

2025

ENTRE CÉUS ABERTOS E BARREIRAS NACIONAIS: DILEMA DA AVIAÇÃO NA AMÉRICA LATINA



Relatório Técnico

Relatório técnico sobre os efeitos da crise da COVID-19 na aviação comercial latino-americana e o dilema entre integração de mercado e políticas protecionistas

Prof. Dr. Vladimir Fernandes Maciel
André Luis Mosteiro Gaspar



Entre Céus Abertos e Barreiras Nacionais: Dilema da Aviação na América Latina

André Luis Mosteiro Gaspar¹ e Vladimir Fernandes Maciel²

Resumo

A crise econômica e financeira deflagrada pela COVID-19 intensificou as discussões referentes a um dilema histórico na aviação comercial da América Latina: Integração de mercado versus políticas protecionistas. Para essa análise, examinaremos os desencadeamentos ligados a essas escolhas conforme a indústria de transporte aéreo se recupera enquanto investigamos e comparamos países da região que estão em situação análoga. Nesse sentido, os dados empíricos preliminares revelam que mercados com maior abertura demonstraram capacidade superior de adaptação, registrando retomada mais acelerada. Dessa forma, a evidência empírica sugere que a recuperação da aviação comercial, quando acompanhada de regulamentação adequada, consegue ampliar significativamente a competitividade e conectividade regional e essa orientação deve ser a base do modelo legislativo na América Latina.

Introdução

O inesperado impacto causado pela pandemia de COVID-19 forçou um pouso de emergência em todo setor aéreo na América Latina, causando um cenário devastador principalmente pela abrupta parada das operações e severa contração financeira regional. Confrontados com essa realidade crítica, os governos latino-americanos se viram obrigados a enfrentar escolhas complexas, frequentemente sob intensa pressão temporal: seria mais prudente flexibilizar os mecanismos regulatórios existentes ou apostar em modalidades convencionais de proteção estatal? Esta análise, baseada em comparações entre diferentes países no que tange os seus diferentes níveis de desregulamentação do setor aéreo, procura entender de que maneiras distintas países enfrentaram tal dilema e quais consequências práticas essas decisões trouxeram para a recuperação da aviação comercial durante o período pós-crise.

¹ Mestrando do Programa de Pós-graduação em Economia e Mercados da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

² Coordenador do Centro Mackenzie de Liberdade Econômica.



Nesse sentido, os exemplos do Panamá e da Argentina ilustram como a adoção de políticas de “Céus Abertos” pode impulsionar de forma expressiva tanto o tráfego aéreo quanto o turismo (IATA, 2025; VOENEWS, 2025). Em contrapartida, países como Venezuela e Bolívia ainda enfrentam obstáculos operacionais consideráveis, em grande parte decorrentes de intervenções estatais mal ajustadas (Aviacionline, 2024; ALTA, 2024). Explorando mais a fundo e segundo o Banco Mundial (2022), os processos de liberalização bem-sucedidos costumam estar ancorados em estruturas regulatórias robustas, o que favorece a competitividade e fortalece a resiliência do setor. Com base nesse contraste, essa ponderação se propõe a analisar qual dos modelos em disputa oferece respostas mais eficazes às demandas do cenário pós-pandemia.

Atributos da Liberdade Econômica: Classificação e Críticas no Contexto Latino-Americano

