XXII SITRAER 2025
Simpósio de Transporte Aéreo

REGULAÇÃO ECONÔMICA E CONCORRÊNCIA NO TÁXI AÉREO DIGITAL: DESAFIOS E PROPOSTAS DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O BRASIL

Francisco Medina [1], Fernando Barbelli Feitosa [2]
1. Universidade de Fortaleza- UNIFOR
2. Universidade de Brasilia -UnB

*** Corresponding author e-mail address**: fcomedina.adv@hotmail.com

PAPER ID: SITXXX

ABSTRACT

The rise of digital air charter platforms in Brazil, such as Flapper, has exposed important regulatory and competition gaps that remain underexplored in the literature. While road transport platforms like Uber and Buser have been extensively studied, little academic attention has been given to how digital intermediation reshapes the economic and institutional framework of air mobility. This study aims to fill this gap by examining the regulatory and competition challenges posed by these platforms and by proposing public policy guidelines for modernizing economic regulation in Brazil. The research adopts a qualitative approach, based on documentary and comparative analysis of legal norms (Brazilian Aeronautical Code, RBAC 135, FAA Part 135), institutional reports, and case studies (Flapper in Brazil and JSX in the U.S.). The findings reveal: (i) the absence of specific provisions in RBAC 135 to deal with algorithmic pricing and platform intermediation; (ii) overlapping competences among ANAC, CADE, and the Ministry of Transport; (iii) evidence of unfair competitive advantages arising from the platforms' intermediary role; and (iv) risks of labor precarization similar to the "uberization" process in other transport sectors. The paper contributes by highlighting the need for regulatory impact assessments, inter-institutional coordination, and comparative lessons from the U.S. case, offering policy proposals to ensure legal certainty, fair competition, and sustainable innovation in digital air mobility.

Keywords: Digital air charter; Platforms; Economic regulation; Competition; Public policies.

AGRADECIMENTOS

Este artigo foi desenvolvido com o apoio do Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade de Brasília – UnB e do Programa de Apoio a Equipes de Pesquisa da Universidade de Fortaleza – UNIFOR.

DECLARAÇÃO DE USO DE IA GENERATIVA

Esta pesquisa não utilizou ferramentas de inteligência artificial generativa.

REGULAÇÃO ECONÔMICA E CONCORRÊNCIA NO TÁXI AÉREO DIGITAL: DESAFIOS E PROPOSTAS DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O BRASIL

1 INTRODUÇÃO

O surgimento e a expansão de plataformas digitais de táxi aéreo no Brasil, como a Flapper, têm transformado a lógica tradicional do transporte aéreo executivo. Por meio da intermediação digital, essas plataformas conectam operadores homologados a usuários finais, oferecendo serviços de mobilidade sob demanda, com precificação dinâmica, flexibilidade de rotas e otimização da capacidade das aeronaves. A proposta de valor dessas plataformas reside na desintermediação dos modelos tradicionais e na democratização do acesso a serviços antes restritos a um nicho elitizado, promovendo novas dinâmicas de oferta, demanda e concorrência.

Apesar dos avanços em termos de inovação e eficiência operacional, esse modelo disruptivo impõe importantes desafios regulatórios. O arcabouço jurídico vigente, centrado no Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986) e nos regulamentos da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), não contempla adequadamente as particularidades das operações por plataformas digitais. A ausência de normatização específica para o modelo de marketplace aéreo cria inseguranças jurídicas, fragiliza a proteção ao consumidor e compromete a capacidade do Estado de promover concorrência leal e regulação responsiva.

A lacuna da literatura sobre o tema também é notória. Diferentemente do transporte rodoviário intermediado por plataformas digitais — como Uber, Buser, 99 e BlaBlaCar —, amplamente analisado pela doutrina e por estudos empíricos internacionais, o táxi aéreo digital ainda carece de produção acadêmica consistente, tanto no Brasil quanto no exterior. Alguns estudos recentes em aviação executiva norte-americana, como os casos da JSX e da Wheels Up, evidenciam a existência de vácuos regulatórios semelhantes ao enfrentado pela Flapper no Brasil, mas ainda não foram incorporados de maneira sistemática pela literatura jurídica. É nesse espaço de incerteza acadêmica e regulatória que este artigo se insere.

