XXII SITRAER 2025
Simpósio de Transporte Aéreo

IDENTIFICAÇÃO DOS FATORES QUE INFLUENCIAM A INTENÇÃO DE USO DOS EVTOLS PARA A ADOÇÃO DA MOBILIDADE AÉREA URBANA

Victor Hugo Machado Almeida, Fabiana Serra de Arruda
Programa de Pós-Graduação em Transportes / Universidade de Brasília

*** Corresponding author e-mail address**: arruda.fabiana@gmail.com

PAPER ID: SITXXX

ABSTRACT

Urban Air Mobility (UAM) emerges as a promising solution to the challenges of congestion and pollution in large cities and is based on the use of Electric Vertical Takeoff and Landing (eVTOL) vehicles. However, the success of its implementation crucially depends on public acceptance, a factor still underexplored in the context of eVTOL studies. Therefore, this research presents a literature review to identify the primary factors influencing the intention to use eVTOLs, aiming to provide strategic data for the future development of UAM. The review categorizes the influencing elements into three main groups: economic and service factors; demographic and socioeconomic factors; and psychosocial factors. Key economic and service determinants include ticket price, time savings, and infrastructure availability. Demographic aspects such as income and cultural context also play a significant role. Critically, psychosocial factors like perceived safety, trust, social influence, and environmental concerns are consistently identified as essential for adoption. It was identified that research in developed countries often points to psychosocial factors such as safety and trust as the primary concerns for users, while studies in developing nations have found that economic factors, particularly the ticket price, are more influential in the decision-making process. It was concluded that a deep understanding of these varied and context-specific factors is essential for developing effective public policies and market strategies to ensure the successful introduction of UAM worldwide.

Keywords: eVTOL, Urban Air Mobility, Intention to Use, Technology Acceptance.

GENERATIVE AI USAGE STATEMENT

The authors declare that the use of generative AI tools was restricted to technical support activities, without compromising the originality, analysis, and conclusions presented in the work. All information obtained through these resources was carefully evaluated and integrated into the study, ensuring methodological rigor and academic integrity. Gemini was used for grammar and text review.

PAPER ID: SITXXX

IDENTIFICAÇÃO DOS FATORES QUE INFLUENCIAM A INTENÇÃO DE USO DOS EVTOLS PARA A ADOÇÃO DA MOBILIDADE AÉREA URBANA

1 INTRODUÇÃO

Com o crescimento no tráfego e nos problemas de congestionamento nas grandes cidades do mundo, a Mobilidade Aérea Urbana (UAM, do inglês *Urban Air Mobility*) tem emergido novamente como conceito e ganhado crescente destaque nos estudos sobre transporte urbano (Long *et al*., 2023; Yavas & Yavas Tez, 2023). A UAM é um conceito de sistema de transporte urbano que emprega aeronaves de decolagem e pouso vertical para operação em áreas urbanas em baixa altitude, complementando os sistemas de transporte terrestre convencionais saturados em áreas congestionadas (CHAE *et al*., 2024). Além disso, Straubinger *et al*. (2020) também pontuam que a UAM pode ser utilizada para uma gama variada de operações, como serviços de emergência e vigilância.

A integração da UAM com o transporte público e táxis ou serviços de aplicativo possibilita a criação de um serviço porta-a-porta sob demanda, visando uma mobilidade de alta eficiência e focada no usuário, melhorando o transporte urbano e auxiliando na melhoria dos problemas de congestionamentos (Pons-Prats *et al.*, 2022).

Apesar do potencial, o avanço da UAM enfrenta desafios complexos, como a aceitação pública, segurança operacional, equidade de acesso, planejamento, regulação e gestão do espaço aéreo (Goyal *et al.*, 2021). O sucesso de sua implementação depende de uma abordagem integrada envolvendo tecnologia, certificação, infraestrutura, modelos de mercado e, crucialmente, a aceitação da população, o que tem mobilizado os setores público, privado e acadêmico (Straubinger *et al.*, 2020). Nesse cenário, o desenvolvimento de Veículos Elétricos de Pouso e Decolagem Vertical (eVTOL, do inglês *Electric Vertical Take-off and Landing*) é fundamental, pois estes prometem ser uma alternativa mais segura, confortável e ecológica que os helicópteros, embora seu potencial de mercado ainda seja incerto (Ariza-Montes *et al*., 2023).