Liberalização e protecionismo na aviação civil representam modelos opostos de regulação. O primeiro defende a retirada de barreiras à entrada, o incentivo à concorrência e a atração de investimentos. Já o segundo tende à concessão de subsídios, ao controle estatal e à priorização de aspectos soberanos. Deste modo e de forma a balizar as comparações e perspectivas, é importante fundamentar o entendimento sobre os diferentes níveis de desregulamentação aérea e para tanto adotamos as seguintes premissas: (i) *Desregulamentação e Acesso aos Mercados Aéreos*. A questão da abertura mercadológica representa um dos vetores mais investigados no universo das interações entre marcos regulatórios e sofisticação operacional no setor aéreo. Conforme sinalizado pela Federal Aviation Administration (FAA, 2023), cenários caracterizados por menor interferência regulatória proporcionam às empresas do setor maior autonomia decisória sobre aspectos cruciais como malhas de rotas, periodicidade de voos e políticas tarifárias, intensificando assim a rivalidade competitiva e demandando estratégias de adaptação progressivamente mais elaboradas. Nessa lógica, tais companhias acabam por desenvolver arquiteturas organizacionais mais intrincadas para administrar simultaneamente diversos mercados, parcerias estratégicas e canais de comercialização; (ii) *Controle Acionário e Fluxos de Investimento Internacional*. Limitações relacionadas à participação e ao comando estrangeiro permanecem como características predominantes em várias jurisdições nacionais. De acordo com a FAA (2023), quando esses obstáculos são amenizados, observa-se um afluxo significativo de recursos financeiros e expertise internacional, fenômeno que pode desencadear processos de fusões empresariais, aquisições estratégicas e empreendimentos conjuntos - todas iniciativas que elevam substancialmente a sofisticação organizacional das companhias envolvidas. Essa ampliação do controle acionário por grupos estrangeiros demanda adequação a distintos ordenamentos jurídicos, tradições corporativas e plataformas operacionais; (iii) *Obstáculos ao Ingresso Setorial e Exigências Operacionais*. As barreiras regulatórias para entrada no mercado, incluindo



requisitos como capitalização mínima, propriedade (ou admissão temporária) de aeronaves e demonstração de competência operacional, influenciam diretamente os níveis de sofisticação empresarial. Segundo a FAA (2023), ambientes onde tais barreiras apresentam-se mais brandas favorecem o surgimento de múltiplas empresas de menor porte, caracterizadas por estruturas organizacionais relativamente simples. Inversamente, contextos regulatórios mais rigorosos tendem a privilegiar a permanência de grandes operadoras dotadas de arquiteturas mais robustas e, conseqüentemente, mais sofisticadas; (iv) *Marcos Concorrenciais e Legislação Antimonopólio*. As normativas antitruste moldam fundamentalmente as dinâmicas de interação entre as companhias do setor aéreo. A FAA (2023) sustenta que ambientes dotados de regras rigorosas inibem práticas como acordos excessivos de compartilhamento de códigos e coordenação tarifária, forçando as empresas a elaborarem soluções internas sofisticadas para manter competitividade. Por outro lado, mercados com menor intensidade regulatória antitruste estimulam integrações operacionais mais profundas, exigindo estruturas organizacionais complexas para harmonizar diferentes sistemas tecnológicos, equipes especializadas e plataformas operacionais; (v) *Salvaguardas ao Consumidor e Controle Tarifário*. A regulamentação referente a políticas de preços, procedimentos de reembolso, compensações e garantias dos usuários impacta decisivamente as estruturas de atendimento, tecnologia da informação e conformidade regulatória das companhias aéreas. Conforme observado pela FAA (2023), quanto mais detalhada e abrangente a regulação, maior torna-se a necessidade de sistemas internos sofisticados para assegurar o cumprimento das normas. Esse fenômeno se materializa através da expansão de departamentos especializados, integração de dados em tempo real e capacitação permanente das equipes operacionais; (vi) *Normativas de Sustentabilidade Ambiental*. As exigências ambientais exercem influência desde a renovação de frotas até a definição de rotas e seleção de combustíveis. A FAA (2023) argumenta que, em contextos regulatórios mais exigentes em termos ambientais, as companhias aéreas são compelidas a investir em tecnologias sustentáveis, sistemas de monitoramento de emissões e relatórios de responsabilidade ambiental, ampliando assim sua complexidade tanto organizacional quanto técnica. Tais demandas provocam ainda transformações na estratégia de renovação de frota, nos contratos de arrendamento, na emissão de instrumentos de dívida com *covenants* específicos (ex: *green bonds*) e na administração da cadeia de fornecimento.