O objetivo geral deste artigo é analisar os desafios regulatórios e concorrenciais associados às plataformas digitais de táxi aéreo no Brasil e propor diretrizes de políticas públicas voltadas à modernização da regulação econômica do setor. Os objetivos específicos consistem em: (i) identificar os principais desafios institucionais, procedimentais, econômicos, sociais e ambientais enfrentados pelas autoridades reguladoras; (ii) analisar as limitações das políticas públicas e do arcabouço normativo atual; e (iii) apresentar propostas que fortaleçam os mecanismos regulatórios, com ênfase na integração interinstitucional, na participação social e na adoção de instrumentos de análise e revisão regulatória.

Para alcançar esses objetivos, o artigo estrutura-se em cinco seções: motivação, metodologia, panorama regulatório, desafios institucionais e propostas de políticas públicas, culminando nas considerações finais.

2. MOTIVAÇÃO

A escolha pelo estudo das plataformas digitais de táxi aéreo no Brasil decorre de sua crescente relevância no cenário da mobilidade urbana e da transformação digital dos serviços de transporte. A emergência de empresas como a Flapper evidencia um movimento de disrupção nos modelos

tradicionais de prestação de serviços aéreos, apresentando promessas de eficiência, inclusão e inovação. No entanto, ao mesmo tempo em que essas plataformas oferecem alternativas modernas e flexíveis, elas desafiam profundamente a estrutura normativa vigente, especialmente no tocante à regulação econômica, à concorrência e à proteção dos usuários.

Adicionalmente, observa-se que a literatura internacional ainda é escassa quanto à análise das plataformas digitais de táxi aéreo, diferentemente do que ocorre em relação às plataformas de transporte rodoviário, como Uber, Lyft, BlaBlaCar e Buser, amplamente estudadas em termos de impacto regulatório e concorrencial. Essa lacuna é ainda mais evidente quando comparados os estudos sobre aviação executiva nos Estados Unidos, em especial casos como a JSX e a Wheels Up, que enfrentam dilemas semelhantes ao modelo brasileiro da Flapper. Dessa forma, o presente artigo contribui ao inserir o debate brasileiro em diálogo com experiências internacionais, fortalecendo a fundamentação teórica e empírica da pesquisa.

3. METODOLOGIA

Este estudo adota uma abordagem qualitativa, com foco na análise exploratória e descritiva do fenômeno regulatório associado às plataformas digitais de táxi aéreo. A pesquisa foi estruturada em três etapas:

(i) revisão bibliográfica especializada sobre regulação de transportes digitais, incluindo estudos nacionais e internacionais relativos a plataformas como Uber, Buser e BlaBlaCar;

(ii) análise documental de normativos legais e regulatórios, com destaque para a comparação entre o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC nº 135) e o Federal Aviation Regulations Part 135 (FAA Part 135), de forma a identificar convergências e divergências na regulação internacional;

(iii) estudo de caso comparativo entre a Flapper (Brasil) e a JSX (EUA), ambas representativas do modelo de intermediação digital aplicado ao transporte aéreo executivo.

Essa metodologia permitiu não apenas mapear os desafios regulatórios e institucionais, mas também identificar evidências empíricas sobre as práticas de mercado, as vantagens competitivas injustas e os riscos trabalhistas decorrentes do modelo de intermediação digital.

4. PANORAMA REGULATÓRIO E CONCORRENCIAL DO TÁXI AÉREO DIGITAL

O surgimento de plataformas digitais voltadas ao transporte aéreo executivo, como as que intermedeiam serviços de táxi aéreo sob demanda, tem tensionado as fronteiras da regulação econômica no Brasil. Essas plataformas operam com base em algoritmos que conectam passageiros a operadores de aeronaves autorizados pela ANAC, mas sem se enquadrarem nas molduras clássicas previstas pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986) e pelo Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC nº 135). A regulação vigente, voltada predominantemente ao modelo tradicional de fretamento e transporte aeromédico, mostra-se insuficiente para lidar com as especificidades trazidas pela digitalização dos serviços aéreos, como a precificação algorítmica, o uso de dados e a rápida expansão da oferta.

