

Equilíbrio Financeiro em Concessões Aeroportuárias: Uma Análise dos Pleitos de Revisão Extraordinária Recebidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)

Danielle Pinho Soares Alcântara Crema^{a,†}, Thiago Costa Monteiro Caldeira^a

^aInstituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP), Brasil • [†]Autor correspondente: dpscrema@gmail.com

INFORMAÇÕES DO ARTIGO

Palavras-chave:

Contratos de concessão

Aeroportos

Regulação

Agência reguladora

RESUMO

Este artigo analisa os pedidos de revisões extraordinárias dos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária no Brasil apreciados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) até agosto de 2024, com ênfase na identificação dos principais riscos que os motivaram. A análise considera base de dados e processos administrativos disponibilizados pela Anac. A Agência apreciou 126 pedidos de revisão extraordinária, totalizando cerca de R\$ 47 bilhões, dos quais 65 pedidos (51,5%), que somam R\$ 6,5 bilhões, foram deferidos (13,8%). A maior parte dos pedidos de revisão extraordinária foram formulados com fundamento na ocorrência de eventos relacionados a risco de caso fortuito ou força maior (44%), riscos de disponibilidade de áreas (28%) e riscos de mudança da legislação. A análise demonstra que a maior parte dos eventos que motivaram os pleitos de revisão extraordinária indeferidos pela Anac consistem em risco de demanda contratualmente alocado exclusivamente às concessionárias e, portanto, não passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro. Embora os contratos estejam formalmente em equilíbrio econômico-financeiro, o volume de pedidos de revisão extraordinária não reconhecidos pela Agência indicam dificuldades das concessionárias em gerenciar tais riscos e lidar com as consequências da sua concretização, considerando a instabilidade macroeconômica do país.

1. Introdução

A parceria público-privada regida por contratos de concessão tem sido vertente relevante das políticas públicas desenhadas para a provisão de serviços e de infraestruturas públicas, não apenas por transpor limitações fiscais vivenciadas pelo Estado brasileiro, mas também, em grande medida, por conferir maior eficiência à gestão desses ativos públicos.

Os setores de serviços e infraestrutura de transportes, particularmente os aeroportos federais, são grandes exemplos. Desde 2011 até o ano de 2024, foram concedidos 59 aeroportos, em sete rodadas de concessão, estruturadas sob a forma de leilões ascendentes de maior outorga. Os aeroportos concedidos, somados, responderam, em 2023, por 93% do tráfego de passageiros e 99% das cargas.

Ao longo de todas as rodadas de concessão, foram observadas inúmeras mudanças regulatórias, dentre as quais se destaca o processo contínuo de flexibilização da regulação tarifária conduzido pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), orientada por diferentes objetivos regulatórios, em particular, pela redução de distorções e mitigação da rigidez que podem surgir da regulação e pela busca por maior eficiência na gestão dos custos regulatórios vis-à-vis outros mecanismos de prevenção do abuso de poder de mercado e, ainda, as características dos aeroportos.¹

Em que pese essa maior flexibilização da regulação tarifária, os mecanismos de preservação do equilíbrio econômico-financeiro, assim considerados o reajuste de tarifas, a revisão de parâmetros da concessão e a revisão extraordinária, e a própria matriz de alocação de riscos mantiveram-se praticamente inalterados, o que revela clara opção do regulador pelo modelo de regulação por contrato, no qual apenas cabem pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro, em regra, em circunstâncias excepcionais, em que o risco na eventual concretização do evento tenha sido atribuído ao poder concedente.

Nesse contexto, passados mais de treze anos desde a realização da primeira rodada de concessão aeroportuária, conforme dados disponibilizados pela Anac,² até agosto de 2024, alguns aeroportos já passaram pela segunda revisão de parâmetros da concessão. Ademais, foram apreciados 126 pedidos de revisão extraordinária de contratos de concessão de aeroportos iniciados pelas concessionárias, os quais reivindicavam cerca de R\$ 47 bilhões em compensação por desequilíbrios econômico-financeiros em decorrência da materialização de riscos atribuídos ao poder concedente.

¹AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Anac). Audiência pública n. 11/2018. Anexo: aspectos de regulação econômica. 2018.

²Idem. 2024.

Dos pleitos de revisão extraordinária formulados, 65 foram deferidos, ainda que parcialmente, com o reconhecimento, pela Agência Reguladora, de desequilíbrios econômico-financeiros no montante de aproximadamente R\$ 6,5 bilhões, cerca de 14% dos valores pleiteados. Por outro lado, 61 pleitos foram indeferidos, os quais somam aproximadamente R\$ 40,5 bilhões, reivindicados como compensação por supostos desequilíbrios econômico-financeiros decorrentes da concretização de riscos alocados ao poder concedente.

Nesse contexto, o presente trabalho identifica os principais riscos que motivaram os pedidos de revisão extraordinária pelas concessionárias de infraestrutura aeroportuária e, em especial, quais pedidos não foram reconhecidos pela Anac como passíveis de reequilíbrios econômico-financeiros e seus respectivos fundamentos.

A pesquisa contribui para a compreensão dos eventos que impactam o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária e para o aperfeiçoamento da modelagem contratual.

Neste contexto, a pesquisa justifica-se pela importância de se conhecer a dinâmica contratual, não apenas para celebrar contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária mas também para mantê-los equilibrados da perspectiva econômico-financeira.

A esse respeito, veja-se que ao menos três concessionárias aeroportuárias — a Inframerica Concessionária do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante S.A. (SBSG), Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos S/A (SBKP) e a Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A. (SBGL), ingressaram com pedido de relicitação, prevista Lei n. 13.448, de 5 de junho de 2017.

A relicitação do SBSG foi concluída em 2023, já SBKP e SBGL suspenderam formalmente o pedido e buscaram resolver as suas controvérsias contratuais por meio de processo de Solicitação de Solução Consensual (SSC) no âmbito da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso) do Tribunal de Contas da União (TCU), na forma da Instrução Normativa TCU nº 91, de 22 de novembro de 2022. Até meados de 2025, SBKP não obteve êxito na solução consensual junto ao TCU.

A perspectiva exploratória neste estudo consiste na análise dos principais aspectos dos 126 pedidos de revisão extraordinária de contratos de concessão de aeroportos iniciados pelas concessionárias e apreciados pela Anac.

Além da introdução e da conclusão, a pesquisa abrange mais três seções. Na seção 2 e 3, são apresentados o referencial teórico e contextualização sobre concessões de infraestrutura aeroportuária e o modelo regulatório adotado no Brasil, inclusive aprofundamento a respeito de reequilíbrios contratuais. Na seção 4 é apresentada a análise sobre revisões extraordinárias recebidas pela Anac e os principais resultados por ano e por concessionária, além dos achados quanto aos fundamentos adotados para deferimento ou indeferimento dos pleitos.

2. Concessões de Infraestrutura Aeroportuária

2.1. Características da infraestrutura aeroportuária

Infraestruturas aeroportuárias, ou aeroportos, tradicionalmente, são infraestruturas complexas e multifuncionais, que servem essencialmente como ponto de partida e chegada para a movimentação de pessoas e de cargas por meio de aeronaves.³

Historicamente, seu desenvolvimento está condicionado a quatro elementos cruciais: i) o fluxo de passageiros e cargas por meio de seus terminais; ii) o ambiente físico, social e econômico em que está inserido; iii) sua função como unidade produtiva e geradora de negócios, e iv) os agentes operantes, principalmente companhias aéreas e prestadores de serviços comerciais.⁴

Na atualidade, todavia, os aeroportos ganharam nova perspectiva e, para além de serem mero ponto de troca de meios de transporte, constituem sistemas abrangentes. Os aeroportos passaram a atuar, grosso modo, como centros econômicos que atraem variedade de negócios, incluindo hotéis, centros de conferências, complexos de escritórios, áreas de logística, parques industriais e até mesmo áreas residenciais. Esse novo contexto, concebe o aeroporto como “aerotrópoles”, expressão cunhada por Kasarda e Lindsay⁵ para o modelo de desenvolvimento urbano em que o aeroporto se torna o núcleo em torno do qual se desenvolvem cidades inteiras e funciona como catalisador para o crescimento econômico e urbano.

Em termos econômicos, o setor de infraestrutura aeroportuária é caracterizado por modelos de financiamento variados, incluindo recursos públicos, investimentos privados e parcerias público-privadas (PPPs). Na maioria dos países, os terminais são disponibilizados como instalações de uso comum (de uso público). No entanto, em outros, como ocorre na Austrália e nos Estados Unidos, podem ser de propriedade privada e/ou operados por companhias aéreas, tanto como instalações de uso exclusivo quanto de uso comum.⁶

Barros⁷ destaca que, para Littlechild e Beesley,⁸ certos serviços fornecidos pelos aeroportos, como o processamento de embarque e desembarque de passageiros, pouso e decolagem e permanência de aeronaves, possuem características

³DOGANIS, Rigas. *The airport business*. Routledge, 1996.

⁴BETANCOR, O.; RENDEIRO, R. *Regulating privatized infrastructure and airport services*. World Bank Institute Governance, Regulation, and Finance, 1999.

⁵KASARDA, J. D.; LINDSAY, G. *Aerotrópole: o modo como viveremos no futuro*. São Paulo: DVS, 2012.

⁶BOOZ, A. H.; MUSTAFA, Z. H. (Editor). *Investment in air transport infrastructure: Guidance for developing private participation*. Washington, D.C.: World Bank Group, 2010.

⁷BARROS, C. C. de. *Regulação de infraestrutura aeroportuária no Brasil: a efetividade da regulação por incentivos*. Dissertação de Mestrado profissional em Economia no Setor Público. Brasília: UnB, 2020.

⁸LITTLECHILD, S. C.; BEESLEY, Michael. The regulation of privatized monopolies in the United Kingdom. *Rand Journal of Economics*, v. 20, n. 3, p. 454–472, 1989.

monopolísticas e, portanto, são frequentemente regulados por meio da precificação de tarifas aeroportuárias devido às justificativas econômicas. Em contraste, outros serviços aeroportuários, que possuem maior potencial competitivo, não necessitam de intervenção semelhante por parte do poder público.

Observa-se, no entanto, que, para além da receita obtida com a cobrança pela prestação de serviços aeroportuários relacionados diretamente ao transporte aéreo, grande parte das receitas dos aeroportos são obtidas por meio da exploração de receitas comerciais acessórias. Segundo Fuerst et al.,⁹ as receitas comerciais, como as de varejo e imobiliárias, têm crescido em importância. De acordo com os autores, as receitas tarifárias e receitas comerciais guardam estreita correlação, visto que as receitas tarifárias advêm do tráfego de passageiros, que, por sua vez, impulsiona as vendas no varejo e outras atividades comerciais. Assim, há relevante interdependência entre receitas tarifárias e não tarifárias, dado que o aumento na movimentação de passageiros pode levar ao aumento nas receitas comerciais.

Não obstante a diversificação das fontes de receitas, o setor de infraestrutura aeroportuária é, inegavelmente, sensível a flutuações na demanda por serviços de transporte aéreo. Assim, fatores econômicos, sociais e ambientais que afetem o transporte aéreo repercutem diretamente na demanda por infraestrutura aeroportuária.¹⁰

Logo, o cenário econômico em crescimento, refletido na expansão do Produto Interno Bruto (PIB), resulta em aumento da renda disponível, o que incrementa o consumo e o investimento. Esse aumento, por sua vez, estimula as viagens aéreas, tanto para negócios quanto para lazer, com o consequente incentivo por aeroportos mais eficientes e de maior capacidade.

2.2. Programa de concessões de infraestrutura aeroportuária

A expansão do transporte aéreo no País, propiciada, entre outros aspectos, pela desregulamentação econômica do setor, com a consequente ampliação da oferta de serviços e redução dos preços, associada ao crescimento da renda da população, evidenciou a limitada capacidade de o Estado brasileiro expandir e gerenciar eficientemente a infraestrutura aeroportuária brasileira.¹¹

A forma para superar os gargalos de infraestrutura aeroportuária foi a celebração de parcerias entre o setor público e o setor privado, inicialmente, por meio de contratos de concessão de infraestrutura. Nesse contexto, teve início o programa de concessões de infraestrutura aeroportuária brasileira, orientado à modernização e à expansão da infraestrutura instalada, à eficiência da gestão operacional e econômica e à melhoria da qualidade dos serviços.

Em 2011, a Anac realizou a primeira rodada de concessão de aeroportos, com a outorga do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (SBSG), seguida da segunda e terceira rodadas, realizadas, respectivamente, em 2012 e 2014, ocasiões em que foram concedidos os aeroportos de Guarulhos (SBRG), Brasília (SBBR), Viracopos (SBKP), Galeão (SBGL) e Confins (SBCF).

Desde então, o programa teve continuidade, e a Figura 2.2 apresenta a distribuição geográfica de todos os aeroportos concedidos, identificados por rodadas de concessão:

Figura 1 — Mapa com os 59 aeroportos federais concedidos



Fonte: ANAC.

Ao longo de todas as rodadas de concessão, foram observadas inúmeras mudanças regulatórias. Longo e Fonseca¹² destacam, em especial, as alterações em cinco aspectos regulatórios de grande relevância, a saber: i) modelo de pagamento

⁹FUERST, F.; GROSS, S.; KLOSE, U. The sky is the limit? The determinants and constraints of european airports commercial revenues. *Journal of Air Transport Management*, 2011.

¹⁰FUERST, F.; GROSS, S.; KLOSE, U. *loc. cit.*

¹¹MCKINSEY & COMPANY. *Estudo do setor de transporte aéreo do Brasil: relatório consolidado*. Rio de Janeiro: McKinsey & Company, 2010.

¹²LONGO, D. R.; FONSECA, R. S. Evolução regulatória dos processos de concessão aeroportuária. In: SILVA, Mauro Santos (org.). *Concessões e parcerias público-privadas: políticas públicas para provisão de infraestrutura*. Brasília: IPEA, 2022.

das outorgas; ii) regulação das tarifas aeroportuárias; iii) obrigações de investimento e nível de serviço; iv) incentivos ao *consultation* e desenvolvimento da proposta apoiada; e v) disciplina da receita não tarifária, com foco na regulação dos contratos comerciais que extrapolam o prazo da concessão.

Particularmente em relação à regulação das tarifas aeroportuárias, conforme asseveram Longo e Fonseca,¹³ a cada nova rodada de concessão foram introduzidas inovações que propiciaram a maior eficiência na forma de precificar os serviços de infraestrutura aeroportuária. De acordo com a linha evolutiva do modelo, traçada pelos referidos autores, no início das rodadas de concessão, o modelo utilizado era baseado na definição de limites tarifários para cada atividade regulada.

Na quarta rodada, o fluxo de pagamentos foi redesenhado para incluir pagamento inicial da outorga à vista e período de carência de cinco anos para os pagamentos de outorgas fixas, de modo a propiciar alívio ao estresse financeiro inicial das concessionárias. Além disso, o pagamento à vista do ágio do leilão foi introduzido para mitigar riscos financeiros e aumentar o comprometimento dos acionistas.¹⁴

Independentemente das inovações introduzidas, os mecanismos de preservação do equilíbrio econômico-financeiro, assim considerados o reajuste de tarifas, a revisão de parâmetros da concessão e a revisão extraordinária, e a própria matriz de alocação de riscos mantiveram-se praticamente inalterados.

3. Equilíbrio Econômico-Financeiro dos Contratos de Concessão de Infraestrutura Aeroportuária

3.1. Equação econômico-financeira

A equação econômico-financeira dos contratos de concessão, grosso modo, representa o equilíbrio entre as obrigações assumidas pela concessionária, os encargos que ela deve suportar e as receitas provenientes dos serviços prestados sob a concessão do poder público. O equilíbrio contratual baseia-se, portanto, na correspondência de obrigações e direitos das partes, e na harmonia da relação entre o poder concedente e a concessionária, que se reflete na execução de serviços e na realização de investimentos, devidamente remunerados ao longo do período contratual.¹⁵

Os contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária consideram que esse equilíbrio se materializa por meio do atendimento das condições do contrato, o que compreende todas as obrigações, os direitos e os deveres que foram acordados entre as partes (padrões de qualidade de serviço, prazos, condições de pagamento e indicadores de desempenho), observada a alocação de riscos nele estabelecida, em linha com o preceito da subcláusula 6.1. padrão dos contratos: “sempre que atendidas as condições do Contrato e respeitada a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro”.¹⁶

O pressuposto desse equilíbrio é de que o contrato foi elaborado com a distribuição de obrigações e riscos clara e previamente acordada. Isso implica que cada parte — seja o poder concedente ou seja a concessionária — assumiu responsabilidades específicas que influenciam diretamente no cálculo das condições econômicas e financeiras do contrato. A subcláusula 6.1 funciona como âncora, garantindo que, enquanto as condições estabelecidas forem cumpridas, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato não seja questionado.

Com efeito, os riscos atribuídos à concessionária são considerados como parte dos “encargos” do contrato. Assim, a concretização desses riscos não configura desequilíbrio econômico-financeiro, independentemente do impacto econômico sobre a concessionária, por mais severo ou prejudicial que seja.¹⁷ Desse modo, a alocação de riscos é componente crítico que influencia diretamente o equilíbrio econômico-financeiro e a própria sustentabilidade econômico-financeira da concessão, posto atribuir os riscos a serem suportados por cada parte e como eles serão geridos ao longo da execução do contrato.

Em regra, a teoria e a melhor prática orientam a alocação dos riscos conforme a capacidade de o agente lidar e gerenciar tais riscos.¹⁸ Isso significa que os riscos devem ser atribuídos à parte que está em melhor posição para gerenciá-los de forma eficiente e eficaz, ou absorvê-los, em caso de sua materialização, a fim de mitigar custos e maximizar o desempenho do projeto. Conforme destaca Franco,¹⁹ a alocação de risco tem como objetivo a minimização de custos do projeto, o que, por sua vez, maximiza a utilidade do principal. Assim, para assegurar certo nível de desempenho do agente, o principal deve criar estrutura de incentivos de forma que o pagamento efetuado ao agente dependa de sua performance.

A distribuição dos riscos é, sobretudo, também forma de motivar o agente a promover o financiamento e a operação do projeto de forma mais eficiente. Logo, a preservação do equilíbrio econômico-financeiro, por meio da correta compensação financeira pela materialização dos riscos alocados às partes, se reveste da maior importância.

¹³Ibid.

¹⁴SAMPAIO, R. S. S.; DE CARVALHO, F. G.; GLANZMANN, R. S.; LONGO; WEBER, J. R. Outorgas aeroportuárias e a evolução histórica dos contratos de concessão. *Publicações da Escola Superior da AGU*, v. 13, n. 4 pt.1, 2021.

¹⁵GALÍPOLO, G. M.; HENRIQUES, E. S. Rentabilidade e equilíbrio econômico-financeiro do contrato. In: MOREIRA, Egon Bockmann (coord.). *Tratado do equilíbrio econômico-financeiro: contratos administrativos, concessões, parcerias público-privadas, Taxa Interna de Retorno, prorrogação antecipada e relicitação*. 2. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2019.

¹⁶AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Anac). *Contrato de Concessão do Aeroporto SBGR*. 2012.