O sucesso da UAM não depende apenas da tecnologia dos eVTOLs, mas também da compreensão da intenção do público em usá-los. Sem entender o que motiva ou impede os consumidores de usarem o serviço, os investimentos em infraestrutura e desenvolvimento podem ser ineficazes (Yavas & Yavas Tez, 2023; Lee *et al*., 2023). Segundo Goyal *et al.* (2021), o estudo da aceitação é vital para o setor privado, a fim de orientar investimentos precisos e para o setor público, para a elaboração de políticas que viabilizem o modo, além de estimar as externalidades associadas à sua operação.

Contudo, há uma lacuna de estudos sobre a aceitação e a intenção de uso, especialmente em países em desenvolvimento (Asmer *et al*., 2024; Samadzad *et al*., 2024). Deve-se reconhecer que a UAM possui características únicas que exigem investigações específicas e adaptadas aos contextos locais (Yavas & Yavas Tez, 2023). Dessa forma, esta pesquisa busca, por meio de uma revisão da literatura, identificar os principais fatores que influenciam a intenção de uso de eVTOLs, fornecendo dados estratégicos para o desenvolvimento da UAM.

2 FATORES DE INFLUÊNCIA NA INTENÇÃO DE USO DE EVTOLS

Para a revisão da literatura sobre o tema, foram selecionados artigos, teses, dissertações e documentos técnicos publicados nos últimos seis anos. Foram utilizadas as bases *Web of Science* e *Google Scholar*, com o uso de combinações de palavras-chave com os termos "*Urban Air Mobility*", "UAM", "eVTOL", "*Intention to use*", "*Acceptance*", "*Adoption*" e "*Demand*". Após a coleta inicial das publicações, foram verificados os títulos, resumos e conteúdos dessas publicações, de forma a filtrar apenas aquelas de fato alinhadas com o foco da pesquisa. A revisão da literatura foi realizada com o objetivo de identificar os principais pontos avaliados como fatores de influência positiva ou

negativa para a adoção ou intenção de uso dos eVTOLs na UAM. Os estudos encontrados utilizaram métodos diversos e apontaram uma variedade de abordagens e resultados sobre esses fatores.

Após a busca inicial nas bases de dados mencionadas, utilizando as combinações de palavras-chave e a triagem baseada na análise de títulos e resumos, foram selecionados quarenta e dois trabalhos para leitura completa. Desses, treze foram efetivamente incluídos nesta revisão de literatura por estarem diretamente alinhados ao escopo da pesquisa sobre fatores de influência na intenção de uso dos eVTOLs.

Embora o período selecionado para a pesquisa tenha sido de 2019 a 2025, uma análise cronológica dos artigos selecionados revela que mais de 80% foram publicados entre 2022 e 2024, evidenciando o caráter emergente do tema e justificando o foco em publicações mais recentes, que refletem o estado da arte atual.

Quanto aos fatores de influência na intenção de uso de eVTOLs, inicialmente tem-se os fatores econômicos e de serviço. No Brasil, Anselmo *et al.* (2022) avaliaram os fatores de influência para a escolha da UAM como forma de acesso ao aeroporto. Diferentemente da maioria dos estudos internacionais, a pesquisa no Brasil apontou o custo da passagem como o fator mais influente na decisão de escolha do usuário por serviços de UAM. Assim, evidencia-se que preços mais baixos são essenciais para estimular uma demanda significativa pela UAM (Samadzad *et al.*, 2024).