Um ponto central dessa problemática é a comparação entre o RBAC 135, editado pela ANAC, e o Part 135 da Federal Aviation Administration (FAA), nos Estados Unidos. Embora ambos tenham por finalidade regular operações de táxi aéreo e fretamento, existem diferenças estruturais relevantes. O RBAC 135 aplica-se a aeronaves de até 19 assentos, sendo que operações acima desse limite são reguladas pelo RBAC 121. Já o FAA Part 135 contempla aeronaves de até 30 assentos, subdividindo

as operações em duas categorias: “on-demand”, referente ao táxi aéreo clássico, sem programação regular de voos, e “commuter”, voltada a operações programadas regulares com aeronaves de até 9 assentos. Para aeronaves acima de 30 lugares aplica-se o Part 121, correspondente às companhias aéreas regulares.

Esse arranjo jurídico criou nos Estados Unidos um verdadeiro “limbo regulatório”, explorado por empresas como a JSX e a Wheels Up. A JSX, por exemplo, opera aeronaves Embraer 145 originalmente configuradas para cerca de 50 passageiros, mas adaptadas para 30 assentos, permanecendo assim dentro do limite do Part 135. Sua estrutura empresarial foi dividida em duas entidades: (i) a Delux Public Charter LLC, certificada como operadora Part 135, que efetivamente realiza os voos; e (ii) a JetSuiteX (JSX), que atua como intermediária de venda de passagens, autorizada sob o Department of Transportation Part 380 como “public charter operator”. Tal arranjo permite que a empresa funcione quase como uma linha aérea regular, mas sem se submeter integralmente às exigências do Part 121.

No Brasil, a Flapper adota lógica semelhante, alegando atuar apenas como plataforma intermediária (broker) entre usuários e operadores já certificados pela ANAC no RBAC 135. Dessa forma, evita ser caracterizada como uma empresa de transporte aéreo regular sujeita ao RBAC 121, apesar de comercializar voos programados em alguns casos. Essa prática gera dúvidas sobre a adequação do marco regulatório vigente, uma vez que, na essência, trata-se de uma linha aérea digitalizada que explora brechas entre o RBAC 135 e o RBAC 121.

Além disso, constata-se uma lacuna de coordenação entre os principais atores estatais envolvidos com a regulação desse setor emergente. A ANAC, que regula a segurança e a autorização das aeronaves e operadores, ainda não adotou diretrizes específicas para plataformas digitais que intermedeiam a atividade econômica. O CADE, por sua vez, permanece atento às questões concorrenciais, mas carece de elementos normativos claros para identificar condutas anticompetitivas nesse novo ambiente digital. O Ministério dos Transportes, por fim, embora responsável pela formulação da política de mobilidade, ainda não consolidou diretrizes específicas para a aviação sob demanda.

Essa fragmentação regulatória fragiliza a proteção dos interesses públicos envolvidos na prestação do serviço e dificulta o desenvolvimento de políticas públicas voltadas à inovação sustentável no setor aéreo. Conforme aponta Aranha (2019), a inadequada arquitetura institucional do Estado pode favorecer a captura regulatória, permitindo que interesses privados influenciem a formulação das normas em detrimento do interesse público. No caso do táxi aéreo digital, o risco de lacunas regulatórias ser explorado de forma oportunista não é desprezível, especialmente considerando a opacidade dos modelos de negócio baseados em plataformas e a velocidade de sua expansão.

Essa análise do panorama atual evidencia não apenas a desatualização normativa, mas também a desarticulação institucional, o que compromete a efetividade da atuação estatal. A seguir, a Seção 5 aprofundará os desafios enfrentados pelo poder público na formulação de políticas eficazes para o setor, explorando dimensões institucionais, procedimentais, econômicas, sociais e ambientais desses entraves.