¹⁷RIBEIRO, M. P. *Concessões e PPPs: melhores práticas em licitações e contratos*. São Paulo: Ed. Atlas, 2011.

¹⁸WORLD BANK. *Allocating Risks in Public-Private Partnerships*. 2016.

¹⁹FRANCO, V. G. *Parcerias público-privadas no Brasil: em busca de eficiência por meio da alocação de riscos*. Dissertação (Mestrado em Economia Política). PUC-SP, 2007.

3.2. Mecanismos de preservação do equilíbrio econômico-financeiro

Mattos e Tokeshi²⁰ asseveram que as cláusulas de equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão são responsáveis por estabelecer os parâmetros para a renegociação de variáveis essenciais da concessão, especialmente no que diz respeito às tarifas. Os contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária, em regra, estabelecem o reajuste e a revisão como mecanismos de preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

O procedimento de reajuste, conforme destacado por Ribeiro e Prado,²¹ busca proteger o parceiro privado de parte ou da totalidade dos riscos associados à variação de preços dos insumos, em decorrência da desvalorização da moeda ou de condições específicas do setor ou segmento industrial ao qual pertence. Os contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária preveem o reajuste das tarifas aeroportuárias pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) para compensar os efeitos da inflação. Ante tais instrumentos, o contrato, em tese, permanece equilibrado ao longo de toda sua duração, ressalvada a ocorrência de riscos especificados na matriz que possam desestabilizá-lo. Para esses casos, há a implementação das revisões extraordinárias.

As revisões extraordinárias se propõem a compensar perdas ou ganhos significativos da concessionária em decorrência da concretização de riscos alocados ao poder concedente, devidamente comprovado e considerado relevante, dentro dos contextos previstos no contrato.²² Portanto, variações nos custos, investimentos ou receitas e outros eventos, cujos riscos tenham sido atribuídos ao ente privado, não resultam em quebra do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Isso ocorre porque tais riscos já deveriam ter sido considerados pelo agente privado ao calcular seu retorno esperado, estando, assim, incorporados na equação econômico-financeira do contrato.

Por outro lado, oscilações decorrentes de eventos cujo risco não foi assumido pela concessionária não estão abrangidas pela equação. Esses impactos não estão contemplados no conjunto original de obrigações e remunerações atribuídas ao ente privado, o que afeta a remuneração esperada do contrato e gera o desequilíbrio econômico-financeiro.

De acordo com o contrato, a revisão extraordinária é implementada por meio de fluxo de caixa marginal, disciplinado contratualmente, a ser elaborado para cada evento gerador do desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, a fim de calcular a compensação financeira que anule os impactos financeiros positivos ou negativos do evento que ocasionou o desequilíbrio.²³

A ausência de previsão de mecanismo de revisão ordinária periódica traduz a opção inicial do poder concedente pelo modelo de regulação de preços por contrato, em que os preços não estão diretamente vinculados aos custos de prestação do serviço regulado e, portanto, não há previsão de realização de revisão periódica com o objetivo de realinhar o preço dos serviços aos custos eficientes da empresa regulada, em detrimento do modelo de regulação discricionária, em que há amplo reposicionamento tarifário e maior flexibilidade para adaptação a mudança nos custos.²⁴

O modelo de regulação por contrato é considerado alternativa aos métodos tradicionais de regulação de monopólios naturais e se baseia na introdução de competição pelo mercado mediante a realização de processo de licitação competitivo, em que empresas competem pelo direito de operar o serviço por determinado período.²⁵

Em linhas gerais, desde que as condições do contrato sejam mantidas, os preços e custos não são revisados. Grosso modo, a regulação por contrato desvincula os preços dos custos diretos de operação e, portanto, ao menos em tese, serve como incentivo para a eficiência e inovação por parte das empresas reguladas.

São contratos sem a previsão de revisão periódica em que se busca antecipar contingências para que o preço inicial já as contemple, com reajustes automáticos conforme regras predefinidas. A ausência de revisão exige previsibilidade sobre como lidar com eventos imprevistos, pois renegociações durante a vigência do contrato acarretariam custos de transação e dependeriam dos graus de barganha das partes, podendo prejudicar usuários ou empresas.²⁶

Note-se que, ao tempo em que diminui o risco de intervenção arbitrária pelo regulador, confere menos flexibilidade para lidar com os riscos e incertezas da atividade desempenhada e do mercado em si.

Com efeito, ambos os modelos objetivam criar incentivos para que empresas reguladas alcancem alta produtividade e eficiência durante o período em que prestam serviços de infraestrutura e garantir que parte desses ganhos sejam repassados aos consumidores finais. Na regulação discricionária, a eficiência é perseguida entre as revisões periódicas e se procura obter ganhos de produtividade em cada revisão. Já na regulação por contrato, o regulador visa capturar esses ganhos no momento do leilão.²⁷

A esse respeito, cumpre salientar que, originalmente, em linha com a modelagem adotada em outros países do mundo, a Anac pretendia introduzir a regulação discricionária.²⁸ Ocorre que, ante forte questionamento do Tribunal de Contas da União (TCU), em decorrência do receio manifestado por seus técnicos quanto à repercussão do mecanismo sobre a variável do leilão e as eventuais perdas que poderiam afetar a proposta vencedora e ainda a propensão do mercado e

²⁰MATTOS, César; TOKESHI, Helcio. A evolução recente dos contratos de concessão no Brasil. *Infraestrutura: eficiência e ética*, p. 117–147, 2017.

²¹RIBEIRO, M. P.; PRADO, L. N. *Comentários à lei de PPP — Parceria público-privada: fundamentos econômico-jurídicos*. São Paulo: Malheiros, 2007.

²²De modo geral, os contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária consideram relevante a alteração que impacte mais de 1% da receita bruta anual média da concessão ao longo dos três anos anteriores ao início do processo de revisão extraordinária.

²³AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Anac). 2012, *loc. cit.*

²⁴CAMACHO, F. T.; RODRIGUES, B. C. L. Regulação econômica de infraestrutura: como escolher o modelo mais adequado? *Revista do BNDES*, n. 41, p. 217–288, 2014. GÓMEZ-IBÁÑEZ, José A. *Regulating infrastructure: monopoly, contracts, and discretion*. Harvard University Press, 2006.

²⁵FINGER, M. *Network Industries: a research overview*. London and New York: Routledge, 2020.

²⁶GUASCH, J. Luis. *Granting and renegotiating infrastructure concessions: Doing it right*. World Bank Publications, 2004.

²⁷BRAGANÇA, G. G. F.; CAMACHO, F. T. Uma nota sobre o repasse de ganhos de produtividade em setores de infraestrutura no Brasil (fator x). *Radar*, Brasília, n. 22, p. 7–16, nov. 2012. DECKER, C. *Modern economic regulation: an introduction to theory and practice*. Cambridge University Press, 2015.

²⁸Conforme entendimento consignado na Nota Técnica n. 4/2011/SRE/SIA, de 29 de abril de 2011 (Referência: Processo nº 60800.018840/2010-15).

dos agentes financiadores a preferirem assumir os riscos de mercado (por eles supostamente conhecidos) a tomarem o risco regulatório (naquele momento, percebido como o mais acentuado), a modelagem foi alterada para a regulação por contrato.

Desde então, a regulação por contrato nas concessões de infraestrutura aeroportuária brasileira, instituída no contrato de concessão do ASGA, foi replicada em todas as demais rodadas de concessão de aeroportos. É nesse contexto regulatório que se processam os pedidos de revisão extraordinária dos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária.

4. Análise dos Pleitos de Revisões Extraordinárias

4.1. Metodologia

Os processos relativos aos pleitos de revisão extraordinária tramitam no âmbito da Anac em sistema informatizado denominado Sistema Eletrônico de Informações (SEI). A maioria dos processos ou está ou contém documentos classificados como sigilosos, o que impossibilitou a consulta direta aos arquivos. Desse modo, a análise dos pedidos de revisão extraordinária, em grande medida, ficou limitada às informações constantes de planilha eletrônica, no formato XLSX, disponibilizada pela Anac em seu sítio eletrônico.²⁹

Trata-se de “rol de processos administrativos de revisão extraordinária cuja análise já se encontra encerrada pela Agência” e abrange as seguintes situações:

- pleitos de reequilíbrio protocolados pelas concessionárias e indeferidos pela Anac;
- pleitos protocolados pelas concessionárias e deferidos pela Agência, conforme decisão da Diretoria publicada no site e Diário Oficial da União (DOU); e
- revisão extraordinária de ofício a favor do poder concedente, conforme decisão da Diretoria publicada no site e DOU.

A impossibilidade de consulta direta aos processos impôs relevantes limitações e, de certo modo, comprometeu o aprofundamento de algumas reflexões, todavia, não invalidou a pesquisa. Inobstante as limitações apresentadas, o arquivo contém as principais informações relativas aos pedidos de revisão extraordinária, tanto dos formulados pelas concessionárias quanto pelo poder concedente. Particularmente para os pleitos das concessionárias indeferidos e deferidos, objeto da pesquisa, as planilhas trazem as seguintes informações:

- eventos indeferidos: “Item”; “Aeroporto”; “Processo”; “Evento”; “Keywords”; “Capitulação Matriz de Riscos”; “Resumo do Pleito”; “Valor do Pleito”; “Status” e “Ementa Indeferimento”, e
- eventos deferidos: “Item”; “Aeroporto”; “Processo”; “Evento”; “Capitulação Matriz de Riscos”; “Valor do Pleito”; “Valor deferido pela Diretoria”; “Decisão da Diretoria”; “Forma de Reequilíbrio”; “Link para a Decisão”; “Revisão do Fluxo de Caixa Marginal (S/N)” e “Link para a Decisão que aprova a revisão do FCM”.

Para fins de classificação e análise, as informações disponibilizadas foram tratadas e reclassificadas. Assim, foram adicionadas às referidas planilhas colunas com a indicação do ano de apresentação do pleito e da rodada de concessão em que o aeroporto/concessão foi licitado.

A partir da análise da “Capitulação matriz de riscos” constantes das planilhas relativas aos pleitos indeferidos e deferidos, os riscos referenciados nos pedidos pelas concessionárias foram classificados por categoria e subcategoria, com a indicação do enquadramento ou não do evento no risco tipificado pela Anac e, na hipótese de enquadramento, a configuração ou não do nexos causal, assim considerada a relação de causa e efeito entre o evento e o prejuízo financeiro suportado pela concessionária.

Para tanto, os riscos foram classificados de acordo com a Matriz de Alocação de Riscos de PPP: Aeroporto, integrante da Ferramenta de Alocação de Riscos do PPP — Transporte, desenvolvida pelo Global Infrastructure Hub (GI HUB), plataforma digital de conhecimento do *Public-Private Infrastructure Advisory Facility* (PPIAF) do Banco Mundial, edição 2019, elaborada pelo escritório global de advocacia Allen & Overly,³⁰ não apenas por simplificação, mas, especialmente, por entender que se trata de categorização que contempla as especificidades do setor de infraestrutura aeroportuária.

O documento apresenta matriz de riscos comuns em contratos de PPP para aeroportos e diretrizes sobre a alocação desses riscos entre a autoridade contratante e o parceiro privado. Ademais, fornece a fundamentação para essa alocação, as medidas de mitigação e os possíveis apoios governamentais, com vistas a guiar governos e partes interessadas do setor privado na distribuição adequada de riscos direta e indiretamente associados aos projetos.³¹

O Quadro 1 apresenta o resumo simplificado das 16 categorias de riscos, suas breves descrições e correspondentes subcategorias apresentadas na Matriz de Alocação de Riscos de PPP/Aeroporto, desenvolvida pelo GI HUB, alocados ao poder concedente e às concessionárias nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária.

Quadro 1 — Classificação dos riscos atribuídos ao poder concedente, conforme as categorias de riscos explicitadas na Matriz de Alocação de Riscos de PPP: Aeroporto (GIHUB)

²⁹AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Anac). Informações sobre Pedidos de Revisão Extraordinária dos Contratos de Concessão Aeroportuária no formato XLSX (atualizado em 7 de agosto de 2024). 2024.

³⁰ALLEN & OVERLY. Global Infrastructure Hub. Ferramenta de alocação de riscos de PPP/Transporte (Aeroporto). 2019.

³¹Com efeito, o presente trabalho não se propõe a comparar a alocação dos riscos dos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária com o referido documento, mas, tão-somente, toma emprestada a taxonomia empregada, para fins de compreensão do tratamento dos riscos nos casos concretos.

Capitulação matriz de riscos	Categoria do risco	Subcategoria do risco
5.2.1. mudanças no Projeto Básico por solicitação da ANAC ou de outras entidades públicas, salvo se tais mudanças decorrerem da não-conformidade do Projeto Básico com a legislação em vigor ou com as informações contidas no PEA;	Risco de variações	Geral
5.2.2. mudanças nas especificações dos serviços em decorrência de novas exigências de procedimentos de segurança por solicitação da ANAC ou decorrentes de nova legislação ou regulamentação públicas brasileiras;	Risco de mudança da legislação	Mudança de regulação técnica
5.2.3. restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária;	Risco de ação governamental material adversa	Ação governamental adversa
5.2.4. atrasos na liberação do acesso ao local das obras ou impossibilidade de imissão na posse por fatos não imputáveis à Concessionária e que gerem prejuízos a ela;	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Acesso ao site e infraestrutura associada
5.2.5. criação de benefícios tarifários pelo Poder Público;	Risco de ação governamental material adversa	Ação governamental adversa
5.2.6. criação ou extinção de Tarifas Aeroportuárias;	Risco de ação governamental material adversa	Ação governamental adversa
5.2.7. mudança na legislação tributária que aumente custos da obra, custos operacionais ou custos de manutenção de equipamentos, exceto as mudanças nos Impostos sobre a Renda;	Risco de mudança da legislação	Mudança de legislação tributária
5.2.8. ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito, exceto quando a sua cobertura possa ser contratada nas instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da ocorrência ou quando houver apólices vigentes que cubram o evento;	Risco de força maior	Eventos e consequências de força maior
5.2.9. existência de sítios ou bens arqueológicos na área do Aeroporto, assim como os custos decorrentes de tal evento;	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Condição do local
5.2.10. os decorrentes de obrigações assumidas pelo Poder Concedente, relacionadas na Seção II — Do Poder Concedente do Capítulo III — Dos Direitos e Deveres;	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Provisão de terrenos adicionais temporários; Ação governamental adversa
5.2.11. atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública Federal exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária;	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Principais anuências de projeto
5.2.12. atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.	Risco ambiental	Obtenção de anuências ambientais
5.2.13. custos relacionados aos passivos decorrentes das relações trabalhistas anteriores à data de transferência do contrato de trabalho, tenham sido ou não objeto de reclamação judicial, incluindo os encargos previdenciários, observado o item 2.21.6;	Risco de ação governamental material adversa	Ação governamental adversa
5.2.14. custos relacionados aos passivos fiscais, previdenciários, cíveis e outros que decorram de atos ou fatos anteriores ao Estágio 3 da Fase I-A, salvo se decorrentes de atos da Concessionária relacionados à execução da Fase I-B do Contrato; e	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Condição de ativo existente
5.2.15. custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão.	Risco ambiental	Condições preexistentes

Fonte: Contrato de Concessão do Aeroporto SBGR e Matriz de Alocação de Riscos de PPP: Aeroporto, integrante da Ferramenta de Alocação de Riscos do PPP — Transporte (2019), com adaptações. Elaboração própria.

Ante esses esclarecimentos, segue a análise dos pleitos de revisão extraordinária apreciados pela Anac.

4.2. Resultados

O quantitativo e os valores dos pleitos de revisão extraordinária, por certo, entre outros fatores, guardam relação, respectivamente, com o prazo de vigência dos contratos e com o porte dos aeroportos. Logo, comparações diretas não permitem, por si só, elaborar análises conclusivas, mas contribuem para a compreensão da dinâmica contratual, além de destacar discrepâncias que, uma vez aprofundados os estudos, podem eventualmente evidenciar, entre outros, particularidades dos ativos específicos e do perfil estratégico das concessionárias.

Como salientado anteriormente, de acordo com a Anac,³² até agosto de 2024, foram apreciados 126 pedidos de revisão extraordinária de contratos de concessão de aeroportos iniciados pelas concessionárias, os quais totalizaram cerca de R\$ 47 bilhões, conforme detalhado no Quadro 2. Os valores estão representados em termos nominais.

Quadro 2 — Dados consolidados relativos aos pleitos de revisão extraordinária apresentados pelas concessionárias, por situação (R\$)

Situação	Quant.	Quant. (%)	Valor do pleito	%	Valor deferido
Deferido	65	51,59%	9.940.454.871,80	21,17%	6.476.173.562,72
Indeferido	61	48,41%	37.020.261.925,85	78,83%	—
Total	126	100,00%	46.960.716.797,65	100,00%	

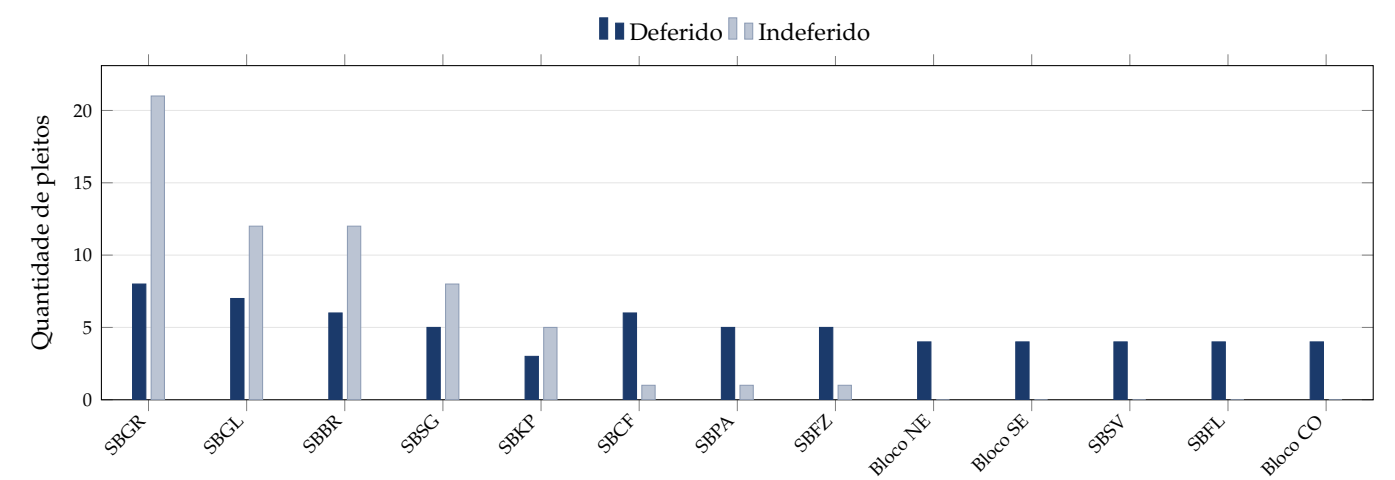
Fonte: Anac (2024). Elaboração própria.