Ao estabelecer os critérios acima para analisar a desregulamentação aérea na América Latina, notamos que as abordagens adotadas revelam diferenças ideológicas e institucionais importantes, assim como evidenciadas no Quadro 1.



Quadro 1 – Políticas de Transporte Aéreo na América Latina: Classificação e Impactos

Categoria	Países	Características Principais	Impactos	Referências
Altamente liberais	Chile, Panamá	- Políticas de 'Céus Abertos' - Desregulamentação do setor - Atração de investimentos estrangeiros	- Maior conectividade - Eficiência operacional - Consolidação como hubs regionais e internacionais	Banco Mundial (2022); DGAC Chile (2023)
Em liberalização	Colômbia, Brasil, Uruguai, Argentina, Paraguai	- Abertura progressiva e alta tolerância a capital estrangeiro - Presença de companhias low-cost - Flexibilização de acordos bilaterais,	- Aumento do tráfego aéreo - Modernização da infraestrutura - Entrada de novas companhias	IATA (2025); ANAC Argentina (2023)
Políticas restritivas	Bolívia, Venezuela	- Intervenção estatal - Forte limitação ao setor privado - Exigências burocráticas	- Crise de conectividade - Colapso setorial - Fuga de investimentos	ALTA (2024); Aviacionline (2024)

Fonte: elaboração própria

Ao verificar especificamente o caso brasileiro assim como aqueles outros exemplos regionais em processo de abertura regulatória, o modelo estratégico de sustentação se baseia na liberalização progressiva do setor e na ampliação do acesso ao capital internacional. Entretanto, a carência de marcos regulatórios bem definidos pode ocasionar desequilíbrios significativos. Conforme destacado pela OCDE (2020), a ausência de instrumentos compensatórios adequados tende a favorecer a concentração setorial, comprometendo a competitividade futura.

Em contrapartida, abordagens excessivamente controladoras, exemplificadas pelo modelo moçambicano (importante exemplo verificado no continente Africano), demonstram os perigos



da hiper intervenção estatal, gerando ineficiências operacionais e crescimento limitado (Banco Mundial, 2022). Tais experiências evidenciam a importância crucial do equilíbrio entre autonomia econômica e supervisão regulatória competente. Podemos observar abaixo algumas ilustrações regionais:

Quadro 2 – Status do Liberalismo do Aéreo na América Latina

País	Status	Evidências Regulatórias	Observações sobre Contestabilidade e Real	Exemplos Práticos	Referência
Chile	Altamente Liberal, mas com alta concentração	Política de “Céus Abertos” com EUA, UE e outros (2017), mercado sem restrições significativas à entrada.	Estrutura regulatória aberta, mas mercado concentrado na LATAM; barreiras econômicas ainda podem limitar novos entrantes em rotas-chave	LATAM, JetSmart e Sky Airline operam livremente, porém LATAM mantém liderança expressiva.	DGAC Chile
Colômbia	Liberal com restrições operacionais	Liberalização progressiva desde anos 2000; acordo de Céus Abertos com EUA (2010).	Concorrência formalmente livre, mas concentração alta (Avianca, LATAM, Wingo) e restrições de slots em Bogotá limitam expansão de rivais.	Avianca dominante; crescimento de low-costs como Wingo e Viva Air (até 2023).	Aerocivil
Argentina	Liberalização Parcial/Intermitente	Flexibilização pós-2015; acordos com Brasil (2023) e política de “Céus	Período 2015–2019 foi de forte abertura; desde 2020 houve retrocessos e limitações,	Entrada de Flybondi e JetSmart, mas com ambiente	ANAC Argentina