5. DESAFIOS PARA A FORMULAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS NO SETOR

A ausência de uma abordagem integrada para enfrentar os desafios regulatórios associados às plataformas digitais de táxi aéreo revela entraves estruturais e operacionais na formulação de políticas públicas. Em termos institucionais, a sobreposição de competências entre diferentes órgãos reguladores dificulta a construção de soluções harmônicas e coordenadas. A ANAC é responsável

pela certificação de operadores e aeronaves e pela segurança operacional; o CADE pela análise de práticas anticoncorrenciais e pela defesa da livre concorrência; e o Ministério dos Transportes pela formulação de políticas de mobilidade e integração modal. Entretanto, não há delimitação clara das zonas de intersecção entre essas atribuições, tampouco mecanismos de coordenação estruturada. Como resultado, plataformas digitais exploram lacunas normativas, alegando atuar apenas como intermediárias, sem se submeter às mesmas exigências impostas a operadores regulares.

Do ponto de vista procedimental, observa-se a ausência sistemática de Análises de Impacto Regulatório (AIR) adaptadas à realidade digital. As AIRs, previstas como instrumentos de racionalidade decisória e boa governança, poderiam ser utilizadas para antecipar riscos, identificar alternativas regulatórias e promover maior transparência no processo de formulação normativa. Segundo Medina (2024), a adoção de instrumentos como as AIRs e os sandboxes regulatórios é fundamental para criar ambientes de experimentação segura, onde a inovação possa florescer sem comprometer o interesse público nem a concorrência leal. Contudo, na prática, essas ferramentas ainda são pouco utilizadas no setor aéreo brasileiro.

Do ponto de vista econômico, a entrada de plataformas digitais cria vantagens competitivas injustas em relação a operadores tradicionais. Enquanto empresas certificadas no RBAC 135 precisam arcar com custos de frota, manutenção, tripulação e seguro, plataformas digitais como a Flapper posicionam-se apenas como "brokers", transferindo o risco e os custos para os operadores parceiros. Essa assimetria regulatória permite que as plataformas alcancem margens de competitividade superiores, sem assumir as mesmas responsabilidades do setor regulado, o que potencialmente distorce o mercado.

No plano social, verifica-se ainda o fenômeno da uberização do trabalho dos pilotos. Diversos operadores certificados pelo RBAC 135 têm recorrido à contratação de pilotos como pessoas jurídicas individuais (MEI ou CNPJ), transferindo custos e responsabilidades ao trabalhador e fragilizando direitos sociais básicos, como férias, previdência e proteção trabalhista. Essa prática, além de precarizar as condições de trabalho, gera preocupações de segurança operacional, uma vez que vínculos frágeis podem impactar o cumprimento de jornadas, treinamentos e requisitos técnicos previstos pela legislação aeronáutica.

Do ponto de vista ambiental, a intensificação da operação de táxis aéreos em centros urbanos exige avaliação dos impactos em emissões e ruído, bem como uma eventual adequação às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012). Conforme destaca Barbelli (2022), a ausência de previsões regulatórias integradas pode comprometer a eficiência alocativa e a sustentabilidade dos serviços.

Diante desses desafios, torna-se evidente a urgência de se redesenhar o processo de formulação de políticas públicas voltadas à mobilidade aérea digital. A próxima seção, portanto, apresentará propostas normativas e institucionais que buscam responder às limitações aqui diagnosticadas, apontando caminhos concretos para uma regulação mais eficaz e alinhada às transformações do setor.

6. PROPOSTAS DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A REGULAÇÃO EFICIENTE DO TÁXI AÉREO DIGITAL

A crescente complexidade do setor de táxi aéreo digital impõe a necessidade de políticas públicas que combinem inovação regulatória com salvaguardas concorrenciais. A regulação clássica, centrada na rigidez normativa e na atuação isolada de agências, já não responde com a eficácia necessária às dinâmicas das plataformas digitais. Nesse novo cenário, torna-se imperativo adotar uma abordagem regulatória responsiva e adaptativa, como propõem Ayres e Braithwaite (1992), capaz de

combinar incentivos positivos com instrumentos corretivos escalonados. Essa perspectiva favorece a evolução de políticas públicas mais dinâmicas, colaborativas e orientadas à resolução de problemas concretos, sem comprometer a segurança jurídica.