³²AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Anac). 2024. *Loc. cit.*

Do total de pleitos apreciados, os 65 deferidos parcialmente totalizaram aproximadamente R\$ 10 bilhões (21,17%), enquanto os 61 indeferidos representaram cerca de R\$ 37 bilhões, ou seja, mais de 78% dos valores de desequilíbrios pleiteados foram negados. Veja-se que, mesmo em relação aos pleitos deferidos, não houve o reconhecimento da totalidade do impacto financeiro alegado pelas concessionárias. Do total pleiteado consolidado, foi deferido aproximadamente 65% do valor de desequilíbrio requerido, aproximadamente R\$ 6,5 bilhões.

O Gráfico 1 apresenta os dados consolidados do quantitativo de pleitos apresentados pelas concessionárias, por situação e por concessionária:

Gráfico 1 – Pleitos de revisão extraordinária, por situação e por concessionária



Fonte: Anac (2024). Elaboração própria.

SBGR teve o maior número de entradas, com 29 no total, das quais oito foram deferidas e 21 indeferidas, seguido de SBGL e SBBR, os quais, respectivamente, registraram 19 pleitos — sendo sete deferidos e 12 indeferidos — e 18 pleitos, com seis deferidos e 12 indeferidos.

O Quadro 3 detalha as informações relativas aos referidos pleitos agrupados por situação, por rodada de concessão e por concessionária:

Quadro 3 – Dados consolidados relativos aos pleitos de revisão extraordinária apresentados pelas concessionárias, por situação, por rodada de concessão e por concessionária (R\$)

Situação / Rodada / Concessão	Quant.	%	Valor do pleito	%	Valor deferido	%
Deferido	65	51,59%	9.940.454.871,80	21,17%	6.476.173.562,72	65,15%
1ª rodada	5	3,97%	95.422.496,22	0,20%	73.123.938,94	76,63%
SBGR	5	3,97%	95.422.496,22	0,20%	73.123.938,94	76,63%
2ª rodada	17	13,49%	5.214.371.022,37	11,10%	2.861.190.105,08	54,87%
SBBR	6	4,76%	642.992.501,93	1,37%	491.815.621,20	76,49%
SBGR	8	6,35%	2.972.464.933,80	6,33%	2.142.297.067,83	72,07%
SBKP	3	2,38%	1.598.913.586,64	3,40%	227.077.416,05	14,20%
3ª rodada	13	10,32%	1.875.376.247,20	3,99%	1.500.778.498,58	80,03%
SBCE	6	4,76%	501.371.169,34	1,07%	278.822.388,33	55,61%
SBGL	7	5,56%	1.374.005.077,86	2,93%	1.221.956.110,25	88,93%
4ª rodada	18	14,29%	2.179.122.459,95	4,64%	1.631.577.784,55	74,87%
SBFL	4	3,17%	164.592.742,54	0,35%	152.166.127,01	92,45%
SBFZ	5	3,97%	361.372.068,63	0,77%	290.893.551,18	80,50%
SBPA	5	3,97%	1.039.063.841,54	2,21%	790.239.724,33	76,05%
SBSV	4	3,17%	614.093.807,24	1,31%	398.278.382,03	64,86%
5ª rodada	12	9,52%	576.162.646,06	1,23%	409.503.235,57	71,07%
Bloco Centro Oeste	4	3,17%	49.434.057,08	0,11%	31.286.861,79	63,29%
Bloco Nordeste	4	3,17%	361.934.726,24	0,77%	223.083.790,51	61,64%
Bloco Sudeste	4	3,17%	164.793.862,74	0,35%	155.132.583,27	94,14%
Indeferido	61	48,41%	37.020.261.925,85	78,83%	—	0,00%
1ª rodada	8	6,35%	975.835.000,00	2,08%	—	0,00%
SBGR	8	6,35%	975.835.000,00	2,08%	—	0,00%
2ª rodada	38	30,16%	25.152.224.919,57	53,56%	—	0,00%
SBBR	12	9,52%	2.969.829.319,14	6,32%	—	0,00%
SBGR	21	16,67%	7.580.195.154,24	16,14%	—	0,00%
SBKP	5	3,97%	14.602.200.446,19	31,09%	—	0,00%
3ª rodada	13	10,32%	10.874.976.926,28	23,16%	—	0,00%
SBCE	1	0,79%	832.300.000,00	1,77%	—	0,00%
SBGL	12	9,52%	10.042.676.926,28	21,39%	—	0,00%
4ª rodada	2	1,59%	17.225.080,00	0,04%	—	0,00%
SBFZ	1	0,79%	5.488.225,00	0,01%	—	0,00%
SBPA	1	0,79%	11.736.855,00	0,02%	—	0,00%
Total Geral	126	100,00%	46.960.716.797,65	100,00%	6.476.173.562,72	13,79%

Fonte: Anac (2024). Elaboração própria.

Ao analisar as rodadas de concessão, observa-se variação significativa nas taxas de deferimento. O SBSG, concedido na primeira rodada, formulou 13 pedidos de revisão extraordinária, dos quais cinco (38,5%) foram deferidos, com a compensação de cerca de 77% dos valores pleiteados.

Os aeroportos integrantes da segunda rodada formularam 55 pedidos de revisão extraordinária, dos quais 17 (13,5%) foram deferidos, com a compensação de cerca de 55% dos valores pleiteados. Por sua vez, os aeroportos da terceira rodada apresentaram 26 pedidos de revisão extraordinária, dos quais 13 (50%) foram deferidos, com o reconhecimento de aproximadamente 80% dos valores pleiteados.

As concessionárias de aeroportos concedidos na primeira, segunda e terceira rodadas de concessão, cujos contratos foram celebrados em 2012 e 2013, formularam juntas 94 pleitos de revisão extraordinária, no total de aproximadamente R\$ 44 bilhões, o que corresponde a 75% do total de pleitos formulados e 94% dos valores totais de desequilíbrios contratuais reivindicados. Desse total, 59 pleitos foram indeferidos, no montante consolidado de cerca de R\$ 37 bilhões, ou seja, 84% do montante total dos pleitos indeferidos.

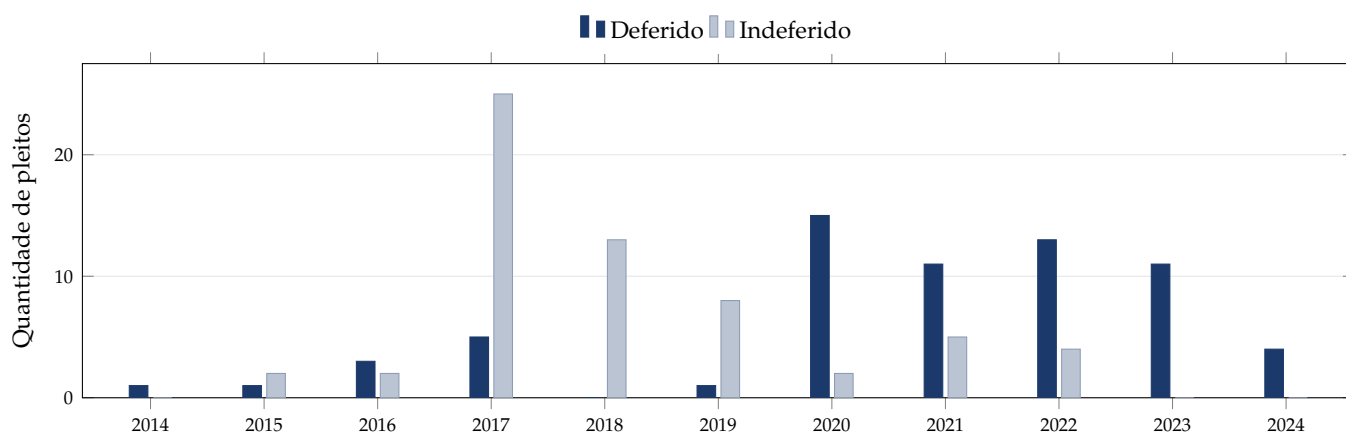
A segunda rodada foi notavelmente a mais impactada por indeferimentos, com 38 solicitações rejeitadas, totalizando cerca de R\$ 25 bilhões. Quase 60% desse montante refere-se apenas a pleitos apresentados por SBKP (Viracopos), dos quais um pedido era de compensação financeira por crise econômica brasileira, de mais de R\$ 13 bilhões.

Os aeroportos integrantes da quarta rodada formularam 20 pedidos de revisão extraordinária, dos quais 18 (90%) foram deferidos, com a compensação de cerca de 75% dos valores pleiteados. Destarte, os 12 pedidos de revisão extraordinária dos blocos de aeroportos integrantes da quinta rodada (100%) foram deferidos, com a compensação de cerca de 71,0% dos valores solicitados, com destaque para o Bloco Sudeste, que obteve taxa de deferimento de mais de 94% dos valores pleiteados.

Conforme se observa, não há pleitos de desequilíbrios relativos às sexta e sétima rodadas, cujos contratos foram firmados, respectivamente, em setembro e outubro de 2021 e em março e abril de 2023. Além do curto período de execução dos referidos contratos, tais aeroportos foram modelados e licitados já considerando os efeitos da Pandemia Covid-19 sobre a curva de demanda dos serviços.

O Gráfico 2 apresenta os dados consolidados do quantitativo de pleitos apresentados pelas concessionárias, por situação e por ano de apresentação do pleito:

Gráfico 2 – Pleitos de revisão extraordinária apresentados pelas concessionárias de infraestrutura aeroportuária, por situação e por ano

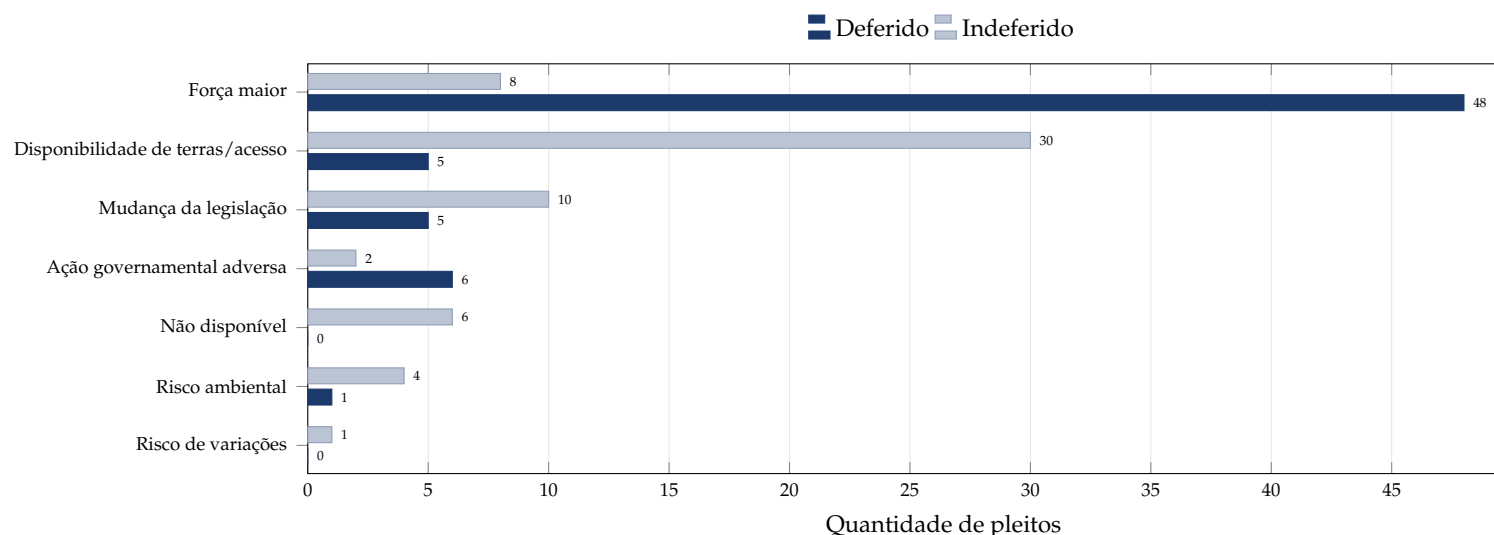


Fonte: Anac (2024). Elaboração própria.

O período de 2020 a 2023 foi marcado pela apresentação de pleitos relacionados à Pandemia da Covid-19: 61 pedidos de revisão extraordinária, totalizando cerca de R\$ 28 bilhões. Desse total, 50 pleitos foram deferidos, no montante de aproximadamente R\$ 7 bilhões, e 11 pleitos foram indeferidos, os quais perfaziam cerca de R\$ 21 bilhões. Antes desse período, nenhum aeroporto/bloco de aeroportos da quarta e quinta rodadas havia apresentado pedido de revisão extraordinária.

O Gráfico 3 apresenta os dados consolidados do quantitativo de pleitos apresentados pelas concessionárias, por situação e por categoria de risco:

Gráfico 3 – Pleitos de revisão extraordinária apresentados pelas concessionárias de infraestrutura aeroportuária, por situação e por categoria de risco



Fonte: Anac (2024). Elaboração própria.

O Quadro 4 detalha os pleitos de revisão extraordinária solicitados pelas concessionárias, por situação e por categoria e subcategoria de riscos, conforme capitulação constante do pedido:

Quadro 4 – Dados consolidados relativos aos pleitos de revisão extraordinária apresentados pelas concessionárias, por situação e categoria e subcategoria de risco (R\$)

Categoria e subcategoria do risco	Quant.	%	Valor do pleito	%	Valor deferido	%
Deferido	65	51,59%	9.940.454.871,80	21,17%	6.476.173.562,72	65,15%
<i>Risco de força maior</i>	48	38,10%	7.741.011.580,10	16,48%	6.049.598.306,93	78,15%
Climático	1	0,79%	559.665.000,00	1,19%	425.968.000,00	76,11%
Pandemia	47	37,30%	7.181.346.580,10	15,29%	5.623.630.306,93	78,31%
<i>Risco de ação governamental material adversa</i>	6	4,76%	819.541.072,42	1,75%	349.307.750,64	42,62%
Mudança de legislação tributária	5	3,97%	247.024.621,23	0,53%	48.658.240,86	19,70%
<i>Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local</i>	5	3,97%	1.129.255.063,05	2,40%	24.411.520,63	2,16%
Acesso ao site e infraestrutura associada	2	1,59%	43.245.934,03	0,09%	5.498.377,36	12,71%
Condição de ativo existente	1	0,79%	12.116.164,07	0,03%	8.791.191,32	72,56%
Condição do local	1	0,79%	2.955.229,95	0,01%	2.977.737,85	100,76%
Provisão de terrenos adicionais temporários	1	0,79%	1.070.937.735,00	2,28%	7.144.214,10	0,67%
<i>Risco ambiental</i>	1	0,79%	3.622.535,00	0,01%	4.197.743,66	115,88%
Indeferido	61	48,41%	37.020.261.925,85	78,83%	–	0,00%
<i>Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local</i>	30	23,81%	1.054.331.461,65	2,25%	–	0,00%
Acesso ao site e infraestrutura associada	9	7,14%	287.116.374,83	0,61%	–	0,00%
Condição de ativo existente	21	16,67%	767.215.086,82	1,63%	–	0,00%
<i>Risco de mudança da legislação</i>	10	7,94%	2.316.631.624,52	4,93%	–	0,00%
Mudança de legislação tributária	5	3,97%	67.584.308,46	0,14%	–	0,00%
Mudança de regulação técnica	5	3,97%	2.249.047.316,06	4,79%	–	0,00%
<i>Risco de força maior</i>	8	6,35%	30.913.214.087,78	65,83%	–	0,00%
Crise econômica	1	0,79%	13.300.000.000,00	28,32%	–	0,00%
Pandemia	7	5,56%	17.613.214.087,78	37,51%	–	0,00%
Não disponível	6	4,76%	1.441.226.933,94	3,07%	–	0,00%
<i>Risco ambiental</i>	4	3,17%	8.627.604,00	0,02%	–	0,00%
<i>Risco de ação governamental material adversa</i>	2	1,59%	1.194.853.806,27	2,54%	–	0,00%
<i>Risco de variações</i>	1	0,79%	91.376.407,69	0,19%	–	0,00%
Total Geral	126	100,00%	46.960.716.797,65	100,00%	6.476.173.562,72	13,79%

Fonte: Anac (2024). Elaboração própria.

A ocorrência de eventos classificados como força maior foi a capitulação mais invocada pelas concessionárias. No total, 56 pleitos (44,4%), e, em termos financeiros, R\$ 38,6 bilhões (82,3%). Entretanto, apenas R\$ 6 bilhões (15,65%) desse montante foi deferido, o que indica grande discrepância entre as expectativas das concessionárias e a prática regulatória.

Dentro dessa categoria, a subcategoria de pandemia destaca-se com 54 pleitos, evidenciando o impacto substancial da COVID-19 no setor. A prevalência de pleitos associados a riscos de força maior, sobretudo a pandemia, revela a magnitude com que eventos globais inesperados podem impactar o setor de infraestrutura aeroportuária. Comparativamente, a categoria de crise econômica, apesar de envolver o valor pleiteado expressivo de R\$ 13,3 bilhões, não teve qualquer valor deferido.

Outro destaque é o risco de disponibilidade de terras e acesso, que motivou a apresentação de 35 pleitos (27,78%), dos quais apenas cinco (3,97%) foram deferidos, no montante de aproximadamente R\$ 24 milhões, cerca de 2,4% dos valores pleiteados. A grande maioria dos eventos enquadrados nessa categoria está relacionada à subcategoria “condições do ativo existente”. São situações em que as concessionárias alegam vício oculto relacionados aos ativos que lhes foram transferidos ou em condições mais precárias que as declaradas à época da licitação e que geraram despesas não previstas originalmente.

Ao analisar o risco de mudança na legislação, nota-se que, embora a quantidade de pleitos não seja tão elevada, 15 pleitos, os valores pleiteados totalizam R\$ 2,56 bilhões, dos quais foram deferidos apenas 48,5 milhões (1,90%). Dez pleitos fundamentados na concretização de risco de mudança na legislação referiam-se a alterações em aspectos tributários incidentes, direta ou indiretamente, sobre a concessão, no total de R\$ 314 milhões (12,27%). Os outros cinco pedidos foram fundamentados na mudança de regulamentação técnica, ou seja, regulamentações supervenientes aprovadas pela Anac que ocasionaram maiores investimentos ou custos operacionais para as concessionárias, no montante de R\$ 2,2 bilhões.

Finalmente, cinco pleitos formulados foram fundamentados na materialização de risco ambiental, no montante de R\$ 12,2 milhões e apenas um deferido, equivalente a R\$ 3,6 milhões (34,27%).

4.3. Fundamentos das decisões da Anac sobre os pleitos de revisão extraordinária

A análise empreendida pela Anac acerca dos pedidos de revisão extraordinária se dá em etapas. Em breve síntese, no primeiro momento, a Agência verifica se o evento está enquadrado como risco alocado ao poder concedente. Se enquadrado, em segundo momento, avalia se há nexo causal entre o evento e o efeito alegado pelas concessionárias e, em sendo observado, em um terceiro momento, passa à mensuração financeira do impacto. Se, por outro lado, o evento não se enquadra como risco alocado ao poder concedente, indefere o pleito, de pronto (em segundo momento, a Agência ainda averigua se há cobertura para o evento nas instituições financeiras).

Pela análise dos processos, constata-se que a Agência deferiu o pleito, ainda que parcialmente, em 65 pedidos de revisão extraordinária, ou seja, em 65 casos (51,9%) reconheceu que o evento configurava a materialização de risco alocado ao poder concedente, conforme capitulação do risco indicada pelas concessionárias.

