



**Of. n. 67/2024-GAB645**

Brasília-DF, 14 de agosto de 2024.

Ao Senhor

**TIAGO SOUSA PEREIRA**

Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil  
Setor Comercial Sul – Quadra 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A  
CEP 70308-200 – Brasília/DF

**Assunto: Fiscalização e Cumprimento das obrigações contratuais pelo Consórcio Novo Norte Aeroportos (NOA) na gestão do Aeroporto Internacional de Macapá.**

Senhor Diretor-Presidente,

Cumprimentando-o cordialmente, venho por meio deste manifestar preocupações significativas relativas à atual gestão do Aeroporto Internacional de Macapá, a cargo do Consórcio Novo Norte Aeroportos. O referido Consórcio, que assumiu a responsabilidade pela administração do aeroporto, não tem demonstrado o compromisso esperado com a qualidade dos serviços prestados, o que tem gerado insatisfação generalizada.

Desde o início da concessão, tem-se observado uma degradação expressiva na qualidade dos serviços. Um espaço que anteriormente era funcional e eficiente agora encontra-se em condições que comprometem o conforto e a segurança de todos que utilizam o terminal.

Considerando as responsabilidades contratuais da concessionária, solicitamos que seja realizada uma fiscalização rigorosa no cumprimento das obrigações assumidas pelo Consórcio NOA, como estabelecido no Plano de Expansão Aeroportuária (PEA), anexo ao Contrato de Concessão nº 003-ANAC-2023-Norte II, que contempla o Aeroporto Internacional de Macapá - Alberto Alcolumbre, conforme mencionado a seguir:

**5. Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária:**

*5.1. Construção de novos terminais de passageiros e ampliações e reformas nos terminais de passageiros existentes deverão incorporar as melhores práticas nacionais e internacionais em projetos de edificações similares.*

*5.1.1. A concepção arquitetônica e padrões construtivos, operacionais e de manutenção destas intervenções deverão respeitar as particularidades socioeconômicas, culturais, geográficas e climáticas do local, incorporando princípios da sustentabilidade, eficiência energética e minimização dos impactos ambientais, bem como garantir operação ininterrupta, manutenção simplificada e econômica e alta durabilidade.*

*5.2. Os terminais de passageiros deverão oferecer conforto ambiental aos Usuários, em*



*especial, confortos térmico, acústico, luminoso e ergonômico.*

*5.3. Os terminais de passageiros deverão ser dotados dos equipamentos e sistemas necessários para sua adequada operação, tais como sistema de informações de voo, sistema de climatização, sistema de sonorização e mobiliários ergonômicos, incorporando as melhores práticas nacionais e internacionais em edificações similares.*

*5.4. Nos terminais de passageiros, as circulações internas nos componentes operacionais e entre eles deverão ser capazes de atender adequadamente aos Usuários, além de proporcionar visão desobstruída e percursos desimpedidos e simplificados.*

*5.4.1. Os corredores, conectores, portas e demais ligações devem dispor de espaços suficientes para comportar, de maneira desimpedida, os diferentes sentidos de fluxo e situações como deslocamentos de pessoas com e sem carrinhos de bagagens, com e sem bagagens de mão, PNAE, entre outros.*

*5.4.2. A avaliação do adequado dimensionamento das áreas de circulação se dá com base na sua largura efetiva e da demanda dos Usuários na Hora Pico.*

*5.4.3. As áreas comerciais, mobiliários e equipamentos não devem impactar significativamente a mobilidade dos Usuários nas áreas de espera.*

*5.5. O planejamento e a operação dos terminais de passageiros deverão considerar a distância que os passageiros percorrerão nos fluxos operacionais existentes, como embarque, desembarque e conexão.*

*5.5.1. No caso de haver grandes distâncias a serem percorridas nos terminais pelos passageiros nos fluxos de embarque, desembarque e conexão, deverão ser disponibilizadas alternativas para auxiliar o deslocamento de pessoas, como esteiras rolantes, veículos motorizados, opções de trajetos mais curtos aos PNAE e a outros Usuários com dificuldades de locomoção, facilidades e fluxos simplificados aos passageiros em conexão, entre outros.*