Uma das propostas centrais é o fortalecimento e a institucionalização de Análises de Impacto Regulatório (AIR) específicas para plataformas digitais de transporte aéreo. A AIR deve ser adaptada para considerar os efeitos distributivos da inovação tecnológica, o potencial de concentração econômica e os riscos à integridade ambiental. Como destaca Medina (2024), a AIR, quando aplicada em articulação com sandboxes regulatórios, permite a criação de espaços seguros para a experimentação normativa e a coleta de evidências empíricas, servindo como base sólida para decisões regulatórias fundamentadas e legítimas. A experiência de países da OCDE mostra que tais mecanismos aumentam a previsibilidade, reduzem a assimetria de informação entre reguladores e regulados, e promovem a confiança nos mercados regulados (OECD, 2021).

Além disso, propõe-se a constituição de comitês interinstitucionais permanentes, com participação da ANAC, do CADE, do Ministério dos Transportes e de representantes dos entes subnacionais. Esses comitês devem atuar como fóruns de coordenação regulatória, elaborando diretrizes comuns, harmonizando procedimentos e consolidando uma agenda regulatória unificada para o setor de mobilidade aérea sob demanda. Essa governança integrada, como observa Aranha (2024), é indispensável para mitigar riscos de captura regulatória e assegurar que o interesse público prevaleça sobre interesses setoriais fragmentados. A articulação interinstitucional também facilita a implementação de modelos regulatórios mais inteligentes, com base em dados e métricas de desempenho, como recomenda o Digital Regulation Project (2022).

Outra proposta consiste na atualização legislativa. Recomenda-se a revisão do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986) e da Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), incluindo dispositivos específicos sobre a operação de plataformas digitais de transporte aéreo. Essa atualização normativa deve estabelecer regras claras sobre responsabilidade civil, proteção de dados dos usuários, condições mínimas de trabalho para pilotos e metas ambientais para operação urbana. Ao mesmo tempo, deve incorporar parâmetros de concorrência leal, em consonância com os princípios da livre iniciativa e da função social da regulação, como defendem Timm (2024) e Marques Neto (2019), de forma a evitar práticas anticompetitivas e fortalecer a neutralidade tecnológica.

Ademais, recomenda-se a elaboração de uma matriz comparativa das atribuições legais de ANAC, CADE e Ministério dos Transportes, como instrumento de clarificação institucional. Essa matriz permitiria evidenciar pontos de sobreposição, lacunas e áreas de complementaridade, reduzindo conflitos de competência e garantindo maior segurança jurídica aos operadores. A clareza sobre a distribuição de funções também possibilitaria uma atuação mais coordenada e transparente frente aos desafios trazidos pela digitalização dos serviços de táxi aéreo.

Com essas medidas, pretende-se consolidar um ecossistema regulatório mais resiliente, inclusivo e preparado para lidar com os desafios da era digital. A próxima seção apresenta as considerações finais, resgatando os objetivos traçados no início do estudo e estabelecendo uma linha cronológica da construção argumentativa.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo partiu do objetivo geral de investigar os desafios e as possibilidades regulatórias no contexto do táxi aéreo digital no Brasil, com foco na concorrência, na governança e na formulação de políticas públicas inovadoras. A pesquisa teve como objetivos específicos: (i) identificar os gargalos institucionais e normativos do modelo atual; (ii) analisar os impactos da ausência de

coordenação regulatória sobre a concorrência e o interesse público; e (iii) propor diretrizes jurídicas e políticas para um modelo de regulação eficiente e responsivo ao contexto digital.

A primeira contribuição foi de ordem teórica, ao evidenciar a lacuna da literatura sobre plataformas digitais de táxi aéreo. Enquanto transportes intermediados digitalmente, como Uber, Buser ou BlaBlaCar, já contam com extensa análise acadêmica, o setor aéreo digital ainda permanece pouco explorado, tanto no Brasil quanto no exterior. O estudo preencheu essa lacuna ao trazer uma revisão crítica do arcabouço normativo nacional e ao inserir o caso brasileiro em diálogo com experiências internacionais, especialmente os dilemas regulatórios vividos nos Estados Unidos com a JSX e a Wheels Up.

A segunda contribuição foi metodológica, ao combinar análise documental e comparativa de regulamentos — em especial o RBAC 135 da ANAC e o FAA Part 135 da FAA — com estudo de casos práticos (Flapper e JSX). Esse procedimento permitiu identificar evidências empíricas relevantes sobre a insuficiência da regulação vigente, as zonas cinzentas exploradas pelas plataformas e os riscos de desequilíbrio concorrencial.