Em que pese o pronto reconhecimento acerca do enquadramento da Pandemia da Covid-19 como risco alocado ao poder concedente, a extensão e as consequências dos seus efeitos foi e ainda é bastante controvertida. Isso porque, de acordo com a Procuradoria Federal junto à Anac,³³ durante a vigência das restrições operacionais impostas pelo poder concedente e em período posterior, em que ainda estariam vivos os efeitos da Pandemia da Covid-19, haveria relação direta entre o evento e a redução do fluxo de demanda por serviços aeroportuários e a exploração de áreas comerciais nos terminais.

Assim, as medidas para enfrentar a Pandemia representaram casos de força maior, visto terem alterado significativamente a demanda esperada durante sua vigência, de modo que esses impactos devem ser considerados riscos do poder concedente, enquadrado na cláusula 5.2.8 do contrato, justificando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor das concessionárias.

O referido Parecer, contudo, destaca que isso não implicaria que todas as mudanças no cenário pós-pandêmico deveriam ser suportadas pelo poder concedente, uma vez que, nos termos do contrato de concessão, o risco de variação da demanda é atribuído às concessionárias. Logo, a variação de demanda não poderia ser totalmente considerada na recomposição econômico-financeira da concessão, mas tão somente a variação de demanda diretamente relacionada à Pandemia. Atribuir todas as variações de demanda do cenário pré-pandêmico ao pós-pandêmico ao poder concedente contraria a estrutura contratual, a matriz de risco e a isonomia que norteou o processo de licitação da concessão.

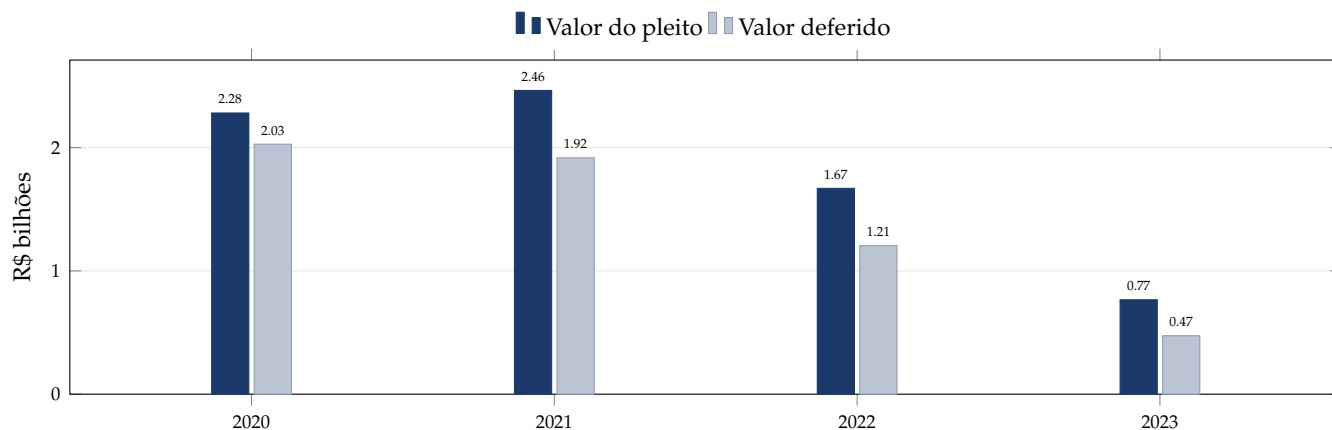
O problema de ordem prática, conforme pontuou a Anac,³⁴ estaria na dificuldade em distinguir de maneira objetiva os efeitos da pandemia daqueles resultantes de outros eventos, especialmente ao longo de extenso período, o que elevaria o risco de aplicar o instituto do reequilíbrio de forma inadequada, com prejuízo ao interesse público.

Nesse contexto, em linha com o posicionamento externado pela Procuradoria Federal junto à Anac, acolhido pela Agência, as concessionárias apresentaram pleitos anuais de revisão extraordinária, todos deferidos parcialmente. Nota-se, no entanto, a partir da evolução dos valores totais pleiteados pelas concessionárias em decorrência do referido evento e dos valores totais deferidos pela Anac, entre 2020 e 2023, a redução do impacto dos efeitos do evento Pandemia Covid-19, ano a ano, conforme Gráfico 4:

Gráfico 4 – Dados consolidados relativos aos pleitos de revisão extraordinária em decorrência do evento Pandemia Covid-19 entre 2020 e 2023 (R\$)

³³ ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO. Procuradoria Federal Especializada junto à Anac. Parecer n. 00143/2021/PROT/PFEANAC/PGF/AGU, de 11 de agosto de 2021.

³⁴ AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Anac). Nota Técnica nº 13/2021/SRA. 2021.



Fonte: Anac (2024). Elaboração própria.

Outro evento rechaçado pela Anac por entender configurado risco da concessionária são as oscilações econômicas (e sua influência na demanda). A Agência indeferiu pedido de revisão extraordinária em que determinada concessionária pleiteou compensação financeira no montante de R\$ 13,3 bilhões, sob o argumento de que grave crise econômica teria impactado a demanda e frustrado receita da concessionária.

No entender da Anac, os ciclos econômicos que ocorrem no País não configuram força maior. As crises econômicas ou períodos de crescimento intenso são riscos inerentes à atividade comercial, sendo encargos ou benefícios típicos dos negócios. Ademais, a questão sobre a previsibilidade ou não dos ciclos econômicos torna-se irrelevante diante de distribuição de riscos claramente definida, especialmente no que diz respeito ao risco de demanda, que foi alocado à concessionária no contrato, discutido publicamente e conhecido pelas proponentes no momento do leilão.³⁵

Por fim, em 7 pedidos de revisão extraordinária houve o enquadramento do evento como risco do poder concedente, no entanto, não restou comprovado o nexo causal entre o evento e o prejuízo financeiro alegado pela concessionária.

5. Conclusões

O programa de concessões de aeroportos no Brasil tem desempenhado papel crucial no desenvolvimento do setor no país, ao promover melhorias significativas na infraestrutura, na qualidade dos serviços, na eficiência operacional e na capacidade de atender à crescente demanda por serviços de transporte aéreo.

A quebra do monopólio público da exploração da infraestrutura aeroportuária brasileira representou passo importante para a modernização do setor, com a geração de benefícios significativos em termos de investimento, eficiência e qualidade de serviço. Sob gestão privada, muitos aeroportos brasileiros registraram melhorias em índices de satisfação dos passageiros e de eficiência operacional. Contudo, esse processo também trouxe desafios, como a necessidade de regulação eficaz para garantir o contínuo alinhamento de interesses entre os parceiros público e o privado.

Os dados ora sistematizados corroboram a hipótese de estudo inicial de que os principais riscos que motivaram os pedidos de revisão extraordinária e cujos desequilíbrios econômico-financeiros não foram reconhecidos pela Anac, materializavam, em verdade, direta ou indiretamente risco de demanda, contratualmente alocado às concessionárias e, assim, não passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro. Em linha com a literatura econômica sobre a regulação econômica de infraestruturas de transporte, os dados obtidos a partir do presente estudo confirmam que o comportamento da demanda é um dos maiores fatores de risco relacionados às concessões de infraestrutura aeroportuária.

Com efeito, as discussões afetas à individualização dos impactos relacionados à concretização de cada um dos riscos expõem, em grande medida, as dificuldades associadas à promoção do reequilíbrio econômico-financeiro e à capacidade de a concessionária lidar com risco de demanda no longo prazo em contratos estruturados na forma de regulação por contrato, e, desse modo, reacendem os debates acerca da regulação por contrato em concessões de infraestrutura.

A crise econômica de 2014/2016 e a Pandemia da Covid-19 colocaram em prova a capacidade das concessionárias de lidar com o risco de demanda no longo prazo, ou seja, no decurso de todo o período de vigência do ajuste, sem a possibilidade de realinhamento amplo das bases contratuais. Do mesmo modo, a aplicabilidade do modelo pela Agência Reguladora, com a consequente implementação de reequilíbrios econômico-financeiros também está sendo desafiada, dadas as dificuldades associadas às projeções econômica e à distinção, de maneira objetiva, dos efeitos da pandemia daqueles resultantes de outros eventos, cujos riscos são atribuídos às concessionárias.

Note-se que o evento Pandemia da Covid-19, reconhecido pela Agência como força maior, configura evento que materializa risco alocado ao poder concedente, mas cujo efeito repercute, em grande medida, em risco alocado à concessionária. Cuida-se de situação de intersecção de riscos e para a qual a metodologia contratualmente empregada nas revisões extraordinárias para a mensuração do reequilíbrio econômico-financeiro impõe enormes desafios e pode não ser a mais apropriada.

Para esses casos, é necessário reconhecer que o contrato, preservadas as bases da regulação por contrato, comporta, em sede de revisão extraordinária, espaço de flexibilidade regulatória para acomodar negociações entre as partes que

³⁵Veja-se, nesse sentido, indeferimento com base no Processo Anac n. 00058.542998/2017-14.

resultem em soluções objetivas para o reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, sem ensejar a revisão do fluxo de caixa marginal resultante. Essa construção guarda consonância com a essência negocial das revisões extraordinárias e o próprio papel institucional da Agência Reguladora a ser delimitado juntamente com as concessionárias. Conforme assevera Garcia,³⁶ a regulação por contrato é intrinsecamente incompleta e possui lacunas que necessitam de ação integrativa por parte da agência reguladora, para assegurar o equilíbrio entre os interesses das partes envolvidas.

Em que pese a modificação da matriz de risco para comportar o compartilhamento do risco de demanda seja, aparentemente, a solução mais óbvia, trata-se, em verdade, de solução que impacta fortemente a estrutura de incentivos dos contratos de concessão, de modo que eventual discussão nesse sentido deve ser bastante refletida, sob pena de gerar ineficiências decorrentes da redução do incentivo para aumentar tráfego de passageiros e cargas, para melhorar a qualidade dos serviços ou para inovar e buscar menor custo operacional.

Com efeito, o estudo sobre os pedidos de revisão extraordinária dos contratos de concessão de aeroportos indica a importância de se avaliar as implicações de longo prazo de as concessionárias suportarem, por todo o período contratual, sem mecanismos de realinhamento ao cenário factual, os riscos que lhes são atribuídos, em particular o risco de demanda, em economia tão instável macroeconomicamente como o Brasil.

Referências

- ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO. Procuradoria Federal Especializada junto à Agência Nacional de Aviação Civil. Parecer n. 00143/2021/PROT/PFEANAC/PGF de 11 de agosto de 2021. 2021.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Anac). Contrato de Concessão do Aeroporto SBGR. 2012.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Anac). Audiência pública n. 11/2018. Anexo: aspectos de regulação econômica. 2018.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Anac). Nota Técnica n. 13/2021/SRA. 2021.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Anac). Informações sobre Pedidos de Revisão Extraordinária dos Contratos de Concessão Aeroportuária no formato XLSX (atualizado em 7 de agosto de 2024). 2024.
- ALLEN & OVERY. Global Infrastructure Hub, Ferramenta de Alocação de Riscos de PPP/Transporte (Aeroporto). 2019.
- BARROS, C. C. de. *Regulação de infraestrutura aeroportuária no Brasil: a efetividade da regulação por incentivos*. Dissertação de Mestrado profissional em Economia no Setor Público. Brasília: UnB, 2020.
- BETANCOR, O.; RENDEIRO, R. *Regulating privatized infrastructure and airport services*. World Bank Institute Governance, Regulation, and Finance, 1999.
- BOOZ, A. H.; MUSTAFA, Z. H. (Editor). *Investment in air transport infrastructure: Guidance for developing private participation*. Washington, D.C.: World Bank Group, 2010.
- BRAGANÇA, G. G. F.; CAMACHO, F. T. Uma nota sobre o repasse de ganhos de produtividade em setores de infraestrutura no Brasil (fator x). *Radar*, Brasília, n. 22, p. 7–16, nov. 2012.
- CAMACHO, F. T.; RODRIGUES, B. C. L. Regulação econômica de infraestrutura: como escolher o modelo mais adequado? *Revista do BNDES*, n. 41, p. 217–288, jun. 2014.
- DECKER, C. *Modern economic regulation: an introduction to theory and practice*. Cambridge: Cambridge University Press, 2015.
- DOGANIS, Rigas. *The airport business*. Routledge, 1996.
- FINGER, M. *Network Industries: a research overview*. London and New York: Routledge, 2020.
- FRANCO, V. G. *Parcerias público-privadas no Brasil: em busca de eficiência por meio da alocação de riscos*. Dissertação (Mestrado em Economia Política) — Programa de Estudos Pós-Graduados em Economia Política da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2007.
- FUERST, F.; GROSS, S.; KLOSE, U. The sky is the limit? The determinants and constraints of european airports commercial revenues. *Journal of Air Transport Management*, 2011.
- GALÍPOLO, G. M.; HENRIQUES, E. S. Rentabilidade e equilíbrio econômico-financeiro do contrato. In: MOREIRA, Egon Bockmann (coord.). *Tratado do equilíbrio econômico-financeiro: contratos administrativos, concessões, parcerias público-privadas, Taxa Interna de Retorno, prorrogação antecipada e relicitação*. 2. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2019.
- GARCIA, F. A. A mutabilidade e incompletude na regulação por contrato e a função integrativa das Agências. *Revista de Contratos Públicos*, Belo Horizonte, ano 3, n. 5, mar./ago. 2014.
- GÓMEZ-IBÁÑEZ, José A. *Regulating infrastructure: monopoly, contracts, and discretion*. Harvard University Press, 2006.
- GUASCH, J. Luis. *Granting and renegotiating infrastructure concessions: Doing it right*. World Bank Publications, 2004.
- KASARDA, J. D.; LINDSAY, G. *Aerotrópole: o modo como viveremos no futuro*. São Paulo: DVS, 2012.
- LITTLECHILD, S. C.; BEESLEY, Michael. The regulation of privatized monopolies in the United Kingdom. *Rand Journal of Economics*, v. 20, n. 3, p. 454–472, 1989.
- LONGO, D. R.; FONSECA, R. S. Evolução regulatória dos processos de concessão aeroportuária. In: SILVA, Mauro Santos (org.). *Concessões e parcerias público-privadas: políticas públicas para provisão de infraestrutura*. Brasília: IPEA, 2022.
- MATTOS, César; TOKESHI, Helcio. A evolução recente dos contratos de concessão no Brasil. *Infraestrutura: eficiência e ética*, p. 117–147, 2017.
- MCKINSEY & COMPANY. *Estudo do setor de transporte aéreo do Brasil: relatório consolidado*. Rio de Janeiro: McKinsey & Company, 2010.
- RIBEIRO, M. P.; PRADO, L. N. *Comentários à lei de PPP — Parceria público-privada: fundamentos econômico-jurídicos*. São Paulo: Malheiros, 2007.
- RIBEIRO, M. P. *Concessões e PPPs: melhores práticas em licitações e contratos*. São Paulo: Atlas, 2011.
- SAMPAIO, R. S. S.; DE CARVALHO, F. G.; GLANZMANN, R. S.; LONGO, WEBER, J. R. Outorgas aeroportuárias e a evolução histórica dos contratos de concessão. *Publicações da Escola Superior da AGU*, v. 13, n. 4 pt.1, 2021.
- TIROLE, J. *Economia do bem comum*. Tradução de André Telles. Rio de Janeiro: Zahar, 2020.
- WORLD BANK. *Allocating Risks in Public-Private Partnerships*. 2016.

³⁶GARCIA, F. A. A mutabilidade e incompletude na regulação por contrato e a função integrativa das Agências. *Revista de Contratos Públicos*, Belo Horizonte, ano 3, n. 5, mar./ago. 2014.

Apêndices

Apêndice I — Quadro consolidado do resultado dos leilões das sete rodadas de concessão de aeroportos

Ativo	Ano	Rod.	Col.	Consórcio	Formação	Perfil	Outorga (R\$)	Out. mínima	Ágio
SBSG	2011	1ª	1ª	CONSÓRCIO INFRAMÉRICA	Infravix Participações S/A e Corporación América S/A	Obra	170.000.000,00	51.700.000,00	228,8%
SBSG	2011	1ª	2ª	CONSÓRCIO AEROPORTOS BRASIL	MPE Montagens e Projetos Especiais S.A e Instituto de Transportes Aéreos do Brasil – ITA Brasil	Obra	166.000.000,00	51.700.000,00	221,1%
SBSG	2011	1ª	3ª	CONSÓRCIO ATP-CONTRATEC	ATP Engenharia Ltda. e CONTRATEC – Hidrologia, Manutenção e Serviços Ltda. – EPP	Obra	62.040.000,00	51.700.000,00	20,0%
SBSG	2011	1ª	4ª	CONSÓRCIO AEROLESTE POTIGUAR	TPI – Triunfo Participações e Investimentos S.A e FCC Construción S/A	Obra	51.700.000,00	51.700.000,00	0,0%
SBGR	2012	2ª	1ª	CONSÓRCIO INVEPAR - ACSA	OAS, Previ, Petros e Funcef	Obra	16.213.000.000,00	3.424.000.000,00	373,5%
SBGR	2012	2ª	2ª	CONSÓRCIO AEROPORTOS DO BRASIL	EcoRodovias e Fraport	Obra	12.863.000.000,00	3.424.000.000,00	275,7%
SBGR	2012	2ª	3ª	CONSÓRCIO OBA - OPERADORA BRASILEIRA DE AEROPORTOS	Obrascon Huarte Lain Brasil S.A. e AENA Desarrollo Internacional S.A.	Obra	12.000.000.000,00	3.424.000.000,00	250,5%
SBGR	2012	2ª	4ª	CONSÓRCIO AERONÁUTICO OPERADOR	Grupo CCR e Zurich AG	Obra/ operação	8.872.500.000,00	3.424.000.000,00	159,1%
SBGR	2012	2ª	5ª	CONSÓRCIO ADVENT-ASUR	Advent International e Asur (México)	Operação	8.530.000.000,00	3.424.000.000,00	149,1%
SBGR	2012	2ª	6ª	CONSÓRCIO NOVAS ROTAS	Odebrecht e Changi	Obra	8.321.777.000,23	3.424.000.000,00	143,0%
SBGR	2012	2ª	7ª	CONSÓRCIO SÓCRATES	Cabinda Participações S.A e Schipol	Obra	6.120.000.000,00	3.424.000.000,00	78,7%
SBGR	2012	2ª	8ª	CONSÓRCIO AEROPORTOS DO BRASIL	Queiroz Galvão e Ferrovia	Obra	6.010.000.000,00	3.424.000.000,00	75,5%
SBKP	2012	2ª	1ª	CONSÓRCIO AEROPORTOS BRASIL	Triunfo Participações e Investimentos, UTC Participações e Egis Airport Operation	Obra	3.821.000.000,00	1.471.000.000,00	159,8%
SBKP	2012	2ª	2ª	CONSÓRCIO NOVAS ROTAS	Odebrecht e Changi	Obra	2.524.555.000,18	1.471.000.000,00	71,6%
SBKP	2012	2ª	3ª	CONSÓRCIO OBA - OPERADORA BRASILEIRA DE AEROPORTOS	Obrascon Huarte Lain Brasil S.A. e AENA Desarrollo Internacional S.A.	Obra	1.700.000.000,00	1.471.000.000,00	15,6%
SBBR	2012	2ª	1ª	CONSÓRCIO INFRAMERICA AEROPORTOS	Infravix Participações S/A e Corporación América S/A	Obra	4.501.132.500,00	582.000.000,00	673,4%
SBBR	2012	2ª	2ª	CONSÓRCIO OBA - OPERADORA BRASILEIRA DE AEROPORTOS	Obrascon Huarte Lain Brasil S.A. e AENA Desarrollo Internacional S.A.	Obra	4.400.000.000,00	582.000.000,00	656,0%
SBBR	2012	2ª	3ª	CONSÓRCIO ADC & HAS-FIDENS-MILLSTREAM	Fidens Engenharia S/A e ADC & HAS Airports Inc	Obra	3.901.000.000,00	582.000.000,00	570,3%
SBBR	2012	2ª	4ª	CONSÓRCIO AEROPORTOS DO BRASIL	EcoRodovias e Fraport	Obra	2.500.000.000,00	582.000.000,00	329,6%
SBBR	2012	2ª	5ª	CONSÓRCIO AERONÁUTICO OPERADOR	Grupo CCR e Zurich AG	Obra/ operação	982.800.000,00	582.000.000,00	68,9%
SBBR	2012	2ª	6ª	CONSÓRCIO NOVAS ROTAS	Odebrecht e Changi	Obra	582.000.001,00	582.000.000,00	0,0%
SBGL	2013	3ª	1ª	AEROPORTOS DO FUTURO	Odebrecht TransPort e aeroporto de Cingapura Changi	Obra	19.018.888.000,00	4.828.026.000,00	293,9%
SBGL	2013	3ª	2ª	SÓCRATES	Carioca Engenharia, GP Investimentos e as operadoras dos aeroportos de Paris (Aéroports de Paris - ADP) e de Amsterdã, Schiphol	Obra	14.500.000.000,00	4.828.026.000,00	200,3%
SBGL	2013	3ª	3ª	NOVO AEROPORTO GALEÃO	EcoRodovias e Fraport	Obra	13.113.250.000,00	4.828.026.000,00	171,6%
SBGL	2013	3ª	4ª	ALIANÇA ATLÂNTICA AEROPORTOS	Queiroz Galvão, Ferrovia e Faero Latam	Obra	6.566.115.000,00	4.828.026.000,00	36,0%
SBCF	2013	3ª	1ª	AEROBRASIL	Grupo CCR e Zurich AG	Obra/ operação	1.820.000.000,00	1.096.372.000,00	66,0%
SBCF	2013	3ª	2ª	ALIANÇA ATLÂNTICA AEROPORTOS	Queiroz Galvão, Ferrovia e Faero Latam	Obra	1.800.000.000,00	1.096.372.000,00	64,2%