Já os custos operacionais de um serviço de UAM são compostos por diversas variáveis, incluindo, energia, baterias, tripulação (se houver), manutenção, seguro, infraestrutura, custos de rota, marketing, além de impostos e taxas (Long *et al.*, 2023). O preço por quilômetro de um táxi aéreo pode ser substancialmente mais alto do que o de outras alternativas de transporte terrestre (Long *et al.*, 2023). Em fases iniciais, com infraestrutura limitada e baixa aceitação social, os serviços de UAM podem ter preços mais altos, mas em fases avançadas, com infraestrutura completa e aceitação ampla, preços mais baixos podem aumentar o uso do modo (Samadzad *et al.*, 2024). Adicionalmente, subsídios podem ser considerados como uma política para incentivar a adesão à UAM, especialmente para promover benefícios ambientais e aliviar o congestionamento urbano (Chae *et al.*, 2024).

Sobre a economia de tempo, a UAM é amplamente vista como uma solução eficaz para o longo tempo gasto no trânsito terrestre em ambientes urbanos densamente povoados, sendo que a capacidade de percorrer distâncias mais longas em tempos reduzidos é um de seus principais atrativos (Anselmo *et al.*, 2022; Ribeiro, 2024). O tempo de viagem, juntamente com o custo, é um fator crucial na escolha do modo de transporte (Jang *et al.*, 2025; Long *et al.*, 2023).

O Valor do Tempo para táxis aéreos pode ser significativamente mais elevado do que para outras modalidades de transporte, indicando que potenciais usuários de UAM valorizam a economia de tempo (Straubinger *et al.*, 2020). A UAM é considerada mais vantajosa para viagens mais longas, geralmente entre 15 e 25 km, pois é nessas distâncias que a economia de tempo se torna mais significativa e competitiva em relação aos modos terrestres (Jang *et al.*, 2025; Ribeiro, 2024).

A disponibilidade e a localização estratégica da infraestrutura de solo, os vertiportos, são determinantes para a adoção da UAM (Ribeiro, 2024; Long *et al.*, 2023). A densidade de vertiportos influencia diretamente o tempo de acesso, afetando o tempo total da viagem (Asmer *et al.*, 2024).

A adaptação de infraestruturas existentes, como heliportos e aeroportos, pode reduzir significativamente os custos iniciais e acelerar a implementação da UAM, tornando-a uma alternativa mais econômica do que a construção de novas instalações (Ribeiro, 2024; Ploetner *et al.*, 2020). Ribeiro (2024) acrescenta que a capacidade operacional dos vertiportos, incluindo o dimensionamento adequado para o volume de tráfego esperado, é crucial para a eficiência do sistema.

Já nos estudos relacionados aos fatores demográficos e Socioeconômicos, percebeu-se que estes exercem uma influência considerável na aceitação e demanda pela UAM (Jang *et al.*, 2025). Para que os serviços de UAM sejam inclusivos, os desenvolvedores e formuladores de políticas devem

considerar as necessidades específicas de diferentes categorias de usuários, baseadas em seu perfil sociodemográfico (Al Haddad *et al.*, 2020).

O gênero apresenta resultados complexos e, por vezes, contraditórios. No estudo de Al Haddad *et al.* (2020), as mulheres foram geralmente menos propensas a adotar a UAM do que os homens. Elas demonstraram menor confiança e utilidade percebida na automação, além de maiores preocupações com segurança, expressando uma necessidade maior por operadores em solo e câmeras de segurança nos veículos. Já Samadzad *et al.* (2024) sugeriram que mulheres podem ser mais propensas a usar táxis aéreos operados por humanos, o que pode indicar que a aceitação está ligada ao grau de automação do veículo. Por outro lado, Çinar e Tuncal (2023), em uma pesquisa na Turquia, não encontraram diferença estatisticamente significativa nos níveis de desafio percebidos da UAM com base no gênero.

A renda e o status de emprego são preditores importantes da adoção da UAM. Indivíduos com renda mais alta e empregados em tempo integral tendem a expressar maior interesse na adoção inicial (Al Haddad *et al.*, 2020; Jang *et al.*, 2025). A disposição a pagar pela UAM é diretamente influenciada pela renda do indivíduo (Asmer *et al.*, 2024). Além disso, a renda foi um fator que mostrou diferenças significativas nas percepções dos desafios relativos à UAM (Çinar & Tuncal, 2023).

