era a imposição de gratuidade de cobrança no despacho de bagagens de até 23 Kg em voos nacionais e 30 Kg em voos internacionais.

Essa proposta aumentaria o valor das passagens, pois as empresas recalculariam o "prejuízo" financeiro sofrido no preço das passagens devido às bagagens gratuitas. Porém, ao virar lei, o presidente vetou acertadamente este trecho, garantindo que

cada empresa possa definir sua política de bagagens.

Com isso, os demais tópicos do Voo Simples permaneceram, como a consideração do serviço aéreo como atividade de interesse público, podendo ser explorado livremente por entes privados e a revogação de artigos com excessivas burocracias no setor.

Dessa forma, para além de programas e projetos de desregulamentação e simplificação, faz-se necessário o adequado investimento em infraestrutura aeroportuária das localidades mais distantes e atualmente despreparadas do país, pois a melhora desta infraestrutura possibilitará a expansão das atividades aéreas para essas regiões.

Ou seja, o caminho ideal é o de aperfeiçoar e construir aeroportos capazes de receber maiores rotas e viagens nacionais ou internacionais, junto com as companhias aéreas, de modo transversal e bilateral.

No mesmo sentido, devemos debater a facilitação dos voos de cabotagem, ou seja, facilitar para que empresas aéreas estrangeiras possam operar voos nacionais por todo o país e não ficarem reféns de somente ofertar voos internacionais ou que tenham conexão no Brasil.

Tal permissão, se implementada no Brasil, traria benefícios como:

- Aumento da concorrência e competitividade no mercado;
- Aumento de oportunidades e opções de empresas aéreas, fazendo com que os cidadãos tenham maior poder de escolha;
- Redução do preço das passagens aéreas.

4. Voa Brasil - Política para inglês ver

Em 24 de julho de 2024, o Ministério de Portos e Aeroportos lançou a primeira fase do programa "Voa Brasil", prometendo passagens aéreas mais baratas para aposentados do INSS (Instituto Nacional do Seguro Social) que não tenham viajado nos últimos 12 meses, conforme previsto no item 3.1 e 3.2 do Regulamento MPOR, de 24 de junho de 2024. Cada beneficiário terá direito a dois bilhetes aéreos por ano, com passagens a até R$ 200 por trecho. O governo estima que cerca de 23 milhões de aposentados serão beneficiados nesta primeira fase.[14]

De início, já coloca-se em xeque uma das problemáticas da proposta: qual a razão da escolha do governo federal pelo valor de 200 reais para a escolha das passagens? Até onde se sabe, não houve uma explicação clara sobre o cálculo e a relevância deste valor.

Na proposta final anunciada, haverá uma maior delimitação dos beneficiários, sendo os aposentados do INSS e, em uma possível segunda fase, os estudantes pelo ProUni (Programa Universidade para Todos).

Segundo o governo, diversas companhias aéreas já demonstraram interesse em aderir ao Programa. Ao menos, a proposta

anunciada não é conduzida a partir de fundos públicos para a garantia de passagens aéreas mais baratas a certos grupos, de acordo com o item 2.2 do regulamento do programa.[17] Mesmo assim, na nova composição do programa, o governo não combate os maiores problemas do setor aéreo e nem segue as práticas internacionais que dão certo, como se verá nos tópicos seguintes.

5. Concorrência é fator chave em Experiências Internacionais

Diversas nações ao redor do mundo optaram por medidas liberais para promover a eficiência e a competitividade no setor de aviação, com resultados positivos.

Ao invés de direcionar recursos públicos para subsidiar passagens aéreas, países como Chile, Canadá e Nova Zelândia optaram pelo caminho da livre concorrência e parcerias com a iniciativa privada. Essas medidas permitiram tarifas acessíveis e impulsionaram o desenvolvimento sustentável do transporte aéreo.

A **Nova Zelândia**, por exemplo, tem implementado uma série de políticas voltadas para o setor de aviação, buscando promover a competição e dinamismo no mercado aeroespacial. Uma das estratégias adotadas foi a simplificação dos processos burocráticos para a entrada de novas companhias aéreas no mercado, visando reduzir as barreiras de entrada e facilitar a competição entre os players do setor.[15]

Além disso, o país mantém políticas e regulamentações que apoiam o desenvolvimento do setor e constroem confiança pública. Isso inclui garantir que o governo tenha capacidade técnica para supervisionar o desenvolvimento de novas tecnologias e colaborar com outras nações na definição de políticas e regulamentações, como as relacionadas à integração de drones no espaço aéreo.