Ativo	Ano	Rod.	Col.	Consórcio	Formação	Perfil	Outorga (R\$)	Out. mínima	Ágio
SBPA	2017	4ª	1ª	FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE	Fraport	Operação	290.512.229,00	30.512.229,00	852,1%
SBPA	2017	4ª	2ª	ZURICH AIRPORT INTERNATIONAL AG	Zurich	Operação	276.110.326,00	30.512.229,00	804,9%
SBSV	2017	4ª	1ª	CONSÓRCIO VINCI AIRPORTS	Vinci	Operação	660.943.107,00	309.943.107,00	113,2%
SBFL	2017	4ª	1ª	ZURICH AIRPORT INTERNATIONAL AG	Zurich	Operação	83.333.333,33	52.735.236,00	58,0%
SBFL	2017	4ª	2ª	CONSÓRCIO VINCI AIRPORTS	Vinci	Operação	79.000.000,00	52.735.236,00	49,8%
SBFZ	2017	4ª	1ª	FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE	Fraport	Operação	425.000.000,00	360.230.346,00	18,0%
SBFZ	2017	4ª	2ª	CONSÓRCIO VINCI AIRPORTS	Vinci	Operação	424.000.000,00	360.230.346,00	17,7%
Bloco Nordeste	2019	5ª	1ª	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL SME S.A.	Aena	Operação	1.900.000.000,00	171.064.199,58	1010,7%
Bloco Nordeste	2019	5ª	2ª	ZURICH AIRPORT LATIN AMERICA LTDA	Zurich	Operação	1.851.000.000,00	171.064.199,58	982,0%
Bloco Nordeste	2019	5ª	3ª	CONSÓRCIO REGIÃO NORDESTE	Pátria e a alemã Avialliance	Operação	1.795.000.000,00	171.064.199,58	949,3%
Bloco Nordeste	2019	5ª	4ª	CPC COMPANHIA DE PARTICIPAÇÕES EM CONCESSÕES	Grupo CCR	Obra	1.007.000.000,00	171.064.199,58	488,7%
Bloco Nordeste	2019	5ª	5ª	FRAPORT BRASIL HOLDING GMBH	Fraport	Operação	850.490.000,00	171.064.199,58	397,2%
Bloco Nordeste	2019	5ª	6ª	VINCI AIRPORTS SAS	Vinci	Operação	351.000.000,00	171.064.199,58	105,2%
Bloco Centro- Oeste	2019	5ª	1ª	CONSÓRCIO AEROESTE	Socicam e Sinart	Operação	40.000.000,00	826.551,73	4739,4%
Bloco Centro- Oeste	2019	5ª	2ª	CONSÓRCIO CONSTRUCAP - AGUNSA	CONSTRUCAP - CCPS Engenharia e Comércio S/A e AGENCIAS Universales S.A.	Obra	31.500.000,00	826.551,73	3711,0%
Bloco Sudeste	2019	5ª	1ª	ZURICH AIRPORT LATIN AMERICA LTDA	Zurich	Operação	437.000.000,00	46.981.601,13	830,2%
Bloco Sudeste	2019	5ª	2ª	ADP DO BRASIL - PARTICIPAÇÕES S/A	Adp	Operação	304.000.000,00	46.981.601,13	547,1%
Bloco Sudeste	2019	5ª	3ª	CPC COMPANHIA DE PARTICIPAÇÕES EM CONCESSÕES	Grupo CCR	Obra	167.007.000,00	46.981.601,13	255,5%
Bloco Sudeste	2019	5ª	4ª	FRAPORT BRASIL HOLDING GMBH	Fraport	Operação	125.002.585,00	46.981.601,13	166,1%
Bloco Sul	2021	6ª	1ª	COMPANHIA DE PARTICIPAÇÕES EM CONCESSÕES	Grupo CCR	Obra/operação	128.000.000,00	130.203.558,76	1534,4%
Bloco Sul	2021	6ª	2ª	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL	AENA	Operação	1.050.000.000,00	130.203.558,76	706,4%
Bloco Sul	2021	6ª	3ª	INFRAESTRUTURA BRASIL HOLDING XII	Pátria e Aeroporto de Houston	Operação	300.000.000,00	130.203.558,76	130,4%
Bloco Norte	2021	6ª	1ª	VINCI AIRPORTS SAS	Vinci	Operação	420.000.000,00	47.865.091,02	777,5%
Bloco Norte	2021	6ª	2ª	CONSÓRCIO AEROBRASIL	ADP do Brasil Participações - Egis Projects AS - GLP Y Participações AS	Operação	50.000.000,00	47.865.091,02	4,5%
Bloco Central	2021	6ª	1ª	COMPANHIA DE PARTICIPAÇÕES EM CONCESSÕES	Grupo CCR	Obra/operação	754.000.000,00	8.146.055,39	9156,0%
Bloco Central	2021	6ª	2ª	CONSÓRCIO CENTRAL AIRPORTS	Socicam Infraestrutura e o fundo de investimento XP Infra III	Operação	40.327.869,56	8.146.055,39	395,1%
Bloco Central	2021	6ª	3ª	ACI DO BRASIL	Inframérica	Operação	9.787.878,99	8.146.055,39	20,2%
Bloco Aviação Geral	2022	7ª	1ª	XP INFRA IV FIP EM INFRAESTRUTURA	XP	Operação	141.400.000,00	141.388.607,98	0,0%
Bloco Norte II	2022	7ª	1ª	CONSÓRCIO NOVO NORTE AEROPORTOS	Socicam e Dix Empreendimentos	Operação	125.000.000,00	56.875.878,09	119,8%
Bloco Norte II	2022	7ª	2ª	VINCI AIRPORTS SAS	Vinci	Operação	115.000.000,00	56.875.878,09	102,2%
Bloco SP/MS/PA/MG	2022	7ª	1ª	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL S.M.E., S.A.	Aena	Operação	2.450.000.000,00	740.132.333,48	231,0%

Fonte: Anac. Elaboração própria.

Apêndice II — Contrato de Concessão de SBGR, firmado em 14 de junho de 2012 (texto compilado até o Termo Aditivo n. 6, de 17 de dezembro de 2020) — Capítulo VI

CAPÍTULO VI — DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

6.1. Sempre que atendidas as condições do Contrato e respeitada a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

6.2. O equilíbrio econômico-financeiro do contrato será preservado por meio de mecanismos de reajuste e de revisão.

(...)

Seção I — Do Reajuste

6.3. O reajuste incidirá sobre as Tarifas previstas no Anexo 4 — Tarifas a fim de preservar o equilíbrio econômico-financeiro pactuado, com exceção das tarifas fixadas em percentuais.

6.4. Quando da emissão da Ordem de Serviço da FASE I as Tarifas previstas no Anexo 4 — Tarifas serão reajustadas pelo IPCA, tendo como referência a data da publicação do Edital, observando-se a seguinte fórmula:

(...)

6.5. Após o primeiro reajuste, as Tarifas previstas no Anexo 4 — Tarifas serão reajustadas anualmente pelo IPCA, tendo como referência a data do último reajuste, observando-se a seguinte fórmula:

(...)

Seção II — Da Revisão dos Parâmetros da Concessão

6.14. As Revisões dos Parâmetros da Concessão serão realizadas a cada período de 5 (cinco) anos do período da concessão.

6.15. A Revisão dos Parâmetros da Concessão tem como objetivo permitir a determinação:

6.15.1. dos Indicadores de Qualidade do Serviço;

6.15.2. da metodologia de cálculo dos fatores X e Q; e

6.15.3. da Taxa de Desconto a ser utilizada no Fluxo de Caixa Marginal.

(...)

Seção III — Da Revisão Extraordinária

6.20. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V — Seção I do Contrato, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária.

6.20.1. Para as hipóteses de Revisão Extraordinária que decorram de eventos relacionados aos riscos previstos nos itens 5.2.13 e 5.2.14, a Concessionária deverá apresentar à ANAC um pedido de revisão instruído com os documentos que demonstrem a responsabilidade do Poder Concedente pelos eventos, bem como comprovar os gastos efetivamente realizados.

(...)

6.26. Para fins de Revisão Extraordinária deverá ser considerado o Anexo 5 — Fluxo de Caixa Marginal, em que estão previstos os procedimentos para a elaboração do Fluxo de Caixa Marginal de cada evento gerador do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de calcular a compensação financeira que anule os impactos financeiros positivos ou negativos do evento que ensejou o desequilíbrio.

Fonte: Contrato de Concessão do Aeroporto SBGR (Anac, 2012).

Apêndice III — Contrato de Concessão do Aeroporto SBGR firmado em 14 de junho de 2012 (texto compilado até o Termo Aditivo n. 6, de 17 de dezembro de 2020) — Capítulo V

CAPÍTULO V — DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS

5.1. Os riscos decorrentes da execução da Concessão serão alocados ao Poder Concedente e à Concessionária, consoante as seguintes disposições.

Seção I — Dos Riscos do Poder Concedente

5.2. Constituem riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária, nos termos deste contrato:

5.2.1. mudanças no Projeto Básico por solicitação da ANAC ou de outras entidades públicas, salvo se tais mudanças decorrerem da não-conformidade do Projeto Básico com a legislação em vigor ou com as informações contidas no PEA;

5.2.2. mudanças nas especificações dos serviços em decorrência de novas exigências de procedimentos de segurança por solicitação da ANAC ou decorrentes de nova legislação ou regulamentação públicas brasileiras;

5.2.3. restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária;

5.2.4. atrasos na liberação do acesso ao local das obras ou impossibilidade de imissão na posse por fatos não imputáveis à Concessionária e que gerem prejuízos a ela;

5.2.5. criação de benefícios tarifários pelo Poder Público;

5.2.6. criação ou extinção de Tarifas Aeroportuárias;

5.2.7. mudança na legislação tributária que aumente custos da obra, custos operacionais ou custos de manutenção de equipamentos, exceto as mudanças nos Impostos sobre a Renda;

5.2.8. ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito, exceto quando a sua cobertura possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da ocorrência ou quando houver apólices vigentes que cubram o evento;

5.2.9. existência de sítios ou bens arqueológicos na área do Aeroporto, assim como os custos decorrentes de tal evento;

5.2.10. os decorrentes de obrigações assumidas pelo Poder Concedente, relacionadas na Seção II — Do Poder Concedente do CAPÍTULO III — DOS DIREITOS E DEVERES;

5.2.11. atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública Federal exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária;

5.2.12. atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.

5.2.13. custos relacionados aos passivos decorrentes das relações trabalhistas anteriores à data de transferência do contrato de trabalho, tenham sido ou não objeto de reclamação judicial, incluindo os encargos previdenciários, observado o item 2.21.6;

5.2.14. custos relacionados aos passivos fiscais, previdenciários, cíveis e outros que decorram de atos ou fatos anteriores ao Estágio 3 da Fase I-A, salvo se decorrentes de atos da Concessionária relacionados à execução da Fase I-B do Contrato; e

5.2.15. custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão.

5.2.15.1. Custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à Data de Eficácia do Contrato.

5.3. Salvo os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente no Contrato, a Concessionária é exclusiva e integralmente responsável por todos os demais riscos relacionados a presente Concessão.

Seção II — Dos Riscos da Concessionária

5.4. Observado o disposto no item 5.3, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária:

5.4.1. aumentos de preço nos insumos para a execução das obras, salvo aqueles que decorram diretamente de mudanças tributárias, nos termos do item 5.2.7;

5.4.2. investimentos, custos ou despesas adicionais decorrentes da elevação dos custos operacionais e de compra ou manutenção dos equipamentos;

5.4.3. não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do Aeroporto, com exceção apenas do disposto no item 5.2.3;

5.4.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária; **5.4.5.** investimentos, custos ou despesas adicionais necessários para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato;

5.4.6. estimativa incorreta do cronograma de execução dos investimentos;

5.4.7. prejuízos decorrentes de falha na segurança no local de realização das obras; **5.4.8.** situação geológica do Aeroporto diferente da prevista para a execução das obras, salvo no tocante ao item 5.2.9;

5.4.9. aumento do custo de capital, inclusive os resultantes de aumento das taxas de juros;

5.4.10. variação das taxas de câmbio;

5.4.11. variação da demanda pelos serviços prestados no Aeroporto;

5.4.12. inadimplência dos Usuários pelo pagamento das Tarifas;

5.4.13. prejuízos a terceiros, causados direta ou indiretamente pela Concessionária ou por qualquer outra pessoa física ou jurídica a ela vinculada, em decorrência de obras ou da prestação dos Serviços;

5.4.14. prejuízos decorrentes de erros na realização das obras que ensejem a necessidade de refazer parte ou a totalidade das obras;

5.4.15. atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões da Administração Pública federal exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Administração Pública Federal;

5.4.16. mudanças dos projetos apresentados pela Concessionária que não tenham sido solicitadas pela ANAC, com exceção do disposto no item 5.2.2;

5.4.17. mudanças tecnológicas implantadas pela Concessionária e que não tenham sido solicitadas pela ANAC;

5.4.18. greves realizadas por empregados contratados pela Concessionária ou pelas Subcontratadas e prestadoras de serviços à Concessionária;

5.4.19. custos de ações judiciais de terceiros contra a Concessionária ou Subcontratadas decorrentes da execução da Concessão, salvo se por fato imputável ao Poder Concedente e observado o disposto nos itens 5.2.13 e 5.2.14;

5.4.20. responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais, salvo aqueles decorrentes diretamente das obras realizadas pelo Poder Público, mencionadas no Anexo 3 — Obras de Poder Público e aqueles previstos no item 5.2.15;

5.4.21. impossibilidade de atingimento das capacidades previstas no Anexo 10 — Capacidade do Sistema de Pistas, quando não decorrente de decisão ou omissão de entes públicos;

5.4.22. ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito quando a sua cobertura seja aceita por instituições seguradoras, no mercado brasileiro;

5.4.23. custos de eventual rescisão dos contratos celebrados que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário que estejam em vigor no início do Estágio 3 da Fase I-A; e

5.4.24. quaisquer outros riscos afetos à execução do objeto da Concessão, que não estejam expressamente previstos no item 5.2.

5.5. A Concessionária declara:

5.5.1. ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no Contrato; e

5.5.2. ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua Proposta e assinatura do Contrato de Concessão.

5.6. A Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos não alocados expressamente ao Poder Concedente, em especial, a não realização da demanda projetada pela Concessionária, venham a se materializar.

Fonte: Contrato de Concessão do Aeroporto SBGR (Anac, 2012).