Em relação ao nível de educação, os dados apresentam algumas discrepâncias. Embora um estudo tenha indicado que respondentes com doutorado demonstraram maior interesse na adoção imediata da UAM em comparação com aqueles com níveis de educação mais baixos (Al Haddad *et al.*, 2020), outra pesquisa revelou que indivíduos com bacharelado ou pós-graduação eram menos propensos a utilizar a UAM do que aqueles com ensino médio (Jang *et al.*, 2025). Essa contradição sugere que a relação entre educação e aceitação da UAM pode ser mais complexa e influenciada por outros fatores contextuais ou culturais. Similarmente ao gênero, a educação não se mostrou um fator estatisticamente significativo nos níveis de desafio percebidos da UAM no estudo de Çinar e Tuncal (2023).

O contexto cultural e linguístico também desempenha um papel importante para a UAM. Diferenças culturais foram observadas entre as populações dos EUA e da China, especialmente na influência social sobre a intenção de uso de veículos aéreos autônomos (Ariza-Montes *et al.*, 2023). Estudar a UAM em países em desenvolvimento pode apresentar desafios ainda maiores para a generalização dos achados devido a distintas culturas e comportamentos de viagem (Karami *et al.*, 2024). Ainda, Yavas e Yavas Tez (2023) concluem que costumes e tradições de uma sociedade exercem uma influência significativa na adoção da tecnologia e, por isso, a tecnologia deve se adaptar continuamente às normas e mudanças culturais.

Por fim, sobre os fatores psicossociais, observa-se que estes ajudam a avaliar como percepções e valores humanos podem influenciar e ser determinantes para o uso da UAM. Um dos principais fatores que interfere na aceitação do público quanto à UAM é a segurança operacional e a confiança no modo (Al Haddad *et al.*, 2020). A segurança operacional é consistentemente identificada como o fator de maior importância na intenção de usar veículos aéreos, principalmente em estudos realizados na Europa (Al Haddad *et al.*, 2020; Fu & Moeckel, 2024). Samadzad *et al.* (2024) enfatizam que a percepção de segurança é essencial para que os passageiros reconheçam os benefícios da UAM e usem-na massivamente, o que está alinhado com os achados de Naiseh *et al.* (2024) quanto ao uso de veículos autônomos.

Além disso, preocupações com riscos potenciais de propulsão elétrica, como incêndios de bateria e perigos relacionados à alta tensão, ou à falta de confiança nas autoridades e na automação, podem reduzir a aceitação (Fu & Moeckel, 2024). Por isso, Karami *et al.* (2024) explicam que autoridades e demais atores do setor devem promover a cultura de segurança operacional, construindo confiança no sistema para difundir a UAM.

A influência social, por sua vez, que inclui a opinião de grupos próximos, como parceiros, família, amigos, mídia e professores, pode reforçar a intenção de usar a UAM e foi identificada como

um preditor significativo da intenção de uso da UAM (Ariza-Montes *et al.*, 2023; Karami *et al.*, 2024; Lee *et al.*, 2023). A afinidade com redes sociais e serviços online também pode ter um impacto positivo na adoção da UAM (Al Haddad *et al.*, 2020).

Além dos citados, o fator de preocupação ambiental também é relevante, uma vez que a UAM é considerada uma alternativa sustentável de transporte urbano (Lee *et al.*, 2023). O comportamento pró-meio ambiente e a consciência ambiental podem afetar positivamente a intenção de uso da UAM (Ariza-Montes *et al.*, 2023). Por outro lado, fatores como a poluição visual e os potenciais ruídos emitidos pelos veículos são problemas ambientais significativos na implementação da UAM e podem prejudicar a aceitação do modo (Karami *et al.*, 2024).

Em resumo, os fatores de influência na intenção de uso dos eVTOLs podem ser divididos em três principais categorias, como apresentado na Tabela 1, e discutidos a seguir.