As tecnologias aeroespaciais são aplicadas em diversas áreas, como monitoramento ambiental, aumento da produtividade agrícola, segurança pública e resiliência a desastres naturais. Essas iniciativas na Nova Zelândia ocorrem em parcerias entre a indústria, instituições de pesquisa e empresas internacionais para impulsionar a inovação e a competitividade do setor.

Assim, a redução das barreiras regulatórias criou um ambiente mais aberto e dinâmico, incentivando a competição entre empresas e resultando em passagens mais acessíveis para os passageiros, mesmo em um país insular.

O **Chile**, por sua vez, é reconhecido como um dos mercados aéreos mais abertos e competitivos da América Latina. A política de "céus abertos" permite que companhias aéreas estrangeiras operem voos domésticos, estimulando a concorrência direta com as empresas locais. Essa abertura foi acompanhada de uma simplificação regulatória que atraiu investimentos externos.

O impacto dessas medidas é evidente: o Chile tem uma das menores tarifas médias de passagens aéreas da região, além de uma rede crescente de conexões domésticas e internacionais. Companhias low-cost como a Sky Airline e a JetSMART encontraram no mercado chileno um ambiente favorável para expandir operações, oferecendo tarifas acessíveis para milhões de passageiros.

O Chile também tem investido em infraestrutura aeroportuária moderna, como a ampliação do Aeroporto Internacional de Santiago, através de parcerias público-privadas que garantem eficiência operacional e elevados padrões de serviço.

Já no **Canadá**, um país de proporções similares ao Brasil, os investimentos na integração entre modais de transporte têm trazido benefícios econômicos. O país desenvolveu um sistema intermodal que conecta aeroportos a redes ferroviárias e rodoviárias, permitindo uma transição ágil entre diferentes formas de transporte. Essa abordagem integrada reduz custos logísticos e oferece mais opções para os passageiros, beneficiando tanto consumidores quanto empresas.[16]

Conclusão:

Para que o Brasil avance no desenvolvimento do setor e desfrute de melhores serviços e preços mais acessíveis nas passagens aéreas, é fundamental investir na estabilidade institucional, atraindo investimentos e ampliando a concorrência.

A expansão de parcerias público-privadas (PPP) e concessões de aeroportos à iniciativa privada moderniza a infraestrutura, especialmente em aeroportos menores. Estudos apontam que PPPs resultam em maior eficiência e melhor prestação de serviços, como comprovado nos aeroportos de Confins e Recife. As concessões, monitoradas pela ANAC, asseguram cumprimento de indicadores de desempenho e evitam conflitos de interesse.

Também é essencial definir regras mínimas para a qualidade dos serviços aéreos, com foco em segurança, manutenção e capacitação profissional, garantindo um padrão de atendimento e operações mais seguras. Recomenda-se que a ANAC promova revisões regulatórias para aprimorar o setor de forma técnica e justa.

Finalmente, abrir o mercado doméstico para companhias aéreas privadas estrangeiras é um passo crucial. Essa abertura aumentaria a concorrência e promoveria avanços significativos, beneficiando os consumidores com mais opções e melhores preços.

Com a Colaboração de:

Rafael Moredo

Analista de Política do Livres

Matheus Rocha

Estagiário de Políticas Públicas do Livres

Diogo da Luz

Associado Livres, Empresário e Piloto de Linha Aérea

Lucas Robles Pinheiro

Coordenador do Setorial de Infraestrutura do Livres

Referências

1. G1 - CARREGOSA, Lais. Entenda as dificuldades financeiras das empresas aéreas e soluções estudadas pelo governo. Publicado em 04 de fevereiro de 2024. Disponível em: https://g1.globo.com/economia/noticia/2024/02/04/entenda-as-dificuldades-financeiras-das-empresas-aereas-e-solucoes-estudadas-pelo-governo.ghtml. Acesso em 20 de fevereiro de 2024.
2. BMC NEWS. Como o governo pretende tornar as passagens aéreas mais acessíveis no Brasil?. Publicado em 18 de fevereiro de 2024. Disponível em: https://bmcnews.com.br/2024/02/18/como-o-governo-pretende-tornar-as-passagens-aereas-mais-acessiveis-no-brasil/. Acesso em 20 de fevereiro de 2024.
3. PINHONI, Marina. Com forte alta no IPCA do ano, preço médio de passagens aéreas atinge novo valor recorde em 2023. G1. Publicado em 12 de dezembro de 2023. Disponível em: https://g1.globo.com/economia/noticia/2023/12/12/com-forte-alta-no-icpa-do-ano-preco-medio-de-passagens-aereas-atinge-novo-valor-recorde-em-2023.ghtml. Acesso em 20 de fevereiro de 2024.
4. LEMOS, Vinicius. Por que viajar de avião está tão caro no Brasil. TERRA. Publicado em 11 de junho de 2023. Disponível em: https://www.terra.com.br/economia/por-que-viajar-de-aviao-esta-tao-caro-no-brasil,1702d4f53bd972188b3f8b1eec722f99p6ylhsm5.html#:~:text=Especialistas%20ouvidos%20pela%20BBC%20News,pre%C3%A7o%20do%20combust%C3%ADvel%20das%20aeronaves. Acesso em 21 de fevereiro de 2024.
5. O GLOBO. Reabertura e guerra da Ucrânia fazem preço de passagem aérea saltar 29,5% em um mês. Publicado em 04 de junho de 2022. Disponível em: https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2022/06/reabertura-e-guerra-da-ucrania-fazem-preco-de-passagem-aerea-saltar-295percent-em-um-mes.ghtml. Acesso em 04 de dezembro de 2024.
6. VEJA - IRAJÁ, Victor. Brasileiros movem 98% dos processos contra aéreas no mundo, diz associação. Publicado em 01 de agosto de 2023. Disponível em:

https://veja.abril.com.br/coluna/radar-economico/brasileiros-movem-98-dos-processos-contra-aereas-no-mundo-diz-associacao. Acesso em 21 de fevereiro de 2024.

7. RODRIGUES, Alex. Abear critica excesso de judicialização contra o setor aéreo. Agência Brasil. Publicado em 12 de setembro de 2024. Disponível em: https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2024-09/abear-critica-excesso-de-judicializacao-contra-o-setor-aereo#:~:text=A%20estimativa%20da%20Abear%20%C3%A9,1%20bilh%C3%A3o%20com%20custos%20judiciais.. Acesso em 04 de dezembro de 2024.
8. NAKAMURA, João. Entenda por que a Gol abriu processo de recuperação judicial nos EUA. CNN Brasil. Publicado em 29 de janeiro de 2024. Disponível em: https://www.cnnbrasil.com.br/economia/negocios/entenda-por-que-a-gol-abriu-processo-de-recuperacao-judicial-nos-eua/. Acesso em 20 de fevereiro de 2024.
9. PINTO, Victor Carvalho. Abertura do Mercado Brasileiro de Aviação: A Questão da Cabotagem e da Participação do Capital Estrangeiro nas Companhias Aéreas Brasileiras. Brasília : Senado Federal, Consultoria Legislativa. Publicado em 17 de novembro de 2006. Disponível em: https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/167. Acesso em 20 de fevereiro de 2024.
10. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Lei nº 13.097, de 19 de Janeiro de 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13097.htm. Acesso em 20 de fevereiro de 2024.
11. OLIVEIRA, Cinthya. Governo encerra o programa Voe Minas; viagens acontecem até dia 30 de junho. Hoje em Dia. Publicado em 05 de junho de 2019. Disponível em: https://www.hojeemdia.com.br/governo-encerra-o-programa-voe-minas-viagens-acontecem-ate-dia-30-de-junho-1.719000. Acesso em 21 de fevereiro de 2024.
12. GOV.BR. Presidente Jair Bolsonaro sanciona Projeto de Lei de Conversão sobre o Voo Simples. Publicado em 15 de junho de 2022. Disponível em: https://www.gov.br/pt-br/noticias/viagens-e-turismo/2022/06/presidente-jair-bolsonaro-sanciona-projeto-de-lei-de-conversao-sobre-o-voo-simples.
13. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Conheça o que mudou para aeronaves com a MP do Voo Simples. Publicado em 08 de fevereiro de 2022. Disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2022/conheca-o-que-mudou-para-aeronaves-com-a-mp-do-voo-simples.
14. MPOR. Regulamento do Programa Voa Brasil. Publicado em 24 de junho de 2024. Disponível em: https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/conheca-o-voa-brasil/regulmanto-voa-brasil-1.pdf. Acesso em: 25/07/24.
15. New Zealand Government. New Zealand Space and Advanced Aviation Strategy 2024–2030. Publicado em setembro de 2024. Disponível em:

https://www.mbie.govt.nz/assets/new-zealand-space-and-advanced-aviation-strategy-2024-2030.pdf. Acesso em 04 de dezembro de 2024.

16. DELOITTE. Avoiding a tailspin: The imperative for reform in the canadian aviation sector. Disponível em: https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ca/Documents/public-sector/ca-en-avoiding-a%20tail-spin-oct.pdf. Acesso em 22 de fevereiro de 2024.