Apêndice IV — Quadro pleitos de revisão extraordinária apresentados pelas concessionárias, por ano, rodada e aeroporto/bloco (R\$)

Ano / Rodada / Aeroporto	Quant.	%	Valor do pleito	%	Valor deferido	%
2014	1	0,79%	258.361.955,00	0,55%	113.844.039,81	44,06%
2ª	1	0,79%	258.361.955,00	0,55%	113.844.039,81	44,06%
SBGR	1	0,79%	258.361.955,00	0,55%	113.844.039,81	44,06%
2015	3	2,38%	526.141.040,00	0,01	209.920.881,60	0,40
2ª	3	2,38%	526.141.040,00	1,12%	209.920.881,60	39,90%
SBKP	3	2,38%	526.141.040,00	1,12%	209.920.881,60	39,90%
2016	5	3,97%	1.388.692.869,03	2,96%	17.012.886,53	1,23%
1ª	1	0,79%	870.353.000,00	1,85%		0,00%
SBSG	1	0,79%	870.353.000,00	1,85%		0,00%
2ª	2	1,59%	297.678.000,00	0,63%	9.224.186,17	3,10%
SBBR	2	1,59%	297.678.000,00	0,63%	9.224.186,17	3,10%
3ª	2	1,59%	220.661.869,03	0,47%	7.788.700,36	3,53%
SBCF	1	0,79%	183.490.109,00	0,39%	3.229.653,75	1,76%
SBGL	1	0,79%	37.171.760,03	0,08%	4.559.046,61	12,26%
2017	30	23,81%	15.299.602.398,91	32,58%	34.543.882,28	0,23%
1ª	3	2,38%	68.782.000,00	0,15%		0,00%
SBSG	3	2,38%	68.782.000,00	0,15%		0,00%
2ª	21	16,67%	15.144.091.115,00	32,25%	12.217.182,62	0,08%

Ano / Rodada / Aeroporto	Quant.	%	Valor do pleito	%	Valor deferido	%
SBBR	4	3,17%	455.409.000,00	0,97%	4.133.637,77	0,91%
SBGR	15	11,90%	317.744.380,00	0,68%	939.330,75	0,30%
SBKP	2	1,59%	14.370.937.735,00	30,60%	7.144.214,10	0,05%
3ª SBCF	6	4,76%	86.729.283,91	0,18%	22.326.699,66	25,74%
SBGL	1	0,79%	12.631.478,00	0,03%	5.824.561,98	46,11%
2018	5	3,97%	74.097.805,91	0,16%	16.502.137,68	22,27%
1ª	13	10,32%	645.064.576,22	1,37%		0,00%
SBSC	3	2,38%	22.544.000,00	0,05%		0,00%
2ª	3	2,38%	22.544.000,00	0,05%		0,00%
SBGR	9	7,14%	330.920.378,86	0,70%		0,00%
SBGR	5	3,97%	195.216.872,86	0,42%		0,00%
3ª	4	3,17%	135.703.506,00	0,29%		0,00%
SBGL	1	0,79%	291.600.197,36	0,62%		0,00%
2019	1	0,79%	291.600.197,36	0,62%		0,00%
1ª	9	7,14%	56.125.496,94	0,12%	8.791.191,32	15,66%
SBSC	2	1,59%	26.272.164,07	0,06%	8.791.191,32	33,46%
2ª	2	1,59%	26.272.164,07	0,06%	8.791.191,32	33,46%
SBBR	4	3,17%	2.903.442,24	0,01%		0,00%
SBGR	2	1,59%	757.000,00	0,00%		0,00%
3ª	2	1,59%	2.146.442,24	0,00%		0,00%
SBGL	3	2,38%	26.949.890,63	0,06%		0,00%
2020	3	2,38%	26.949.890,63	0,06%		0,00%
1ª	17	13,49%	3.669.269.990,32	7,81%	2.084.435.022,66	56,81%
SBSC	1	0,79%	27.800.000,00	0,06%	20.499.736,34	73,74%
2ª	1	0,79%	27.800.000,00	0,06%	20.499.736,34	73,74%
SBBR	6	4,76%	2.507.913.899,97	5,34%	1.068.730.099,67	42,61%
SBGR	1	0,79%	216.800.000,00	0,46%	184.835.736,53	85,26%
SBKP	2	1,59%	987.078.642,14	2,10%	873.882.042,79	88,53%
3ª	3	2,38%	1.304.035.257,83	2,78%	10.012.320,35	0,77%
SBCF	3	2,38%	491.997.698,71	1,05%	479.745.237,38	97,51%
SBGL	1	0,79%	110.597.948,59	0,24%	111.106.944,50	100,46%
4ª	2	1,59%	381.399.750,12	0,81%	368.638.292,88	96,65%
SBFL	5	3,97%	394.943.208,74	0,84%	370.154.398,38	93,72%
SBFZ	1	0,79%	38.144.434,00	0,08%	37.193.403,34	97,51%
SBPA	2	1,59%	98.051.535,00	0,21%	98.524.484,07	100,48%
SBSV	1	0,79%	131.521.000,00	0,28%	119.441.744,26	90,82%
5ª	1	0,79%	127.226.239,74	0,27%	114.994.766,71	90,39%
Bloco Nordeste	2	1,59%	246.615.182,90	0,53%	145.305.550,89	58,92%
2021	2	1,59%	246.615.182,90	0,53%	145.305.550,89	58,92%
1ª	16	12,70%	19.832.502.782,32	42,23%	1.789.078.484,81	9,02%
SBSC	1	0,79%	22.333.409,42	0,05%	18.062.332,74	80,88%
2ª	1	0,79%	22.333.409,42	0,05%	18.062.332,74	80,88%
SBBR	4	3,17%	10.427.113.021,36	22,20%	936.490.258,86	8,98%
SBGR	2	1,59%	2.220.024.021,36	4,73%	136.814.886,52	6,16%
3ª	2	1,59%	8.207.089.000,00	17,48%	799.675.372,34	9,74%
SBCF	6	4,76%	8.916.164.776,91	18,99%	499.509.112,97	5,60%
SBGL	2	1,59%	906.650.108,22	1,93%	69.866.661,78	7,71%
4ª	4	3,17%	8.009.514.668,69	17,06%	429.642.451,19	5,36%
SBFZ	3	2,38%	401.536.571,53	0,86%	278.824.683,06	69,44%
SBPA	1	0,79%	109.042.000,00	0,23%	80.048.257,78	73,41%
SBSV	1	0,79%	131.395.000,00	0,28%	101.004.642,65	76,87%
5ª	1	0,79%	161.099.571,53	0,34%	97.771.782,63	60,69%
Bloco Centro Oeste	2	1,59%	65.355.003,10	0,14%	56.192.097,18	85,98%
Bloco Sudeste	1	0,79%	24.524.135,55	0,05%	16.505.807,89	67,30%
2022	1	0,79%	40.830.867,55	0,09%	39.686.289,29	97,20%
1ª	17	13,49%	3.873.686.442,77	8,25%	1.240.548.211,27	32,03%
SBSC	1	0,79%	15.837.062,39	0,03%	11.353.074,47	71,69%
2ª	1	0,79%	15.837.062,39	0,03%	11.353.074,47	71,69%
SBBR	3	2,38%	629.000.967,87	1,34%	380.295.032,39	60,46%
SBGR	1	0,79%	110.828.452,91	0,24%	70.733.673,57	63,82%
3ª	2	1,59%	518.172.514,96	1,10%	309.561.358,82	59,74%
SBCF	4	3,17%	2.675.214.050,20	5,70%	463.335.539,55	17,32%
SBGL	1	0,79%	79.266.118,80	0,17%	60.721.357,66	76,60%
4ª	3	2,38%	2.595.947.931,40	5,53%	402.614.181,89	15,51%
SBFL	6	4,76%	411.516.675,37	0,88%	285.492.690,17	69,38%
SBFZ	1	0,79%	50.085.913,11	0,11%	46.321.524,44	92,48%
SBPA	2	1,59%	79.508.888,57	0,17%	57.310.718,63	72,08%
SBSV	2	1,59%	128.280.744,94	0,27%	86.034.276,08	67,07%
5ª	1	0,79%	153.641.128,75	0,33%	95.826.171,02	62,37%
Bloco Centro Oeste	3	2,38%	142.117.686,94	0,30%	100.071.874,69	70,41%
Bloco Nordeste	1	0,79%	13.662.987,41	0,03%	11.494.794,20	84,13%
Bloco Sudeste	1	0,79%	76.971.131,62	0,16%	38.387.588,35	49,87%
2023	1	0,79%	51.483.567,91	0,11%	50.189.492,14	97,49%
1ª	11	8,73%	804.896.603,89	1,71%	520.995.190,81	64,73%
SBSC	1	0,79%	17.335.860,34	0,04%	14.417.604,07	83,17%
2ª	1	0,79%	17.335.860,34	0,04%	14.417.604,07	83,17%
SBBR	2	1,59%	242.472.121,64	0,52%	130.468.423,96	53,81%
SBGR	1	0,79%	116.108.473,94	0,25%	86.073.500,64	74,13%
3ª	1	0,79%	126.363.647,70	0,27%	44.394.923,32	35,13%
SBCF	1	0,79%	41.035.406,73	0,09%	28.073.208,66	68,41%
4ª	1	0,79%	41.035.406,73	0,09%	28.073.208,66	68,41%
SBFL	4	3,17%	393.225.376,18	0,84%	243.388.501,01	61,90%
SBFZ	1	0,79%	40.901.687,30	0,09%	40.901.687,30	100,00%
SBPA	1	0,79%	80.257.870,06	0,17%	55.010.090,70	68,54%
SBSV	1	0,79%	99.938.951,60	0,21%	57.791.061,34	57,83%
5ª	1	0,79%	172.126.867,22	0,37%	89.685.661,67	52,10%
Bloco Nordeste	3	2,38%	110.827.839,00	0,24%	104.647.453,11	94,42%
Bloco Sudeste	1	0,79%	38.348.411,72	0,08%	39.390.651,27	102,72%
2024	2	1,59%	72.479.427,28	0,15%	65.256.801,84	90,03%
4ª	4	3,17%	606.372.642,25	1,29%	457.003.771,63	75,37%
SBFL	2	1,59%	595.125.708,13	1,27%	453.717.511,93	76,24%
	1	0,79%	35.460.708,13	0,08%	27.749.511,93	78,25%

Ano / Rodada / Aeroporto	Quant.	%	Valor do pleito	%	Valor deferido	%
SBPA	1	0,79%	559.665.000,00	1,19%	425.968.000,00	76,11%
5ª Bloco Centro Oeste	2	1,59%	11.246.934,12	0,02%	3.286.259,70	29,22%
	2	1,59%	11.246.934,12	0,02%	3.286.259,70	29,22%
Total Geral	126	100,00%	46.960.716.797,65	100,00%	6.476.173.562,72	13,79%

Fonte: Anac (2024). Elaboração própria.

Apêndice V — Quadro pleitos de revisão extraordinária apresentados pelas concessionárias, por situação, categoria de risco, capitulação matriz de risco e aeroporto/bloco (R\$)

Situação / Categoria / Capitulação / Aeroporto	Quant.	%	Valor do pleito	%	Valor deferido	%
Deferido	65	51,59%	9.940.454.871,80	21,17%	6.476.173.562,72	65,15%
<i>Risco ambiental</i>	1	0,79%	3.622.535,00	0,01%	4.197.743,66	115,88%
5.2.15 - custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão.	1	0,79%	3.622.535,00	0,01%	4.197.743,66	115,88%
SBFZ	1	0,79%	3.622.535,00	0,01%	4.197.743,66	115,88%
<i>Risco de ação governamental material adversa</i>	6	4,76%	819.541.072,42	1,75%	349.307.750,64	42,62%
5.2.10 - os decorrentes de obrigações assumidas pelo Poder Concedente, relacionadas na Seção II - Do Poder Concedente do CAPÍTULO III - DOS DIREITOS E DEVERES;	3	2,38%	23.046.668,42	0,05%	16.318.643,06	70,81%
SBGL	1	0,79%	1.513.094,00	0,00%	963.039,48	63,65%
SBGR	1	0,79%	9.923.171,78	0,02%	5.343.283,23	53,85%
SBKP	1	0,79%	11.610.402,64	0,02%	10.012.320,35	86,24%
5.2.6 - criação ou extinção de Tarifas	3	2,38%	796.494.404,00	1,70%	332.989.107,58	41,81%
<i>Aeroportuárias;</i>						
SBBR	1	0,79%	21.767.000,00	0,05%	9.224.186,17	42,38%
SBGR	1	0,79%	258.361.955,00	0,55%	113.844.039,81	44,06%
SBKP	1	0,79%	516.365.449,00	1,10%	209.920.881,60	40,65%
<i>Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local</i>	5	3,97%	1.129.255.063,05	2,40%	24.411.520,63	2,16%
5.2.1 - custos decorrentes da entrega das obras descritas no Anexo 3 - Obras do Poder Público em atraso, com defeitos ou em desacordo com as especificações constantes naquele anexo, que impeçam o atendimento total ou parcial das obrigações da Concessionária.	1	0,79%	12.116.164,07	0,03%	8.791.191,32	72,56%
SBSG	1	0,79%	12.116.164,07	0,03%	8.791.191,32	72,56%
5.2.10 - os decorrentes de obrigações assumidas pelo Poder Concedente, relacionadas na Seção II - Do Poder Concedente do CAPÍTULO III - DOS DIREITOS E DEVERES;	1	0,79%	1.070.937.735,00	2,28%	7.144.214,10	0,67%
SBKP	1	0,79%	1.070.937.735,00	2,28%	7.144.214,10	0,67%
5.2.4 - atrasos na liberação do acesso ao local das obras ou impossibilidade de imissão na posse por fatos não imputáveis à Concessionária e que gerem prejuízos a ela;	2	1,59%	43.245.934,03	0,09%	5.498.377,36	12,71%
SBGL	1	0,79%	37.171.760,03	0,08%	4.559.046,61	12,26%
SBGR	1	0,79%	6.074.174,00	0,01%	939.330,75	15,46%
5.2.9 - existência de sítios ou bens arqueológicos na área do Aeroporto, assim como os custos decorrentes de tal evento;	1	0,79%	2.955.229,95	0,01%	2.977.737,85	100,76%
SBGL	1	0,79%	2.955.229,95	0,01%	2.977.737,85	100,76%
<i>Risco de força maior</i>	48	38,10%	7.741.011.580,10	16,48%	6.049.598.306,93	78,15%
5.2.8 - ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito, exceto quando a sua cobertura possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da ocorrência ou quando houver apólices vigentes que cubram o evento;	48	38,10%	7.741.011.580,10	16,48%	6.049.598.306,93	78,15%
Bloco Centro Oeste	4	3,17%	49.434.057,08	0,11%	31.286.861,79	63,29%
Bloco Nordeste	4	3,17%	361.934.726,24	0,77%	223.083.790,51	61,64%
Bloco Sudeste	4	3,17%	164.793.862,74	0,35%	155.132.583,27	94,14%
SBBR	4	3,17%	618.307.501,93	1,32%	478.457.797,26	77,38%
SBCF	4	3,17%	305.249.582,34	0,65%	269.768.172,60	88,38%
SBFL	4	3,17%	164.592.742,54	0,35%	152.166.127,01	92,45%
SBFZ	4	3,17%	357.749.533,63	0,76%	286.695.807,52	80,14%
SBGL	3	2,38%	1.314.919.478,16	2,80%	1.196.954.148,63	91,03%
SBGR	4	3,17%	2.667.566.114,51	5,68%	2.003.202.164,36	75,09%
SBPA	5	3,97%	1.039.063.841,54	2,21%	790.239.724,33	76,05%
SBSG	4	3,17%	83.306.332,15	0,18%	64.332.747,62	77,22%
SBSV	4	3,17%	614.093.807,24	1,31%	398.278.382,03	64,86%
<i>Risco de mudança da legislação</i>	5	3,97%	247.024.621,23	0,53%	48.658.240,86	19,70%
5.2.2 - mudanças nas especificações dos serviços em decorrência de novas exigências de procedimentos de segurança por solicitação da ANAC ou decorrentes de nova legislação ou regulamentação públicas brasileiras;	4	3,17%	63.534.512,23	0,14%	45.428.587,11	71,50%
SBBR	1	0,79%	2.918.000,00	0,01%	4.133.637,77	141,66%
SBCF	1	0,79%	12.631.478,00	0,03%	5.824.561,98	46,11%
SBGL	1	0,79%	17.445.515,72	0,04%	16.502.137,68	94,59%
SBGR	1	0,79%	30.539.518,51	0,07%	18.968.249,68	62,11%
5.2.7 - mudança na legislação tributária que altere custos da obra, custos operacionais ou custos de manutenção de equipamentos, exceto as mudanças nos Impostos sobre a Renda;	1	0,79%	183.490.109,00	0,39%	3.229.653,75	1,76%
SBCF	1	0,79%	183.490.109,00	0,39%	3.229.653,75	1,76%
Indeferido	61	48,41%	37.020.261.925,85	78,83%		0,00%

Situação / Categoria / Capitulação / Aeroporto	Quant.	%	Valor do pleito	%	Valor deferido	%
<i>Não disponível</i>	6	4,76%	1.441.226.933,94	3,07%		0,00%
Não informado pela Concessionária	6	4,76%	1.441.226.933,94	3,07%		0,00%
SBBR	1	0,79%	450.347.000,00	0,96%		0,00%
SBGL	2	1,59%	54.201.933,94	0,12%		0,00%
SBSG	3	2,38%	936.678.000,00	1,99%		0,00%
<i>Risco ambiental</i>	4	3,17%	8.627.604,00	0,02%		0,00%
5.2.15 - custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão.	4	3,17%	8.627.604,00	0,02%		0,00%
SBBR	2	1,59%	2.144.000,00	0,00%		0,00%
SBGL	1	0,79%		0,00%	#DIV/0!	
SBGR	1	0,79%	6.483.604,00	0,01%		0,00%
<i>Risco de ação governamental material adversa</i>	2	1,59%	1.194.853.806,27	2,54%		0,00%
5.2.3 - restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária;	2	1,59%	1.194.853.806,27	2,54%		0,00%
SBBR	1	0,79%	345.000,00	0,00%		0,00%
SBKP	1	0,79%	1.194.508.806,27	2,54%		0,00%
<i>Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local</i>	30	23,81%	1.054.331.461,65	2,25%		0,00%
5.2.1 - custos decorrentes da entrega das obras descritas no Anexo 3 - Obras do Poder Público em atraso, com defeitos ou em desacordo com as especificações constantes naquele anexo, que impeçam o atendimento total ou parcial das obrigações da Concessionária.	1	0,79%	14.156.000,00	0,03%		0,00%
SBSG	1	0,79%	14.156.000,00	0,03%		0,00%
5.2.10 - os decorrentes de obrigações assumidas pelo Poder Concedente, relacionadas na Seção II - Do Poder Concedente do CAPÍTULO III - DOS DIREITOS E DEVERES;	5	3,97%	206.121.239,78	0,44%		0,00%
SBGL	1	0,79%	17.350.018,78	0,04%		0,00%
SBGR	4	3,17%	188.771.221,00	0,40%		0,00%
5.2.14 - custos relacionados aos passivos fiscais, previdenciários, cíveis e outros que decorram de atos ou fatos anteriores ao Estágio 3 da Fase I-A, salvo se decorrentes de atos da Concessionária relacionados à execução da Fase I-B do Contrato; e	15	11,90%	367.341.486,82	0,78%		0,00%
SBBR	3	2,38%	285.626.302,58	0,61%		0,00%
SBGR	12	9,52%	81.715.184,24	0,17%		0,00%
5.2.3 - restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária;	4	3,17%	303.135.210,00	0,65%		0,00%
SBGL	2	1,59%	298.604.502,00	0,64%		0,00%
SBGR	1	0,79%	4.214.335,00	0,01%		0,00%
SBKP	1	0,79%	316.373,00	0,00%		0,00%
5.2.4 - atrasos na liberação do acesso ao local das obras ou impossibilidade de imissão na posse por fatos não imputáveis à Concessionária e que gerem prejuízos a ela;	2	1,59%	141.033.525,05	0,30%		0,00%
SBGL	1	0,79%	31.049.453,05	0,07%		0,00%
SBGR	1	0,79%	109.984.072,00	0,23%		0,00%
5.2.5 - restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária;	3	2,38%	22.544.000,00	0,05%		0,00%
SBSG	3	2,38%	22.544.000,00	0,05%		0,00%
<i>Risco de força maior</i>	8	6,35%	30.913.214.087,78	65,83%		0,00%
5.2.8 - ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito, exceto quando a sua cobertura possa ser contratada nas instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da ocorrência ou quando houver apólices vigente que cubram o evento;	8	6,35%	30.913.214.087,78	65,83%		0,00%
SBBR	1	0,79%	2.045.453.446,28	4,36%		0,00%
SBCF	1	0,79%	832.300.000,00	1,77%		0,00%
SBFZ	1	0,79%	5.488.225,00	0,01%		0,00%
SBGL	1	0,79%	7.489.644.512,58	15,95%		0,00%
SBGR	1	0,79%	7.130.675.000,00	15,18%		0,00%
SBKP	2	1,59%	13.397.916.048,92	28,53%		0,00%
SBPA	1	0,79%	11.736.855,00	0,02%		0,00%
<i>Risco de mudança da legislação</i>	10	7,94%	2.316.631.624,52	4,93%		0,00%
5.2.2 - mudanças nas especificações dos serviços em decorrência de novas exigências de procedimentos de segurança por solicitação da ANAC ou decorrentes de nova legislação ou regulamentação públicas brasileiras;	7	5,56%	2.253.233.963,06	4,80%		0,00%
SBBR	3	2,38%	94.537.162,59	0,20%		0,00%
SBGL	2	1,59%	2.146.780.582,47	4,57%		0,00%
SBKP	1	0,79%	9.459.218,00	0,02%		0,00%
SBSG	1	0,79%	2.457.000,00	0,01%		0,00%
5.2.7 - mudança na legislação tributária que altere custos da obra, custos operacionais ou custos de manutenção de equipamentos, exceto as mudanças nos Impostos sobre a Renda;	3	2,38%	63.397.661,46	0,14%		0,00%
SBGL	2	1,59%	5.045.923,46	0,01%		0,00%
SBGR	1	0,79%	58.351.738,00	0,12%		0,00%
<i>Risco de variações</i>	1	0,79%	91.376.407,69	0,19%		0,00%
5.2.1 - mudanças no Projeto Básico por solicitação da ANAC ou de outras entidades públicas, salvo se tais mudanças decorrerem da não-conformidade do Projeto Básico com a legislação em vigor ou com as informações contidas no PEA;	1	0,79%	91.376.407,69	0,19%		0,00%
SBBR	1	0,79%	91.376.407,69	0,19%		0,00%
Total Geral	126	100,00%	46.960.716.797,65	100,00%	6.476.173.562,72	13,79%

Fonte: Anac (2024). Elaboração própria.