		Abertos” em andamento.	reduzindo ritmo de liberalização.	regulatório instável.	
Brasil	Liberal no plano legal, mas com barreiras estruturais	Mercado aberto (Lei 13.842/19 permite 100% de capital estrangeiro); política de acordos bilaterais de ampla liberdade.	Custos operacionais, infraestrutura limitada em alguns aeroportos e alta judicialização reduzem efetiva contestabilidade.	Expansão de GOL, Azul e LATAM; presença de companhias estrangeiras em rotas internacionais	ANAC Brasil
Panamá	Altamente Liberal no tráfego internacional	Política de “hub-and-spoke” com incentivos fiscais e acordos amplos de serviços aéreos.	Mercado doméstico quase inexistente; abertura focada no hub internacional de Tocumen, dominado pela Copa Airlines.	Copa Airlines como hub regional líder na América Latina.	AAC Panamá
Uruguai	Liberal no plano legal, mas com mercado concentrado e pequeno	Política aberta a companhias estrangeiras; acordos bilaterais amplos.	Falta de operadora nacional de grande porte desde o fechamento da Pluna; mercado servido principalmente por estrangeiras.	Rotas principais operadas por GOL, LATAM, Aerolíneas Argentinas e outras internacionais ; pequenas regionais como Aeromas.	Dinacia Uruguay
Paraguai	Liberalização Limitada, mas mercado pequeno	Acordos bilaterais relativamente flexíveis;	Tamanho reduzido do mercado e baixo número de	Paranair como principal companhia;	U.S. Department of State



		ausência de grandes restrições legais à entrada.	operadores limitam a concorrência; Paranaair domina rotas regulares internacionais e domésticas curtas.	presença pontual de voos internacionais de GOL, LATAM e outras estrangeiras.	
Bolívia	Altamente Restritivo/Protecionista	Forte controle estatal; ausência de acordos amplos de “Céus Abertos”; regulação rígida de tarifas e rotas.	Mercado interno dominado por BoA (estatal); baixa entrada de concorrentes devido a barreiras regulatórias e econômicas.	BoA (Boliviana de Aviación) como principal operadora doméstica e internacional; presença limitada de Amazonas.	DGAC Bolívia
Venezuela	Altamente Restritivo/Fechado	Forte intervenção governamental, controle cambial e restrições severas a operações de companhias estrangeiras.	Baixa conectividade internacional e doméstica; algumas companhias estrangeiras suspenderam operações; mercado dominado por estatais/privadas alinhadas ao governo.	Conviasa como principal companhia; presença reduzida de Laser Airlines, Avior e algumas regionais.	INAC Venezuela

Fonte: elaboração própria

A nossa análise sugere que, embora a liberalização do setor aéreo promova ganhos de eficiência para a indústria como um todo, elas apenas conseguem se materializar se há solidez institucional em toda a estrutura governamental para evitar e contornar externalidades negativas e assimetrias, como acessos desiguais a mercados ou desequilíbrio legal. Nesse contexto, ambientes regulatórios



mais flexíveis não apenas permitem às companhias aéreas acesso a mecanismos jurídicos de salvaguarda corporativa — como os processos de recuperação judicial, fundamentais para viabilizar a reestruturação organizacional e financeira em períodos adversos — como também ampliam as possibilidades de captação de recursos por meio de instrumentos de fomento público. Nesse campo, destacam-se as *Export Credit Agencies* e, no âmbito governamental brasileiro, órgãos e entidades como a Câmara de Comércio Exterior (CAMEX), responsável por formular políticas e diretrizes de financiamento às exportações, frequentemente articulando medidas de apoio à indústria aeronáutica; a Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias (ABGF), que atua na gestão de garantias e seguros para operações de crédito de exportação, mitigando riscos e viabilizando condições mais favoráveis de financiamento; e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que desempenha papel estratégico no crédito de longo prazo e no apoio a projetos de investimento, inclusive na modernização e ampliação da frota, infraestrutura e operações do setor aéreo. Durante o período imediato pós-pandemia, companhias como LATAM, Avianca Holding, Gol e Azul recorreram a esses dispositivos legais para reorganizar suas operações e passivos, demonstrando como marcos institucionais robustos facilitam a adaptação setorial em períodos críticos. Tal flexibilidade procedimental, característica de mercados menos restritivos, contrasta significativamente com sistemas onde a intervenção estatal excessiva limita essas alternativas de recuperação empresarial. Já o protecionismo indiscriminado e mal planejado pode gerar monopólios estatais e sufocar a inovação (IATA, 2021). Por essas ilustrações, os modelos adotados pelos países da América Latina refletem não apenas escolhas políticas, mas também capacidades institucionais distintas.