Tabela 1 - Fatores de influência na aceitação de eVTOLs

Categoria	Fator de Influência	Autor(es)	Influência na Adoção
Econômicos e de Serviço	Valor da Passagem	Anselmo *et al*. (2022); Samadzad *et al*. (2024)	Negativa (Preços altos desestimulam o uso)
	Economia de Tempo	Anselmo *et al*. (2022); Ribeiro (2024)	Positiva (É um dos principais atrativos do modo)
	Valor do Tempo	Straubinger *et al*. (2020)	Positiva (Potenciais usuários valorizam a economia de tempo)
	Disponibilidade de Infraestrutura e Acessibilidade	Asmer *et al*. (2024); Ribeiro (2024)	Positiva (Localização estratégica e densidade de vertiportos são determinantes)
Demográficos e Socioeconômicos	Gênero	Al Haddad *et al*. (2020); Çinar e Tuncal (2023); Samadzad *et al*. (2024)	Inconclusivo (Resultados contraditórios; mulheres podem ser menos propensas ou não haver diferença)
	Renda e Emprego	Al Haddad *et al*. (2020); Jang *et al*. (2025)	Positiva (Indivíduos com renda mais alta e emprego em tempo integral demonstram maior interesse)
	Nível de Escolaridade	Al Haddad *et al*. (2020); Jang *et al*. (2025)	Inconclusivo (Resultados contraditórios; um estudo aponta maior interesse entre doutores, outro aponta menor interesse de pós-graduandos)
	Contexto Cultural	Ariza-Montes *et al*. (2023); Yavas e Yavas Tez (2023)	Inconclusivo (Diferenças culturais e costumes locais influenciam significativamente a adoção ou rejeição da tecnologia)

Psicossociais	Percepção de Segurança e Confiança	Al Haddad *et al*. (2020); Fu & Moeckel (2024); Samadzad *et al*. (2024)	Positiva (Consistentemente identificado como o fator de maior importância para a intenção de uso)
	Influência Social	Ariza-Montes *et al*. (2023); Karami *et al*. (2024); Lee *et al*. (2023)	Positiva (Opinião de grupos próximos, como família e amigos, é um preditor significativo da intenção de uso)
	Preocupação Ambiental	Ariza-Montes *et al*. (2023); Karami *et al*. (2024)	Inconclusivo (Comportamento pró-ambiente afeta positivamente, mas preocupações com ruído e poluição visual podem prejudicar a aceitação)

3 DISCUSSÃO

Com a revisão, identificaram-se os principais fatores relacionados à intenção de usar os eVTOLs em diferentes contextos. Foi identificado que os fatores se dividem principalmente em fatores econômicos e de serviço, fatores demográficos e socioeconômicos e fatores psicossociais. Cada um desses elementos tem influência na intenção de uso por motivos distintos, e podem ter pesos diferentes a depender do contexto cultural e do público analisado.

Cada uma dessas categorias desempenha um papel fundamental na formação da percepção pública. Os fatores econômicos e de serviço estabelecem a proposta de valor e de custo da UAM, determinando se ela é uma alternativa prática e atraente em relação aos modos existentes. As características demográficas e socioeconômicas ajudam a segmentar o mercado potencial e a entender como diferentes grupos de pessoas podem reagir à nova tecnologia. Por fim, os fatores psicossociais são essenciais para superar barreiras de desconfiança e construir a aceitação social necessária para a implementação bem-sucedida do serviço.

Percebe-se, também, a diferença entre os fatores influenciadores na intenção de uso quando se compara os estudos realizados em países desenvolvidos (*e.g*., Alemanha, Estados Unidos) e aqueles focados em países em desenvolvimento, cujos trabalhos analisados incluíram o Brasil (Anselmo *et al*., 2022), a Turquia (Çinar e Tuncal, 2023) e o Irã (Karami *et al*., 2024; Samadzad *et al*., 2024).