Apêndice VI – Quadro pleitos de revisão extraordinária apresentados pelas concessionárias, por situação, enquadramento, fundamentação da análise pela Anac e aeroporto/bloco (R\$)

Situação / Enquadramento / Fundamentação / Aeroporto	Quant.	%	Valor do pleito	%	Valor deferido	%
Deferido	65	51,59%	9.940.454.871,80	21,17%	6.476.173.562,72	65,15%
Enquadramento	65	51,59%	9.940.454.871,80	21,17%	6.476.173.562,72	65,15%
Risco ambiental	1	0,79%	3.622.535,00	0,01%	4.197.743,66	115,88%
SBFZ	1	0,79%	3.622.535,00	0,01%	4.197.743,66	115,88%
Risco de ação governamental material adversa	6	4,76%	819.541.072,42	1,75%	349.307.750,64	42,62%
SBBR	1	0,79%	21.767.000,00	0,05%	9.224.186,17	42,38%
SBGL	1	0,79%	1.513.094,00	0,00%	963.039,48	63,65%
SBGR	2	1,59%	268.285.126,78	0,57%	119.187.323,04	44,43%
SBKP	2	1,59%	527.975.851,64	1,12%	219.933.201,95	41,66%
Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	5	3,97%	1.129.255.063,05	2,40%	24.411.520,63	2,16%
SBGL	2	1,59%	40.126.989,98	0,09%	7.536.784,46	18,78%
SBGR	1	0,79%	6.074.174,00	0,01%	939.330,75	15,46%
SBKP	1	0,79%	1.070.937.735,00	2,28%	7.144.214,10	0,67%
SBSG	1	0,79%	12.116.164,07	0,03%	8.791.191,32	72,56%
Risco de força maior	48	38,10%	7.741.011.580,10	16,48%	6.049.598.306,93	78,15%
Bloco Centro Oeste	4	3,17%	49.434.057,08	0,11%	31.286.861,79	63,29%
Bloco Nordeste	4	3,17%	361.934.726,24	0,77%	223.083.790,51	61,64%
Bloco Sudeste	4	3,17%	164.793.862,74	0,35%	155.132.583,27	94,14%
SBBR	4	3,17%	618.307.501,93	1,32%	478.457.797,26	77,38%
SBCF	4	3,17%	305.249.582,34	0,65%	269.768.172,60	88,38%
SBFL	4	3,17%	164.592.742,54	0,35%	152.166.127,01	92,45%
SBFZ	4	3,17%	357.749.533,63	0,76%	286.695.807,52	80,14%
SBGL	3	2,38%	1.314.919.478,16	2,80%	1.196.954.148,63	91,03%
SBGR	4	3,17%	2.667.566.114,51	5,68%	2.003.202.164,36	75,09%
SBPA	5	3,97%	1.039.063.841,54	2,21%	790.239.724,33	76,05%
SBSG	4	3,17%	83.306.332,15	0,18%	64.332.747,62	77,22%
SBSV	4	3,17%	614.093.807,24	1,31%	398.278.382,03	64,86%
Risco de mudança da legislação	5	3,97%	247.024.621,23	0,53%	48.658.240,86	19,70%
SBBR	1	0,79%	2.918.000,00	0,01%	4.133.637,77	141,66%
SBCF	2	1,59%	196.121.587,00	0,42%	9.054.215,73	4,62%
SBGL	1	0,79%	17.445.515,72	0,04%	16.502.137,68	94,59%
SBGR	1	0,79%	30.539.518,51	0,07%	18.968.249,68	62,11%
Indeferido	61	48,41%	37.020.261.925,85	78,83%		0,00%
Enquadramento	7	5,56%	168.280.410,90	0,36%		0,00%
Risco de ação governamental material adversa	1	0,79%	345.000,00	0,00%		0,00%
SBBR	1	0,79%	345.000,00	0,00%		0,00%
Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	3	2,38%	62.555.471,83	0,13%		0,00%
SBGL	2	1,59%	48.399.471,83	0,10%		0,00%
SBSG	1	0,79%	14.156.000,00	0,03%		0,00%
Risco de força maior	1	0,79%	97.916.048,92	0,21%		0,00%
SBKP	1	0,79%	97.916.048,92	0,21%		0,00%
Risco de mudança da legislação	2	1,59%	7.463.890,15	0,02%		0,00%
SBBR	1	0,79%	5.734.243,15	0,01%		0,00%
SBGL	1	0,79%	1.729.647,00	0,00%		0,00%
Não enquadramento	54	42,86%	36.851.981.514,95	78,47%		0,00%
Obrigação contratual	14	11,11%	710.417.967,80	1,51%		0,00%
SBBR	4	3,17%	467.973.767,16	1,00%		0,00%
SBGL	2	1,59%	7.004.304,64	0,01%		0,00%
SBGR	3	2,38%	144.672.896,00	0,31%		0,00%
SBSG	5	3,97%	90.767.000,00	0,19%		0,00%
Risco de demanda	10	7,94%	35.097.192.517,44	74,74%		0,00%
SBBR	2	1,59%	2.118.773.598,56	4,51%		0,00%
SBCF	1	0,79%	832.300.000,00	1,77%		0,00%
SBGL	3	2,38%	9.650.582.112,61	20,55%		0,00%
SBGR	1	0,79%	7.130.675.000,00	15,18%		0,00%
SBKP	2	1,59%	14.494.508.806,27	30,87%		0,00%
SBSG	1	0,79%	870.353.000,00	1,85%		0,00%
Risco de design	1	0,79%	91.376.407,69	0,19%		0,00%
SBBR	1	0,79%	91.376.407,69	0,19%		0,00%
Risco de mercados financeiros	3	2,38%	63.397.661,46	0,14%		0,00%
SBGL	2	1,59%	5.045.923,46	0,01%		0,00%
SBGR	1	0,79%	58.351.738,00	0,12%		0,00%
Risco operacional	26	20,63%	889.596.960,56	1,89%		0,00%
SBBR	3	2,38%	285.626.302,58	0,61%		0,00%
SBFZ	1	0,79%	5.488.225,00	0,01%		0,00%
SBGL	2	1,59%	329.915.466,74	0,70%		0,00%
SBGR	16	12,70%	246.495.520,24	0,52%		0,00%
SBKP	2	1,59%	9.775.591,00	0,02%		0,00%
SBPA	1	0,79%	11.736.855,00	0,02%		0,00%
SBSG	1	0,79%	559.000,00	0,00%		0,00%
Total Geral	126	100,00%	46.960.716.797,65	100,00%	6.476.173.562,72	13,79%

Fonte: Anac (2024). Elaboração própria.

Apêndice VII – Quadro pleitos de revisão extraordinária apresentados pelas concessionárias, por situação, enquadramento, nexos causal, fundamentação da análise pela Anac e evento (R\$)

Situação / Enquadr. / Nexos / Fundam. / Evento	Quant.	%	Valor do pleito	%	Valor deferido	%
Deferido	65	51,59%	9.940.454.871,80	21,17%	6.476.173.562,72	65,15%
<i>Enquadramento</i>	65	51,59%	9.940.454.871,80	21,17%	6.476.173.562,72	65,15%
Comprovação de nexos causal	62	49,21%	8.851.326.798,73	18,85%	6.459.298.826,55	72,98%
Risco ambiental	1	0,79%	3.622.535,00	0,01%	4.197.743,66	115,88%
2º Pedido de Revisão Extraordinária - Fortaleza -	1	0,79%	3.622.535,00	0,01%	4.197.743,66	115,88%
Passivo Ambiental - Contaminação do Solo						
Risco de ação governamental material adversa	6	4,76%	819.541.072,42	1,75%	349.307.750,64	42,62%
Alteração da Tarifa de Armazenagem e Capatazia	1	0,79%	258.361.955,00	0,55%	113.844.039,81	44,06%
da carga importada. Tarifas TECA-TECA						
Alteração Unilateral do Contrato. Mudanças de	1	0,79%	516.365.449,00	1,10%	209.920.881,60	40,65%
Receitas no Edital. Tarifas TECA-TECA						
Alteração Unilateral do Contrato. Mudanças de	1	0,79%	21.767.000,00	0,05%	9.224.186,17	42,38%
Receitas no Edital. Tarifas TECA-TECA.						
GRU - Reajuste das tarifas mínimas das tabelas 8,	1	0,79%	9.923.171,78	0,02%	5.343.283,23	53,85%
9, 10 e 12 do Anexo 4 do Contrato de Concessão						
SBGL - Reajuste das tarifas mínimas das tabelas 8,	1	0,79%	1.513.094,00	0,00%	963.039,48	63,65%
9, 10 e 12 do Anexo 4 do Contrato de Concessão						
SBKP - Reajuste das tarifas mínimas das tabelas 8,	1	0,79%	11.610.402,64	0,02%	10.012.320,35	86,24%
9, 10 e 12 do Anexo 4 do Contrato de Concessão						
Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de	2	1,59%	40.126.989,98	0,09%	7.536.784,46	18,78%
local						
Atraso nas obras do TPS 1 (Obras do Anexo 3) de	1	0,79%	37.171.760,03	0,08%	4.559.046,61	12,26%
responsabilidade da Infraero. Impediu exploração						
comercial por parte da Concessionária						
Custos relacionados à descoberta de sítio	1	0,79%	2.955.229,95	0,01%	2.977.737,85	100,76%
arqueológico durante a execução das obras referentes à						
Fase I-B do Contrato de Concessão						
Risco de força maior	48	38,10%	7.741.011.580,10	16,48%	6.049.598.306,93	78,15%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2020	12	9,52%	2.281.122.637,23	4,86%	2.027.749.761,22	88,89%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2021	12	9,52%	2.464.094.556,64	5,25%	1.916.650.466,01	77,78%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2022	12	9,52%	1.670.087.174,77	3,56%	1.205.145.072,05	72,16%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2023	11	8,73%	766.042.211,46	1,63%	474.085.007,65	61,89%
POA - Inundação (medida cautelar)	1	0,79%	559.665.000,00	1,19%	425.968.000,00	76,11%
Risco de mudança da legislação	5	3,97%	247.024.621,23	0,53%	48.658.240,86	19,70%
Adequação de equipamento e operadores -	1	0,79%	17.445.515,72	0,04%	16.502.137,68	94,59%
Legislação Superveniente - Receita Federal do Brasil (RFB)						
Das mudanças na legislação tributária. ISS sobre	1	0,79%	183.490.109,00	0,39%	3.229.653,75	1,76%
receitas tarifárias. Município de Lagoa Santa e Município						
de Confin						
Exigências adicionais para alfandegamento	1	0,79%	30.539.518,51	0,07%	18.968.249,68	62,11%
decorrentes das alterações impostas por norma						
superveniente da RFB						
Mudança na especificação dos serviços.	2	1,59%	15.549.478,00	0,03%	9.958.199,75	64,04%
Regulamentação superveniente. RFB						
Não comprovação de nexos causal	3	2,38%	1.089.128.073,07	2,32%	16.874.736,17	1,55%
Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de	3	2,38%	1.089.128.073,07	2,32%	16.874.736,17	1,55%
local						
Custos imprevistos de arrendamento de áreas	1	0,79%	1.070.937.735,00	2,28%	7.144.214,10	0,67%
não desapropriadas para fins de duplicação do acesso ao						
aeroporto.						
Impossibilidade de utilização das áreas	1	0,79%	6.074.174,00	0,01%	939.330,75	15,46%
comerciais sob constrição judicial						
Obras para a reabilitação da pista de pouso e	1	0,79%	12.116.164,07	0,03%	8.791.191,32	72,56%
decolagem em razão de defeitos construtivos e/ou de						
projeto + perda de receita tarifária e não tarifária (durante						
a obra apenas operação VFR diurno)						
Indeferido	61	48,41%	37.020.261.925,85	78,83%		0,00%
<i>Enquadramento</i>	7	5,56%	168.280.410,90	0,36%		0,00%
Não comprovação de nexos causal	7	5,56%	168.280.410,90	0,36%		0,00%
Risco de ação governamental material adversa	1	0,79%	345.000,00	0,00%		0,00%
Contratação de caminhões pipa em razão de	1	0,79%	345.000,00	0,00%		0,00%
omissão do poder público.						
Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de	3	2,38%	62.555.471,83	0,13%		0,00%
local						
Contaminação Pátio Leste 2021 -	1	0,79%	31.049.453,05	0,07%		0,00%
Do direito do REF em razão da realização de	1	0,79%	14.156.000,00	0,03%		0,00%
obras alocadas ao Poder Concedente						
Ocupação massa falida	1	0,79%	17.350.018,78	0,04%		0,00%
Risco de força maior	1	0,79%	97.916.048,92	0,21%		0,00%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2020	1	0,79%	97.916.048,92	0,21%		0,00%
Risco de mudança da legislação	2	1,59%	7.463.890,15	0,02%		0,00%
Contratação APAC.	1	0,79%	5.734.243,15	0,01%		0,00%
Determinações da RFB - API	1	0,79%	1.729.647,00	0,00%		0,00%
<i>Não enquadramento</i>	54	42,86%	36.851.981.514,95	78,47%		0,00%
Não aplicável	54	42,86%	36.851.981.514,95	78,47%		0,00%
Obrigação contratual	14	11,11%	710.417.967,80	1,51%		0,00%
Aumento imprevisível de bombeiros	1	0,79%	15.482.767,16	0,03%		0,00%
Compensações Ambientais. Zoneamento de	2	1,59%	2.144.000,00	0,00%		0,00%
Ruído. Anexo 20						
Das inconsistências verificadas em relação às	1	0,79%	753.000,00	0,00%		0,00%
instalações destinadas aos órgãos Públicos. Anexo 19						
Deterioração e não Atendimento às Exigências	2	1,59%	116.988.376,64	0,25%		0,00%
para Alfandegamento das Instalações do TECA (Evento						
1.12)						
Do direito ao REF em razão de inconsistência na	1	0,79%	65.572.000,00	0,14%		0,00%
Torre de Controle						
Do direito ao REF em razão de Legislação	1	0,79%	2.457.000,00	0,01%		0,00%
Superveniente						
Do direito ao REF em razão de várias outras	1	0,79%	18.477.000,00	0,04%		0,00%
omissões de entes públicos. COSERN						

Situação / Enquadr. / Nexo / Fundam. / Evento	Quant.	%	Valor do pleito	%	Valor deferido	%
Do direito ao REF em razão de várias outras omissões de entes públicos. Estação de Tratamento de Água e Esgoto	1	0,79%	3.508.000,00	0,01%		0,00%
Impossibilidade de utilização de áreas destinadas à CPTM	1	0,79%	28.205.220,00	0,06%		0,00%
Isenções Tarifárias. Aplicação de isenções em normativo infralegal	1	0,79%	450.347.000,00	0,96%		0,00%
Passivo ambiental - Controle de vetores (pragas)	1	0,79%		0,00%		0,00%
Passivo Ambiental Desconhecido	1	0,79%	6.483.604,00	0,01%		0,00%
Risco de demanda	10	7,94%	35.097.192.517,44	74,74%		0,00%
Crise Econômica_Queda Demanda	1	0,79%	13.300.000.000,00	28,32%		0,00%
Do Direito ao REF em razão de inconsistência verificada no EVTEA	1	0,79%	870.353.000,00	1,85%		0,00%
Efeitos de Longo Prazo - Covid-19	4	3,17%	17.498.072.958,86	37,26%		0,00%
Frustração de movimento de estacionamento	1	0,79%	15.886.664,56	0,03%		0,00%
GIG - Pedido de Revisão Extraordinária - GIG	1	0,79%	2.145.050.935,47	4,57%		0,00%
-Dez-2022-Assimetria Regulatória						
Não implantação do Trem de Alta Velocidade (TAV).	1	0,79%	1.194.508.806,27	2,54%		0,00%
Perda de Receita - Voos Congonhas	1	0,79%	73.320.152,28	0,16%		0,00%
Risco de design	1	0,79%	91.376.407,69	0,19%		0,00%
Impossibilidade de cobrança de receita não-tarifária - Obrigações Supervenientes - Fase IC	1	0,79%	91.376.407,69	0,19%		0,00%
Risco de mercados financeiros	3	2,38%	63.397.661,46	0,14%		0,00%
Alteração Legislação Tributária.	1	0,79%	58.351.738,00	0,12%		0,00%
Restabelecimento PIS/PASEP e Cofins						
Revogação da isenção de PIS/COFINS sobre receitas financeiras	1	0,79%	2.450.356,25	0,01%		0,00%
Revogação da isenção do IOF sobre as operações de crédito efetuados pelo BNDES	1	0,79%	2.595.567,21	0,01%		0,00%
Risco operacional	26	20,63%	889.596.960,56	1,89%		0,00%
Atrasos na liberação do local das obras	1	0,79%	56.662.592,00	0,12%		0,00%
Aumento da tarifa de energia elétrica	1	0,79%	38.315.269,38	0,08%		0,00%
A-VGDS Sistema Avançado de Orientação Visual de Estacionamento	1	0,79%	216.810,00	0,00%		0,00%
Bens e ativos transferidos à Concessionária	1	0,79%	291.600.197,36	0,62%		0,00%
Divergência de bens integrantes da Concessão.	1	0,79%	21.321.019,00	0,05%		0,00%
Edifício SCI						
Do direito ao REF em razão de várias outras omissões de entes públicos. Sistema Viário Anexos 13 e 14	1	0,79%	559.000,00	0,00%		0,00%
Efeitos complementares 2020-2021. CAPEX	2	1,59%	17.225.080,00	0,04%		0,00%
Inadequação das obras do Poder Público	1	0,79%	82.582.390,00	0,18%		0,00%
Investimentos extraordinários decorrentes de vício oculto em ativos contratuais	1	0,79%	18.921.239,00	0,04%		0,00%
Investimentos extraordinários incorridos pela Concessionária em ativos contratuais em situação precária	1	0,79%	4.214.335,00	0,01%		0,00%
Manutenção e aquisição de equipamentos de detecção de traços explosivos (etc).	1	0,79%	412.000,00	0,00%		0,00%
Normas da Anvisa: Autorização de funcionamento	1	0,79%	5.569.246,00	0,01%		0,00%
Normas da Receita Federal Brasileira:	1	0,79%	11.229.696,00	0,02%		0,00%
Alfandegamento						
Normas do Ministério do Trabalho e do Emprego	1	0,79%	2.132.995,23	0,00%		0,00%
- Acessibilidade						
Normas do Ministério do Trabalho e Emprego:	1	0,79%	581.132,00	0,00%		0,00%
Guaritas						
Normas Preexistentes. ANAC. RBAC 154	1	0,79%	21.099.777,00	0,04%		0,00%
Normas Preexistentes. Corpo de bombeiros	1	0,79%	458.400,00	0,00%		0,00%
Normas Preexistentes. VIGIAGRO	1	0,79%	803.266,00	0,00%		0,00%
Normas Preexistentes. MTE NR24	1	0,79%	63.080,00	0,00%		0,00%
RBAC 154 e RBAC 139	1	0,79%	20.626.096,00	0,04%		0,00%
Readequação de obras, bens e serviços em desacordo com a legislação.	1	0,79%	275.911.000,00	0,59%		0,00%
Reforma de terminal de carga viva	1	0,79%	316.373,00	0,00%		0,00%
Repavimentação de pista de pouso e decolagem.	1	0,79%	9.303.302,58	0,02%		0,00%
Substituição de carros contra incêndios	1	0,79%	9.459.218,00	0,02%		0,00%
Supressão vegetal da pista de pouso e decolagem	1	0,79%	13.447,01	0,00%		0,00%
- aproximação cabeceira 09						
Total Geral	126	100,00%	46.960.716.797,65	100,00%	6.476.173.562,72	13,79%

Fonte: Anac (2024). Elaboração própria.