Os resultados da pesquisa revelaram quatro achados principais: (i) a existência de sobreposição de competências entre ANAC, CADE e Ministério dos Transportes, sem mecanismos adequados de coordenação; (ii) a ocorrência de vantagens competitivas injustas em favor das plataformas digitais, que operam como brokers sem assumir os custos regulatórios dos operadores tradicionais; (iii) o risco de precarização laboral dos pilotos, contratados frequentemente como pessoas jurídicas individuais (MEI ou CNPJ), em um processo de uberização que fragiliza direitos sociais e pode comprometer a segurança operacional; e (iv) a ausência de uma abordagem regulatória integrada, que dificulta a proteção do consumidor, a promoção da concorrência leal e a sustentabilidade ambiental.

Por fim, a terceira contribuição foi propositiva. O estudo apresentou um conjunto de medidas voltadas à modernização da regulação econômica do táxi aéreo digital, incluindo: (i) a institucionalização de Análises de Impacto Regulatório (AIR) adaptadas ao setor; (ii) a criação de comitês interinstitucionais permanentes de governança; (iii) a atualização do Código Brasileiro de Aeronáutica e da Lei de Mobilidade Urbana com dispositivos específicos para plataformas digitais; e (iv) a elaboração de uma matriz comparativa de competências entre os órgãos reguladores, de modo a reduzir conflitos institucionais e aumentar a previsibilidade regulatória.

Ao longo do trabalho, demonstrou-se que a ausência de regulação não equivale à liberdade de mercado, mas sim à insegurança jurídica e ao risco de captura regulatória. Uma regulação responsiva, concorrencialmente neutra e institucionalmente coordenada é capaz de gerar ganhos sociais, econômicos e ambientais, promovendo um ambiente de inovação sustentável. Dessa forma, este artigo buscou não apenas mapear um problema contemporâneo, mas também contribuir com soluções factíveis e ancoradas em evidências, reforçando a urgência de uma agenda pública comprometida com a modernização institucional e com a promoção da concorrência leal no setor aéreo digital brasileiro.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 135. Dispõe sobre operações de transporte aéreo público não regular. Disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-135. Acesso em: 15 jul. 2025.

ARANHA, Márcio Iorio. Teoria jurídica da regulação: entre escolha pública e captura. Revista

Direito Público, v. 16, 2019.

AYRES, Ian; BRAITHWAITE, John. *Responsive Regulation: Transcending the Deregulation Debate*. Oxford: Oxford University Press, 1992.

ATHAYDE, Amanda Flávio de Oliveira. Sandbox regulatório e inovação jurídica: a experiência brasileira e os desafios da regulação responsiva. Revista de Direito Administrativo e Regulação, v. 3, n. 2, p. 189–212, 2021.

BARBELLI, Fernando. Previsão de produção de transporte ferroviário: uma aplicação do modelo de componentes não lineares. In: ABAR; KPMG. A regulação de infraestruturas no Brasil. São Paulo: KPMG, 2022.

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 22 dez. 1986.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 4 jan. 2012.

BRASIL. Projeto de Lei nº 2.768, de 2022. Dispõe sobre a atividade privada de transporte remunerado individual de passageiros intermediado por plataformas digitais. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2330292. Acesso em: 15 jul. 2025.

MEDINA, Francisco das Chagas Sampaio. Os desafios da concorrência e regulação nos mercados digitais no Brasil: um novo arcabouço regulatório com base no CADE. Fortaleza: Fundação Fênix, 2024. Disponível em: https://fundarfenix.com.br/ebook/350os-desafios-da-concorrencia-e-regulacao-nos-mercados-digitais-no-brasil-um-novo-arcabouco-regulatorio-com-base-no-conselho-administrativo-de-defesa-economica-cade/. Acesso em: 14 jul. 2025.

TIMM, Luciano Benetti. Concorrência e inovação nos mercados digitais: desafios e caminhos para o Brasil. Revista Brasileira de Direito Concorrencial, v. 7, n. 1, p. 47–65, 2021.