*5.6. Os terminais de passageiros deverão possuir sistemas, instalações e equipamentos para circulação vertical, como escadas fixas, escadas rolantes e elevadores, que permitam o atendimento adequado ao fluxo de Usuários.*

*5.7. Nas salas de embarque de terminais de passageiros, deverá ser provido espaço adequado e suficiente para formação de filas pré-embarque, próximo aos portões de embarque, de forma que a identificação das filas seja simplificada e que não haja confluência entre filas, entre filas e áreas de circulação e entre filas e elementos estruturais, mobiliário ou áreas comerciais adjacentes.*

*5.8. Nos componentes operacionais de terminais de passageiros em que haja formação de filas para atendimento, deverão ser delimitados espaços adequados entre as áreas destinadas à formação de filas e os postos de atendimento, considerando o comportamento dos Usuários e as dimensões das bagagens e/ou dos carrinhos de bagagens.*

*5.9. Os terminais de passageiros deverão dispor de sinalização clara, objetiva e em quantidade suficiente para orientar adequadamente os usuários em suas necessidades (wayfinding).*

*5.9.1. A sinalização deverá obedecer a uma ordem hierárquica, tendo preferência as necessidades operacionais em relação às comunicações comerciais.*

*5.10. As instalações, os equipamentos e a operação dos sistemas de processamento de bagagens devem atender adequadamente aos usuários, observando os princípios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade e generalidade.*

*5.11. As áreas de triagem e/ou de conexão de bagagens e cargas devem ser adequadamente dimensionadas, buscando a otimização dos fluxos dos equipamentos de apoio, de maneira adequada aos procedimentos de operação em solo.*

*5.12. As vias internas ao sítio aeroportuário de acesso aos terminais de passageiros, aos estacionamentos de veículos e às demais infraestruturas deverão dispor de iluminação*



adequada e sinalização horizontal e vertical clara, objetiva e suficiente para orientar os Usuários em suas necessidades.

5.13. Os estacionamentos de veículos deverão dispor de demarcação adequada das vagas e sinalização clara, objetiva e suficiente para orientar os Usuários em suas necessidades.

5.14. O dimensionamento dos meios-fios para embarque e para desembarque de Usuários deverá considerar o tempo de utilização dos componentes e os diferentes modos de transporte utilizados para acessar os terminais de passageiros, prevendo espaços e condições para o atendimento adequado aos Usuários.

5.15. A integração do sistema de acesso aos terminais de passageiros com os diversos modos de transporte urbano deverá ser objeto de estudo quando da elaboração dos anteprojetos e do PGI, os quais deverão, durante toda a Concessão, no que couber ao aeroporto, prever os espaços e infraestrutura para que essa integração ocorra de forma eficiente e simplificada ao Usuário.

5.16. Os requisitos, especificações e procedimentos não detalhados neste Contrato deverão seguir a regulamentação específica do setor e, subsidiariamente, as normas técnicas aplicáveis da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT e de outras entidades ou referências técnicas de reconhecimento internacional no tema.