Apêndice VIII — Quadro pleitos de revisão extraordinária apresentados pelas concessionárias deferidos pela Anac em virtude da Pandemia Covid-19 (risco de força maior), por aeroporto/bloco (R\$)

Aeroporto/Bloco / Evento	Quant.	Valor do pleito	Valor deferido	%
Bloco Centro Oeste	4	49.434.057,08	31.286.861,79	63,29%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2020	1	24.524.135,55	16.505.807,89	67,30%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2021	1	13.662.987,41	11.494.794,20	84,13%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2022	1	2.196.747,53	1.803.293,08	82,09%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2023	1	9.050.186,59	1.482.966,62	16,39%
Bloco Nordeste	4	361.934.726,24	223.083.790,51	61,64%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2020	1	134.265.368,00	68.584.243,81	51,08%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2021	1	112.349.814,90	76.721.307,08	68,29%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2022	1	76.971.131,62	38.387.588,35	49,87%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2023	1	38.348.411,72	39.390.651,27	102,72%
Bloco Sudeste	4	164.793.862,74	155.132.583,27	94,14%

Aeroporto/Bloco / Evento	Quant.	Valor do pleito	Valor deferido	%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2020	1	40.830.867,55	39.686.289,29	97,20%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2021	1	51.483.567,91	50.189.492,14	97,49%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2022	1	42.463.599,85	35.240.974,41	82,99%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2023	1	30.015.827,43	30.015.827,43	100,00%
SBBR	4	618.307.501,93	478.457.797,26	77,38%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2020	1	216.800.000,00	184.835.736,53	85,26%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2021	1	174.570.575,08	136.814.886,52	78,37%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2022	1	110.828.452,91	70.733.673,57	63,82%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2023	1	116.108.473,94	86.073.500,64	74,13%
SBCF	4	305.249.582,34	269.768.172,60	88,38%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2020	1	110.597.948,59	111.106.944,50	100,46%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2021	1	74.350.108,22	69.866.661,78	93,97%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2022	1	79.266.118,80	60.721.357,66	76,60%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2023	1	41.035.406,73	28.073.208,66	68,41%
SBFL	4	164.592.742,54	152.166.127,01	92,45%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2020	1	38.144.434,00	37.193.403,34	97,51%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2021	1	50.085.913,11	46.321.524,44	92,48%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2022	1	40.901.687,30	40.901.687,30	100,00%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2023	1	35.460.708,13	27.749.511,93	78,25%
SBFZ	4	357.749.533,63	286.695.807,52	80,14%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2020	1	94.429.000,00	94.326.740,41	99,89%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2021	1	109.042.000,00	80.048.257,78	73,41%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2022	1	74.020.663,57	57.310.718,63	77,43%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2023	1	80.257.870,06	55.010.090,70	68,54%
SBGL	3	1.314.919.478,16	1.196.954.148,63	91,03%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2020	1	378.444.520,17	365.660.555,03	96,62%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2021	1	487.307.609,06	428.679.411,71	87,97%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2022	1	449.167.348,93	402.614.181,89	89,64%
SBGR	4	2.667.566.114,51	2.003.202.164,36	75,09%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2020	1	956.539.123,63	854.913.793,11	89,38%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2021	1	1.076.414.000,00	799.675.372,34	74,29%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2022	1	508.249.343,18	304.218.075,59	59,86%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2023	1	126.363.647,70	44.394.923,32	35,13%
SBPA	4	479.398.841,54	364.271.724,33	75,99%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2020	1	131.521.000,00	119.441.744,26	90,82%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2021	1	131.395.000,00	101.004.642,65	76,87%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2022	1	116.543.889,94	86.034.276,08	73,82%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2023	1	99.938.951,60	57.791.061,34	57,83%
SBSG	4	83.306.332,15	64.332.747,62	77,22%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2020	1	27.800.000,00	20.499.736,34	73,74%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2021	1	22.333.409,42	18.062.332,74	80,88%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2022	1	15.837.062,39	11.353.074,47	71,69%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2023	1	17.335.860,34	14.417.604,07	83,17%
SBSV	4	614.093.807,24	398.278.382,03	64,86%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2020	1	127.226.239,74	114.994.766,71	90,39%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2021	1	161.099.571,53	97.771.782,63	60,69%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2022	1	153.641.128,75	95.826.171,02	62,37%
Efeitos da Covid 19 no Orçamento de 2023	1	172.126.867,22	89.685.661,67	52,10%
Total Geral	47	7.181.346.580,10	5.623.630.306,93	

Fonte: Anac (2024). Elaboração própria.

Apêndice IX — Quadro pleitos de revisão extraordinária apresentados pelas concessionárias, por categoria de risco, conforme apresentação pela concessionária, e fundamentação da análise pela Anac, por processo (R\$)

Processo	Categoria (concessionária)	Fundamentação (Anac)	Qt.	Valor do pleito	Valor deferido
00058.022660/2020-38	Risco de força maior	Risco de força maior	1	38.144.434,00	37.193.403,34
00058.024189/2020-12	Risco de força maior	Risco de força maior	1	216.800.000,00	184.835.736,53
00058.000678/2016-01	Risco de ação governamental material adversa	Risco de ação governamental material adversa	1	21.767.000,00	9.224.186,17
	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco operacional	1	275.911.000,00	
00058.003166/2019-31	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco operacional	1	412.000,00	
00058.003700/2019-17	Risco de ação governamental material adversa	Risco de ação governamental material adversa	1	345.000,00	
00058.003917/2018-38	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco operacional	1	20.626.096,00	
00058.006580/2018-11	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco operacional	1	56.662.592,00	
00058.008191/2019-19	Risco de mudança da legislação	Risco de mercados financeiros	1	2.595.567,21	
00058.012343/2020-11	Risco de mudança da legislação	Risco de mudança da legislação	1	30.539.518,51	18.968.249,68
00058.013084/2020-38	Risco de força maior	Risco de força maior	2	246.615.182,90	145.305.550,89
00058.014307/2019-41	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	1	14.156.000,00	
00058.016069/2019-16	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	1	17.350.018,78	
00058.016106/2024-45	Risco de força maior	Risco de força maior	1	35.460.708,13	27.749.511,93
00058.017330/2018-14	Risco de mudança da legislação	Risco de demanda	1	73.320.152,28	
00058.018396/2018-13	Risco de mudança da legislação	Risco de mudança da legislação	1	5.734.243,15	
00058.018527/2020-87	Risco de força maior	Risco de força maior	1	110.597.948,59	111.106.944,50
00058.018615/2024-11	Risco de força maior	Risco de força maior	1	30.015.827,43	30.015.827,43
00058.018711/2022-99	Risco de força maior	Risco de força maior	1	13.662.987,41	11.494.794,20

Processo	Categoria (concessionária)	Fundamentação (Anac)	Qt.	Valor do pleito	Valor deferido
00058.018824/2020-22	Risco de força maior	Risco de força maior	1	956.539.123,63	854.913.793,11
00058.018827/2020-66	Risco de força maior	Risco de força maior	1	378.444.520,17	365.660.555,03
00058.018880/2020-67	Risco de força maior	Risco de força maior	1	131.521.000,00	119.441.744,26
00058.019606/2023-58	Risco de força maior	Risco de força maior	1	40.901.687,30	40.901.687,30
00058.019972/2019-21	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Obrigação contratual	1	7.004.304,64	
00058.020045/2020-97	Risco de força maior	Risco de força maior	1	94.429.000,00	94.326.740,41
00058.020279/2018-10	Risco de mudança da legislação	Risco de mercados financeiros	1	58.351.738,00	
00058.021028/2018-52	Risco de variações	Risco de design	1	91.376.407,69	
00058.021207/2018-90	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco operacional	1	9.303.302,58	
00058.021497/2018-71	Risco de mudança da legislação	Obrigação contratual	1	15.482.767,16	
00058.022332/2020-31	Risco de força maior	Risco de força maior	1	127.226.239,74	114.994.766,71
00058.023478/2019-61	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	1	12.116.164,07	8.791.191,32
00058.024185/2020-34	Risco de força maior	Risco de força maior	1	27.800.000,00	20.499.736,34
00058.024590/2021-33	Risco de força maior	Risco de demanda	1	7.489.644.512,58	
		Risco de força maior	1	487.307.609,06	428.679.411,71
00058.024627/2024-76	Risco de força maior	Risco de força maior	1	2.196.747,53	1.803.293,08
00058.024628/2024-11	Risco de força maior	Risco de força maior	1	9.050.186,59	1.482.966,62
00058.025583/2021-59	Risco de força maior	Risco de força maior	1	40.830.867,55	39.686.289,29
00058.026394/2019-89	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco operacional	1	13.447,01	
00058.026599/2021-89	Risco de força maior	Risco de demanda	1	832.300.000,00	
		Risco de força maior	1	74.350.108,22	69.866.661,78
00058.026935/2021-93	Risco de força maior	Risco de força maior	1	1.076.414.000,00	799.675.372,34
00058.026938/2021-93	Risco de força maior	Risco de demanda	1	7.130.675.000,00	
00058.027573/2021-58	Risco de força maior	Risco de demanda	1	2.045.453.446,28	
		Risco de força maior	1	174.570.575,08	136.814.886,52
00058.027717/2022-57	Risco de ação governamental material adversa	Risco de ação governamental material adversa	1	9.923.171,78	5.343.283,23
00058.028188/2023-90	Risco de força maior	Risco de força maior	1	42.463.599,85	35.240.974,41
00058.029540/2021-42	Risco de ação governamental material adversa	Risco de ação governamental material adversa	1	1.513.094,00	963.039,48
00058.029735/2021-92	Risco de força maior	Risco de força maior	1	131.395.000,00	101.004.642,65
00058.029758/2021-05	Risco de força maior	Risco de força maior	1	109.042.000,00	80.048.257,78
00058.029834/2021-74	Risco de força maior	Risco de força maior	1	24.524.135,55	16.505.807,89
00058.031596/2020-86	Risco de força maior	Risco de força maior	1	97.916.048,92	
00058.031775/2020-13	Risco de ação governamental material adversa	Risco de ação governamental material adversa	1	11.610.402,64	10.012.320,35
00058.032015/2022-95	Risco de força maior	Risco operacional	1	11.736.855,00	
00058.032024/2022-86	Risco de força maior	Risco operacional	1	5.488.225,00	
00058.032484/2018-28	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco operacional	1	291.600.197,36	
00058.035141/2018-15	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco operacional	1	63.080,00	
00058.036531/2022-99	Risco de força maior	Risco de força maior	1	508.249.343,18	304.218.075,59
00058.037411/2022-17	Risco de força maior	Risco de força maior	1	116.543.889,94	86.034.276,08
00058.037441/2022-15	Risco de força maior	Risco de força maior	1	74.020.663,57	57.310.718,63
00058.038311/2015-71	Risco de ação governamental material adversa	Risco de ação governamental material adversa	1	516.365.449,00	209.920.881,60
	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco operacional	1	316.373,00	
	Risco de mudança da legislação	Risco operacional	1	9.459.218,00	
00058.038405/2022-79	Risco de força maior	Risco de força maior	1	110.828.452,91	70.733.673,57
00058.038618/2021-10	Risco de força maior	Risco de força maior	1	161.099.571,53	97.771.782,63
00058.039068/2020-75	Risco ambiental	Risco ambiental	1	3.622.535,00	4.197.743,66
00058.040221/2022-79	Risco de força maior	Risco de força maior	1	79.266.118,80	60.721.357,66
00058.040466/2018-10	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Obrigação contratual	2	21.985.000,00	
		Risco operacional	1	559.000,00	
00058.040524/2020-20	Risco de ação governamental material adversa	Risco de demanda	1	1.194.508.806,27	
00058.044644/2019-62	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco operacional	1	2.132.995,23	
00058.045871/2022-19	Risco de força maior	Risco de força maior	1	50.085.913,11	46.321.524,44
00058.046472/2022-67	Risco de força maior	Risco de força maior	1	153.641.128,75	95.826.171,02
00058.047564/2024-26	Risco de força maior	Risco de força maior	1	559.665.000,00	425.968.000,00
(Para viabilizar a consulta aos documentos públicos, foi criado o processo n� 00058.071466/2024-18)					
00058.048684/2022-89	Risco de força maior	Risco de força maior	1	51.483.567,91	50.189.492,14
00058.052215/2023-45	Risco de força maior	Risco de força maior	1	17.335.860,34	14.417.604,07
00058.053417/2016-85	Não disponível	Risco de demanda	1	870.353.000,00	
00058.053737/2021-01	Risco de força maior	Risco de força maior	1	22.333.409,42	18.062.332,74
00058.054683/2023-54	Risco de força maior	Risco de força maior	1	99.938.951,60	57.791.061,34
00058.054691/2023-09	Risco de força maior	Risco de força maior	1	80.257.870,06	55.010.090,70
00058.055388/2023-15	Risco de força maior	Risco de força maior	1	116.108.473,94	86.073.500,64
00058.057633/2023-29	Risco de força maior	Risco de força maior	1	126.363.647,70	44.394.923,32
00058.059230/2023-14	Risco de força maior	Risco de força maior	1	41.035.406,73	28.073.208,66
00058.059909/2023-11	Risco de força maior	Risco de força maior	1	172.126.867,22	89.685.661,67
00058.061914/2022-03	Risco de força maior	Risco de força maior	1	15.837.062,39	11.353.074,47
00058.066328/2022-47	Risco de força maior	Risco de força maior	1	449.167.348,93	402.614.181,89
00058.067587/2021-12	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	1	31.049.453,05	
00058.068474/2022-15	Risco de mudança da legislação	Risco de mudança da legislação	1	1.729.647,00	
00058.071903/2022-23	Risco de mudança da legislação	Risco de demanda	1	2.145.050.935,47	

Processo	Categoria (concessionária)	Fundamentação (Anac)	Qt.	Valor do pleito	Valor deferido
00058.073091/2022-51	Risco de força maior	Risco de força maior	1	76.971.131,62	38.387.588,35
00058.086703/2023-56	Risco de força maior	Risco de força maior	1	38.348.411,72	39.390.651,27
00058.103027/2014-00	Risco de ação governamental material adversa	Risco de ação governamental material adversa	1	258.361.955,00	113.844.039,81
00058.502972/2017-25	Não disponível	Obrigação contratual	1	65.572.000,00	
00058.503155/2017-94	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Obrigação contratual	1	109.984.072,00	
00058.503189/2017-89	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Obrigação contratual	1	28.205.220,00	
00058.504581/2017-45	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco operacional	1	581.132,00	
00058.506382/2017-71	Risco ambiental	Obrigação contratual	1	6.483.604,00	
00058.508268/2016-03	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	1	37.171.760,03	4.559.046,61
00058.510231/2016-37	Risco de mudança da legislação	Risco de mudança da legislação	1	183.490.109,00	3.229.653,75
00058.513863/2017-33	Risco de mudança da legislação	Obrigação contratual	1	2.457.000,00	
00058.514199/2017-40	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco operacional	2	16.798.942,00	
00058.514910/2017-66	Não disponível	Obrigação contratual	1	450.347.000,00	
00058.520048/2017-21	Não disponível	Obrigação contratual	1	753.000,00	
00058.521030/2017-46	Risco de mudança da legislação	Risco de mudança da legislação	1	12.631.478,00	5.824.561,98
00058.521858/2017-02	Risco ambiental	Obrigação contratual	1	732.000,00	
00058.522881/2017-14	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco operacional	2	23.135.574,00	
00058.522966/2017-94	Risco de mudança da legislação	Risco de mudança da legislação	1	2.918.000,00	4.133.637,77
00058.523800/2017-95	Risco ambiental	Obrigação contratual	1	1.412.000,00	
00058.523850/2017-72	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco operacional	1	82.582.390,00	
00058.523962/2017-23	Não disponível	Risco operacional	1	38.315.269,38	
00058.525788/2017-53	Não disponível	Risco de demanda	1	15.886.664,56	
00058.526073/2017-18	Risco de mudança da legislação	Risco de mudança da legislação	1	17.445.515,72	16.502.137,68
00058.526781/2017-59	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco operacional	1	803.266,00	
00058.526941/2017-60	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco operacional	1	216.810,00	
00058.531150/2017-51	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco operacional	1	458.400,00	
00058.534837/2017-49	Risco ambiental	Obrigação contratual	1		
00058.534906/2017-14	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	1	6.074.174,00	939.330,75
00058.536344/2017-43	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	1	1.070.937.735,00	7.144.214,10
00058.536470/2017-06	Risco de mudança da legislação	Risco de mercados financeiros	1	2.450.356,25	
00058.537380/2017-24	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco operacional	1	21.099.777,00	
00058.537553/2017-12	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco operacional	1	21.321.019,00	
00058.542998/2017-14	Risco de força maior	Risco de demanda	1	13.300.000.000,00	
00065.002281/2020-32	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	Risco de disponibilidade de terras, de acesso e de local	1	2.955.229,95	2.977.737,85
Total Geral			126	46.960.716.797,65	6.476.173.562,72

Fonte: Anac (2024). Elaboração própria.