Recuperação após a pandemia: entre números e obstáculos práticos

A forma como a aviação latino-americana reagiu no período pós-pandemia foi, no mínimo, desigual. Há países que já conseguiram não só se reerguer, mas ultrapassar os índices anteriores à crise sanitária; enquanto outros, por motivos variados, ainda enfrentam barreiras estruturais difíceis de contornar. A IATA (2024) aponta que, no panorama global, o tráfego aéreo apresenta sinais de recuperação. No entanto, esse movimento na América Latina não ocorre de maneira uniforme, refletindo as disparidades internas da própria região.

Quadro 3 - Políticas Aéreas Pós-COVID na América Latina (2020–2025)

País	Políticas adotadas (2020–2025)	Exemplo concreto (no período)	Resultados/observações e Referências
Chile	Manutenção do regime liberal e ampliação de acordos bilaterais;	Expansão/retomada de rotas domésticas e regionais por	Recuperação forte: doméstico acima de 2019 a partir de 2023;



	estímulo a ULCCs e recuperação de malha internacional.	JetSMART e SKY; reforço de frequências SCL–Europa por grandes redes.	internacional aproximando/superando 2019 em 2024–2025. (Fonte: JAC Chile, ALTA 2024)
Colômbia	Liberalização mantida; medidas de gestão de slots e conectividade regional; política pró-ULCC (sem “corredor aéreo” exclusivo nacional).	Crescimento de Wingo; reacomodação de capacidade após a saída da Viva Air (2023) e Ultra Air.	Oscilação em 2023 com a saída das ULCCs, seguida de recomposição de oferta em 2024–2025; internacional em alta. (Fonte: Aerocivil, ALTA 2024)
Argentina	Liberalização parcial/intermitente: alguns avanços bilaterais, porém sem regime amplo de “céus abertos”.	Manutenção/expansão de Flybondi e JetSMART no doméstico; aumento pontual de frequências para EUA e Brasil por acordos bilaterais.	Recuperação com base nas low-costs, mas ambiente regulatório ainda volátil; níveis próximos aos de 2019 em rotas principais. (Fonte: ANAC Argentina, ALTA 2025)
Brasil	Agenda de competitividade pós-pandemia: concessões aeroportuárias, reduções estaduais de ICMS do QAV, simplificação regulatória e redistribuição de slots (ex.: CGH em 2023).	Novas janelas/slots em Congonhas para ampliar conectividade regional; expansão gradual de malha doméstica e internacional das três principais companhias aéreas.	Tráfego voltou aos níveis de 2019 entre 2023–2024; gargalos de infraestrutura e custos ainda limitam a contestabilidade. (Fonte: ANAC Brasil, ALTA 2024)
Panamá	Política aberta para tráfego internacional e fortalecimento do hub.	Abertura da T2 de Tocumen (2022) e expansão da malha da Copa Airlines em 2023–2025.	Recuperação rápida e crescimento acima de 2019, ancorado no hub regional. (Fonte: AAC Panamá, ALTA 2024)
Uruguai	Concessões/PPP de aeroportos e incentivos a rotas (taxas e marketing); foco em	Modernização contínua do Aeroporto de Carrasco; atração de voos sazonais e novas ligações regionais.	Mercado pequeno, dependente de fluxos com Brasil/Argentina; retomada gradual com nova oferta internacional. (Fonte:



	conectividade internacional.		DINACIA Uruguai, El Observador 2024)
Paraguai	Manutenção de acordos bilaterais e incentivos pontuais a rotas; mercado pequeno e concentrado.	Operações regulares da Paranair; presença limitada de companhias estrangeiras com voos para Assunção.	Mercado doméstico quase inexistente; conectividade internacional restrita a poucos operadores. (Fonte: DINAC Paraguai, ALTA 2024)
Bolívia	Política protecionista com forte presença estatal; ausência de acordos amplos de 'Céus Abertos'.	BoA (Boliviana de Aviación) dominando rotas domésticas e internacionais; presença de Amazonas em algumas rotas regionais.	Baixa contestabilidade devido a barreiras regulatórias e econômicas. (Fonte: DGAC Bolívia, ALTA 2024)
Venezuela	Controle governamental severo sobre o setor; restrições a operações estrangeiras e controle cambial.	Conviasa como principal operadora; atuação reduzida de companhias privadas como Laser Airlines e Avior.	Conectividade internacional limitada e mercado doméstico com baixa oferta. (Fonte: INAC Venezuela, ALTA 2024)

Fonte: elaboração própria

A retomada dos embarques no Brasil cresceu persistentemente após o fim das restrições sanitárias impulsionadas por uma malha aérea versátil e administrada pelo setor privado para servir os mercados mais relevantes na ótica econômica. Dessa forma e de acordo com a ANAC (2025), houve aumento no tráfego aéreo de 1,18 milhão de passageiros, totalizando aproximadamente 30,68 milhões de passageiros no primeiro quadrimestre de 2025 em relação a 2019. Essa recuperação está intimamente ligada ao fato de as companhias poderem alterar rotas e ajustar seus serviços de forma rápida e assim acompanhar de forma precisa a nova demanda.

Em contraste, Bolívia e Venezuela enfrentam cenários desafiadores. A Bolívia, por exemplo, foi impactada por medidas como a obrigatoriedade de pagamentos em dólares pelas companhias aéreas, o que gerou protestos do setor e queda na conectividade (ALTA, 2024). Já a Venezuela, afetada por sanções internacionais e escassez de divisas, registrou forte retração nas operações e tarifas elevadas (Aviacionline, 2024). Esses casos ilustram os efeitos adversos de políticas intervencionistas mal calibradas.

Porém, é importante notar que outros países que adotaram legislações aéreas menos restritivas, por exemplo Panamá e Argentina, acabaram por obter alguns resultados positivos em termos de



crescimento aéreo seguindo o período pós-mudanças. Para ilustrar, o Aeroporto de Tocumen, localizado no Panamá, foi capaz de movimentar mais de 10 milhões de passageiros durante o primeiro semestre de 2025, ou seja 22% a mais que o mesmo período em 2019 (Hub News, 2025; Telemetro, 2019), o que reflete a habilidade operacional da Copa Airlines de se expandir e se recuperar em um ambiente regulatório propício (Aviación al Día, 2025). Similarmente, a Argentina registrou aumento expressivo nos voos internacionais após implementar sua política de "Céus Abertos" (IATA, 2025). Esses casos demonstram que reformas liberalizantes bem implementadas estimulam a competitividade e aceleram a recuperação setorial do transporte aéreo.

Os Riscos da Liberalização Excessiva: Um Contraponto Necessário

Embora os benefícios da abertura de mercado sejam evidentes, a liberalização sem salvaguardas regulatórias pode gerar desequilíbrios. Na Argentina, por exemplo, embora o tráfego aéreo doméstico tenha dobrado (IATA, 2025), surgiram críticas quanto à concentração de mercado e à precarização de serviços regionais. Por esse ângulo, a OCDE (2020) alerta que, em mercados emergentes, a ausência de mecanismos regulatórios pode levar ao domínio de poucos operadores, com impacto negativo sobre o consumidor.

Importante também observar que países com infraestrutura limitada, como o Paraguai, a abertura abrupta do mercado resultou na sobrecarga de aeroportos e na queda da qualidade dos serviços (Portal da Fronteira, 2025). Outro fator que devemos considerar, por exemplo no Chile, a excessiva dependência de capital estrangeiro foi apontada como causa do enfraquecimento de rotas regionais, privilegiando conexões internacionais mais lucrativas (DGAC, 2023).