Em pesquisas realizadas na Europa ou nos Estados Unidos, os fatores psicossociais, como a percepção de segurança e confiança, se apresentaram como os principais fatores que influenciam positivamente a intenção de uso dos eVTOLS. Por outro lado, os estudos realizados em países em desenvolvimento identificaram uma maior preocupação com os custos envolvidos com o uso desse veículo. Isso demonstra a necessidade de se avaliar o contexto específico de cada local, de forma que se identifique corretamente a necessidade da população a ser impactada pela UAM.

4 CONCLUSÃO

A UAM representa um potencial transformador para o transporte, prometendo aliviar os desafios crônicos de congestionamento e poluição nas grandes cidades. A evolução tecnológica dos eVTOLs é um pilar para essa mudança, superando limitações de predecessores em termos de ruído, custo e flexibilidade operacional. Contudo, demonstrou-se que o sucesso da UAM depende não apenas da inovação tecnológica, mas também de uma complexa interação de fatores econômicos, demográficos e psicossociais que moldam a intenção de uso pelo público. A análise revelou uma clara distinção contextual: enquanto em países desenvolvidos a percepção de segurança e a confiança emergem como os fatores mais críticos, em nações em desenvolvimento, como o Brasil, o custo do serviço assume um papel preponderante na decisão do usuário.

As conclusões deste estudo oferecem possíveis diretrizes para os diversos atores envolvidos no ecossistema da UAM. Para a indústria e operadores, verifica-se a necessidade de estratégias de mercado segmentadas. Em mercados sensíveis a preço, modelos de negócio com custos operacionais otimizados e tarifas competitivas serão importantes para estimular a demanda inicial. Em contrapartida, em outros contextos, o investimento em campanhas de comunicação transparentes, que reforcem a segurança e a confiabilidade da tecnologia, será fundamental para construir a confiança do público. Para formuladores de políticas públicas, a pesquisa destaca a importância de se criar ambientes regulatórios que não apenas garantam a segurança operacional, mas que também considerem a equidade de acesso e o impacto na malha urbana, avaliando, por exemplo, a implementação de subsídios para acelerar a adoção e os benefícios sociais associados ao uso da UAM.

É importante ressaltar que este estudo se configura como uma revisão da literatura, não envolvendo a coleta de dados primários, o que representa uma delimitação de seu escopo empírico. Essa limitação, no entanto, abre caminho para uma agenda de pesquisas futuras. Recomenda-se a realização de estudos empíricos sobre a intenção de uso da UAM em regiões ainda pouco exploradas, como a América Latina e a África, para validar e, possivelmente, expandir o conjunto de fatores aqui identificados. Pesquisas qualitativas, como entrevistas e grupos focais, são necessárias para compreender as nuances por trás de fatores complexos, como a confiança na automação e a percepção de risco. Adicionalmente, estudos futuros seriam de grande valor para monitorar como a intenção de uso evolui à medida que a tecnologia amadurece e a exposição pública a ela aumenta.

Por fim, a plena compreensão da UAM exige uma perspectiva interdisciplinar. A sua implementação bem-sucedida não é apenas um desafio para a engenharia e a gestão de transportes, mas também um tema relevante para o planejamento urbano, que precisará integrar vertiportos à rede da cidade de forma harmoniosa; para a psicologia social e a sociologia, que podem aprofundar o entendimento sobre a aceitação de tecnologias disruptivas e a construção da confiança social; e para as políticas públicas, que podem extrair lições da introdução de outras inovações, como os serviços de transporte por aplicativo, para criar marcos regulatórios eficazes. Ao conectar essas áreas, será possível desenvolver um ecossistema de Mobilidade Aérea Urbana que seja não apenas tecnologicamente viável, mas também socialmente aceito e sustentável.

5 REFERÊNCIAS

Al haddad, C., Chaniotakis, E., Straubinger, A., Plötner, K., & Antoniou, C. (2020) Factors affecting the adoption and use of urban air mobility. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 132, p. 696-712.

Anselmo, C. S., Borille, G. M. R., Ciaccia, F. R. D. A. S., & Souza, W. S. S. (2022) Análise dos Fatores de Escolha de Mobilidade Aérea Urbana para o Acesso ao Aeroporto. *SITRAER 2022*, ID SIT172.