5.17. Caberá à Concessionária evidenciar o cumprimento das especificações expressas nos itens 5.1. a 5.16.

Tabela 1 – Parâmetros Mínimos de Dimensionamento

Componente	Unidade	Valores na hora-pico	
		Doméstico	Internacional
Saguão de embarque: espaço mínimo por ocupante; relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.) e tempo médio de ocupação (min)	m <sup>2</sup> /ocup.	2,3	2,3
	v.a./pax	1,0	1,0
	min	20	20
Saguão de desembarque: espaço mínimo por ocupante, relação visitante-acompanhante por passageiro (v.a.) e tempo médio de ocupação (min)	m <sup>2</sup> /ocup.	1,7	1,7
	v.a./pax	1,0	1,0
	min	15	25
Check-in e despacho de bagagens: espaço mínimo por passageiro (m <sup>2</sup> /pax) e tempo máximo de ocupação no componente (min) na área destinada à formação de filas	m <sup>2</sup> /pax	1,3	1,8
	min	20	30
Inspeção de segurança: espaço mínimo por passageiro (m <sup>2</sup> /pax) e tempo máximo de ocupação (min) na área destinada à formação de fila	m <sup>2</sup> /pax	1,0	1,0
	min	10	15
Emigração: espaço mínimo por passageiro (m <sup>2</sup> /pax) e tempo máximo de ocupação (min) na área destinada à formação de fila	m <sup>2</sup> /pax	-	1,0
	min	-	10
Imigração: espaço mínimo por passageiro (m <sup>2</sup> /pax) e tempo máximo de ocupação (min) na área destinada à formação de fila	m <sup>2</sup> /pax	-	1,0
	min	-	10
Aduana: espaço mínimo por passageiro (m <sup>2</sup> /pax) e tempo máximo de ocupação (min) na área destinada à formação de fila	m <sup>2</sup> /ocup.	-	1,7
	min	-	10
Sala de embarque de atendimento em posições próximas (pontes de embarque): espaço mínimo por passageiro (m <sup>2</sup> /pax), tempo médio de ocupação no componente (min), percentual mínimo de assentos oferecidos	m <sup>2</sup> /pax	2,3	2,3
	min	40	60
	%	70	70
Sala de embarque de atendimento em posições remotas: espaço mínimo por passageiro (m <sup>2</sup> /pax), tempo médio de ocupação no componente (min), percentual mínimo de assentos oferecidos	m <sup>2</sup> /pax	2,3	2,3
	min	40	60
	%	70	70
Sala de desembarque: espaço mínimo por passageiro (m <sup>2</sup> /pax); tempo médio de ocupação no componente (min)	m <sup>2</sup> /pax	1,7	1,7
	min	20	45



**6. Nível de Serviço dos Terminais de Passageiros:**

6.1. O atendimento ao nível de serviço dos terminais de passageiros dar-se-á pela disponibilização de capacidade de processamento de passageiros igual ou superior à demanda de passageiros na Hora Pico de cada um dos componentes operacionais que compõem o terminal de passageiros e, para os aeroportos enquadrados na Faixa 2, pelo processamento de passageiros em posições próximas (pontes de embarque) em percentual igual ou superior ao mínimo estabelecido neste PEA.

6.1.1. O nível de serviço adequado deve ser garantido a todos os Usuários, por meio da disponibilização de áreas, equipamentos e sistemas associados em todos os componentes operacionais, inclusive em parte deles, aplicando-se à parte o mesmo requisito estabelecido para o todo.

6.1.2. A avaliação de nível de serviço considerará eventual indisponibilidade de área, equipamento, sistema ou instalação necessários ao adequado atendimento aos Usuários do aeroporto, conforme requerido nas Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária.

6.1.3. A avaliação do nível de serviço observará a aplicabilidade dos parâmetros ao porte do aeroporto, conforme estabelecido no Apêndice A.

6.2. A Hora Pico corresponde à 30ª hora rodada mais movimentada no ano civil.

6.2.1. Entende-se por 30ª hora rodada mais movimentada a hora que apresenta a 30ª maior razão entre a demanda e capacidade de processamento de passageiros.

6.3. A capacidade de processamento de passageiros dos componentes operacionais que compõem os terminais de passageiros é calculada de acordo com os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, conforme disposto na Tabela 1 e nos itens 6.4 a 6.8.

(...)

**6.5. Cálculo da capacidade de processamento em termos de tempo máximo de ocupação:**

(...)

6.5.2. A Concessionária deverá apresentar relatório de desempenho dos equipamentos e sistemas associados aos componentes operacionais de processamento, de forma a aferir o tempo médio de processamento por passageiro (Tsec) em cada componente operacional.

(...)

**6.7. Processamento de passageiros em posições próximas (pontes de embarque)**

6.7.1. A partir do início da Fase II de execução do Contrato de Concessão, para aeroportos enquadrados na Faixa 2, o percentual mínimo de passageiros processados em posições próximas (ponte de embarque) no período de um ano civil não deverá ser inferior a 70% (setenta por cento) da movimentação total de passageiros processados em terminais de passageiros.

(...)