Dessa forma, esses casos demonstram que a liberdade de mercado deve vir acompanhada de investimentos em infraestrutura e políticas públicas que incentivem a competição local. Corroborando com essa afirmação, a experiência panamenha mostra que isso é possível: a combinação entre isenções fiscais, investimentos estratégicos e acordos internacionais impulsionou o turismo em 23% após a liberalização (VOENEWS, 2025).

Conclusão

As evidências empíricas aqui analisadas indicam que políticas orientadas à liberdade econômica tendem a gerar maior resiliência, robustez operacional e dinamismo em contextos de recuperação. Os modelos de êxito e resiliência pós-pandemia, observados no Panamá e na Argentina, ilustram a habilidade restauradora da aviação comercial quando o Estado prioriza flexibilização e modernização regulatória, aliada a investimentos estratégicos direcionados, conseguindo – dessa forma - revitalizar todo o setor. Nós podemos evidenciar esse fenômeno ao observar o crescimento



turístico e recordes sucessivos de passageiros nesses países mais liberais (VOENEWS, 2025; IATA, 2025).

Paralelamente, nações com políticas mais rígidas, exemplificadas pela Venezuela e Bolívia, vivenciam dificuldades prolongadas, manifestadas através da perda progressiva de conectividade e elevação substancial de custos operacionais (Aviacionline, 2024; ALTA, 2024). Nessa lógica, experiências globais corroboram essa tendência: os Emirados Árabes Unidos transformaram seu território aéreo em *hub* mundial do transporte aéreo mediante liberalização estratégica, enquanto Moçambique permanece estagnado sob controle estatal excessivamente rígido (Banco Mundial, 2022).

Não obstante os riscos inerentes de concentração setorial e sobrecarga infraestrutural, a liberalização acompanhada de regulação inteligente demonstra-se, até este momento, a abordagem mais eficaz para dinamizar mercados emergentes. Para a América Latina, o modelo ideal para esse momento de recuperação pós-pandemia aparenta ser híbrido: liberdade econômica conjugada com responsabilidade regulatória, capaz de fomentar competitividade sustentável com inclusão social.

Referências

AAC Panamá. (2023). Relatório anual de operações aéreas no Panamá. Autoridad Aeronáutica Civil.

<https://www.aac.gob.pa>

Aerocivil Colombia. (2023). Relatório de liberalização do setor aéreo.

<https://www.aerocivil.gov.co>

ALTA. (2023). Relatório de Tráfego Aéreo. Recuperado de

<https://alta.aero/news/alta-presenta-el-colombia-aviation-insight-2023-un-compendio-estadistico-que-muestra-el-desempeno-de&lang=pt>

ALTA. (2024). Governo da Bolívia deve impulsionar o desenvolvimento do setor aéreo com diálogo e ações concretas, alertam ALA e ALTA. Recuperado de

<https://aeroin.net/governo-da-bolivia-deve-impulsionar-o-desenvolvimento-do-setor-aereo-com-dialogo-e-acoes-concretas-alertam-ala-e-alta/>

ALTA. (2025). O tráfego aéreo na América Latina e no Caribe (ALC) cresceu 3,4% em junho. Recuperado de

<https://alta.aero/news/trafico-aereo-en-america-latina-y-el-caribe-lac-crecio-3-4-en-junio&lang=pt>

ANAC Argentina. (2023). Flexibilização de acordos bilaterais.

<https://www.anac.gob.ar>

ANAC Brasil. (2023). Regulação do mercado aéreo brasileiro. Agência Nacional de Aviação Civil.