Ariza-montes, A., Quan, W., Radic, A., Koo, B., Kim, J. J., Chua, B. L., & Han, H. (2023) Understanding the behavioral intention to use urban air autonomous vehicles. Technological Forecasting & Social Change, v. 191

Asmer, L., Jaksche, R., Pak, H., & Kokus, P. (2024) A city-centric approach to estimate and evaluate global Urban Air Mobility demand. *CEAS Aeronautical Journal*.

Çinar, E., & Tuncal, A. (2023) A Comprehensive Analysis of Society's Perspective on Urban Air Mobility. *Journal of Aviation*, v. 7, p. 353-364.

Chae, M., Kim, S. H., Kim, M., Park, H. T., & Kim, S. H. (2024) Potential Market Based Policy Considerations for Urban Air Mobility. *Journal of Air Transport Management*, v. 119

Fu, M. & Moeckel, R. (2024) Analysis of a Survey to Identify Factors to Accept Electric Airplanes. *Transportation Research Record*, v. 2678(4), p. 690–705

Goyal, R., Reiche, C., Fernando, C. & Cohen, A. (2021) Advanced Air Mobility: Demand Analysis and Market Potential of the Airport Shuttle and Air Taxi Markets. *Sustainability*, v. 13 (13), p. 7421.

Jang, H., Kwon, Y., Jang, K. & Kim, S. (2025) Urban Air Mobility for Airport Access: Mode Choice Preference Associated with Socioeconomic Status and Airport Usage Behavior. *Journal of Air Transport Management*, v. 124

Karami, H., Samadzad, M., Raj, S. & Noumani, M. S. (2024) Unraveling behavioral factors influencing the adoption of urban air mobility from the end user's perspective in Tehran – A developing country outlook *Transport Policy*. v. 145

Lee, C., Bae, B., Lee, Y. L. & Pak, T. Y. (2023) A Study on the Influential Factors of Social Acceptance for Urban Air Mobility Based on Extended Technology Acceptance Model. *Technological Forecasting & Social Change*, v. 196

Long, Q., Ma, J., Jiang, F. & Webster, C. J. (2023) Urban Air Mobility Demand Analysis: A Review of Literature. *Journal of Air Transport Management*, v. 112.

Naiseh, M., Clark, J., Akarsu, T., Hanoch, Y., Brito, M., Wald, M., Webster, T. & Shukla, P. (2024) Trust, risk perception, and intention to use autonomous vehicles: an interdisciplinary bibliometric review. *AI & Society*, v. 40

Pons-Prats, J., Živojinović, T. & Kuljanin, J. (2022) On the understanding of the current status of urban air mobility development and its future prospects: Commuting in a flying vehicle as a new paradigm. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, v. 166, p. 102868.

Ploetner, K. O., Al Haddad, C., Antoniou, C., Frank, F., FU, M., Kabel, S., Llorca, C., Moeckel, R., Moreno, A. T., Pukhova, A., Rothfeld, R., Shamiyeh, M., Straubinger, A., Wagner, H. & Zhang, Q. (2020) Long-term application potential of urban air mobility complementing public transport: An upper Bavaria example. *CEAS Aeronautical Journal*, v. 11 (4), p. 991-1007.

Ribeiro, J. K. (2024) *Análise da Localização de Infraestrutura para Mobilidade Aérea Urbana no Acesso aos Aeroportos Usando Aprendizado de Máquina*. 89 f. Dissertação de Mestrado em Transporte Aéreo e Aeroportos– Instituto Tecnológico de Aeronáutica, São José dos Campos, 2024

Samadzad, M., Ansari, F., & Moez, M. A. A. (2024) Who will board urban air taxis? An analysis of advanced air mobility demand and value of travel time for business, airport access, and regional tourism trips in Iran. *Journal of Air Transport Management* v. 119, p. 102636.

Yavas, V. & Tez, Ö. Y. (2023) Consumer intention over upcoming utopia: Urban air mobility. *Journal of Air Transport Management*, v. 107, p. 102336