**6.8. Sistemas de processamento de bagagens**

6.8.1. As instalações, equipamentos e sistemas de processamento de bagagens devem ser dimensionados de forma a atender à demanda Hora Pico, nos processos de despacho ou restituição de bagagens de passageiros domésticos e internacionais, com origem, destino ou



*conexão no aeroporto.*

*(...)*

### **7. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária**

*(...)*

#### **Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre – Macapá/AP (SBMQ)**

*7.4. Para a Fase I-B do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:*

*7.4.1. Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros na Hora Pico apurada nos 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e desembarque.*

*7.4.2. Disponibilizar pátio de aeronaves para acomodar, de forma simultânea e independente, 3 (três) posições código “C”.*

*7.4.3. Os investimentos necessários para o atendimento ao prescrito nos itens 7.4.1 e 7.4.2 devem ser executados observando os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, as regras de Nível de Serviço, as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.*

*7.5. Além do descrito anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:*

*7.5.1. Prover sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI, especificado nos termos do RBAC nº 154 vigente, nas cabeceiras de pistas de pouso e decolagem, até o fim da Fase I-B do contrato de concessão.*

*7.5.2. Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase I-B do contrato de concessão.*

*7.5.2.1. Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem*



*negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.*

*7.5.3. Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova pista de pouso e decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.*

*7.6. A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.*

*7.6.1. A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro.*

*7.6.2. A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.*

*7.7. Os prazos a que se referem os itens 7.1 a 7.6 poderão ser ampliados, motivadamente, em caso de:*

*7.7.1. Atrasos nas obras decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças, declarações de utilidade pública e permissões de órgãos da Administração Pública Federal, exigidos para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária; e*

*7.7.2. 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.*

*7.7.3. Atraso na execução das obras decorrente de demora na liberação das áreas, ainda que por período inferior ao previsto no item 5.2.4 do Contrato de Concessão.*

*7.7.4. Se excessivas ampliações de prazos, na forma do item 7.7, comprometerem a utilidade do investimento para o Contrato de Concessão, o Poder Concedente poderá suprimir ou alterar a obrigação postergada, assegurada a recomposição do equilíbrio econômico financeiro do contrato, observados os itens 5.2.1 e 5.2.3 do Contrato de Concessão.*

*7.8. Para a Fase II do Contrato, deverão ser realizados os investimentos de adequação da infraestrutura aeroportuária, em especial, em terminais de passageiros, pátios de aeronaves, sistema de pistas de pouso e decolagem, sistema de pistas de rolamento e vias de acesso, de forma a prover capacidade adequada para o atendimento da demanda de passageiros, veículos e aeronaves.*

## **8. Plano de Gestão da Infraestrutura**

*8.1. O objetivo do PGI é assegurar à ANAC e demais partes interessadas nos Complexos Aeroportuários que a Concessionária possui um planejamento adequado e implementará as*



*ações correspondentes para o atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária, ao nível de serviço estabelecido e às demais regras contratuais relativas à garantia da qualidade de serviço, conforme as demandas efetiva e prevista para o período da concessão.*

*8.2. A Concessionária deverá apresentar à ANAC o primeiro Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) para cada aeroporto do Bloco, em até 24 (vinte e quatro) meses a partir da data de eficácia do Contrato.*

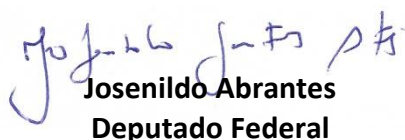
Feitas essas citações oriundas do Contrato de Concessão formalizado entre o poder concedente e a concessionária, com o fito de identificar o cumprimento das previsões contratuais, solicito que, com base no Plano de Expansão Aeroportuária (PEA), anexo ao Contrato de Concessão nº 003-ANAC-2023-Norte II, sejam disponibilizados documentos que comprovem o cumprimento:

- a) Das adequações processadas para atendimento às Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária, previstas no item 5., evidenciando o cumprimento das especificações expressas nos itens 5.1. a 5.16;
- b) Dos parâmetros mínimos de dimensionamento, previstos no item 6., e seus respectivos subitens; e
- c) Da implementação das melhorias da infraestrutura aeroportuária no Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre, conforme previsões contidas nos subitens 7.4. a 7.8.

Adicionalmente, requiro o envio do Plano de Gestão de Infraestrutura (PGI), bem como do Plano de Melhorias da Infraestrutura, previstos no item 8 do Plano de Expansão Aeroportuária (PEA), anexo ao Contrato de Concessão nº 003-ANAC-2023-Norte II, caso já tenha sido apresentado à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Sem mais, coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

  
**Josenildo Abrantes**  
**Deputado Federal**