<https://www.gov.br/anac/pt-br>



ANAC Brasil. (2025). Transporte aéreo de passageiros já é 4% superior ao período pré-pandemia. Recuperado de <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2025/05/transporte-aereo-de-passageiros-ja-e-4-superior-ao-periodo-pre-pandemia>

Aviación al Día. (2025). Panama: Tocumen Airport surpasses 10 million passengers. <https://aviacionaldia.com/en/2025/07/panama-tocumen-airport-surpasses-10-million-passengers-in-first-half-of-2025.html>

Aviacionline. (2024). Colapso do transporte aéreo na Venezuela. <https://www.aviacionline.com/venezuela2024>

Banco Mundial. (2022). Latin America's aviation sector: Challenges and opportunities. <https://www.worldbank.org/en/region/lac/publication/aviation-sector>

DGAC Bolivia. (2024). Normativas de aviação civil na Bolívia. Dirección General de Aeronáutica Civil. <https://www.aasana.gob.bo/dgac>

DGAC Chile. (2023). Reporte anual do setor aéreo. <https://www.dgac.gob.cl/informe2023>

DINAC. (2024). Tráfico aéreo crece 32% en el primer semestre. Recuperado de <https://www.ultimahora.com/trafico-aereo-crece-32-en-el-primer-semestre>

Dinacia Uruguay. (2024). Políticas de transporte aéreo no Uruguai. Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica. <https://www.dinacia.gub.uy>

El Observador. (2024). Uruguay apuesta a la aviación para reactivar el turismo. <https://www.elobservador.com.uy/nota/uruguay-apuesta-a-la-aviacion-para-reactivar-el-turismo-2024112345>

Federal Aviation Administration. (2023). Airline regulatory frameworks and operational complexity. FAA Research Division. <https://www.faa.gov/>

Hub News. (2025, 17 de julho). Aeropuerto Internacional de Tocumen supera los 10 millones de pasajeros en el primer semestre de 2025. Recuperado de <https://www.hub.com.pa/aeropuerto-internacional-de-tocumen-supera-los-10-millones-de-pasajeros-en-el-primer-semestre-de-2025/>

INAC Venezuela. (2024). Regulamentação do setor aéreo venezuelano. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil. <https://www.inac.gob.ve>

International Air Transport Association [IATA]. (2021). COVID-19 impact on air transport. <https://www.iata.org/en/publications/store/covid-19-impact/>

International Air Transport Association [IATA]. (2024). Setor aéreo global recupera demanda em fevereiro <https://www.iata.org/pt/pressroom/2024-releases/2024-04-11-01/>

International Air Transport Association [IATA]. (2025). Argentina's Open Skies boosts the international market. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/argentinas-open-skies-boosts-the-international-market/>



Junta de Aeronáutica Civil [JAC]. (2024). Resumen estadístico transporte aéreo comercial en Chile. Septiembre 2024. Recuperado de

<https://www.jac.gob.cl/wp-content/uploads/2024/10/202409-Informe.pdf>

Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico [OCDE]. (2020). Regulatory reform in the aviation industry.

<https://www.oecd.org/industry/regulatory-reform-aviation.htm>

Panrotas. (2025). Verão 2025/2026 terá recorde histórico de voos entre Argentina e Estados Unidos.

https://www.panrotas.com.br/aviacao/empresas/2025/05/verao-2025-2026-tera-recorde-historico-de-voos-entre-argentina-e-estados-unidos_217325.html

Portal da Fronteira. (2025). Mais de 322.000 passageiros passaram por aeroportos internacionais no Paraguai no primeiro trimestre.

<https://portaldafrenteira.com/2025/noticias/paraguai/mais-de-322-000-passengers-passed-through-international-airports-in-paraguay-in-the-first-quarter/>

Telemetro. (2019, 30 de julho). El tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Tucumén aumentó un 3.46% el primer semestre del 2019. Recuperado de

<https://www.telemetro.com/nacionales/2019/07/30/pasajeros-aeropuerto-tucumen-aumento-semestre/1000290.html>

U.S. Department of State. (2021). Open Skies Agreement with Paraguay.

<https://www.state.gov>

VOENEWS. (2025). Crescimento da Copa Airlines contribui para a economia, reforça a empregabilidade e impulsiona o turismo no Panamá.

<https://voenews.com.br/crescimento-da-copa-airlines-contribui-para-a-economia-reforca-a-empregabilidade-e-impulsiona-o-turismo-no-panama/>