# ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR (ETP)

Processo nº **00319.007338/2025-75– SETRANS/PI**

Órgão Demandante: Secretaria de Estado dos Transportes do Piauí – SETRANS/PI

Objeto: Concessão onerosa de uso de espaço público com a finalidade de implantação e exploração de Postos de Abastecimento de Aeronaves – PAA nos aeródromos do Estado do Piauí.

## 1 - NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO:

A contratação busca viabilizar concessão onerosa de áreas específicas nos aeroportos estaduais do Piauí para a implantação e operação de Postos de Abastecimento de Aeronaves (PAA). Essa necessidade decorre da ausência de infraestrutura de abastecimento nos aeroportos estaduais, o que limita a funcionalidade, a competitividade e o crescimento das operações aéreas no Estado.
A medida visa atrair investimentos privados, fomentar a aviação regional, reduzir custos operacionais e promover o desenvolvimento econômico e turístico local, ampliando a conectividade aérea e possibilitando o crescimento do fluxo de passageiros e cargas.

## 2 - REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO:

### 2.1 Requisitos Técnicos:

- Deverá apresentar projeto técnico detalhado e adequado para instalação de tanques de armazenamento de combustíveis e demais estruturas exigidas pelas normas da ANAC, DECEA e ABNT, incluindo Parecer favorável do OPEA emitido pelo DECEA e planos de operação.
- Apresentar CNAE de COMBUSTÍVEIS PARA AERONAVES, AVIÕES; COMÉRCIO ATACADISTA

### 2.2 Requisitos Funcionais:

- Garantir a oferta contínua e eficiente de combustíveis para aeronaves, atendendo às demandas dos aeroportos e operadores aéreos.
- Permitir a operação segura e em conformidade com as normas regulatórias.

### 2.3 Requisitos Operacionais:

- O cessionário deverá operar o PAA dentro dos padrões de segurança e eficiência, realizando manutenções periódicas nas instalações.
- Instalações devem operar em horário compatível com a movimentação dos aeroportos.

### 2.4 Critérios e Práticas de Sustentabilidade:

- Os projetos deverão adotar práticas sustentáveis, como o uso de sistemas de contenção de vazamentos e o descarte adequado de resíduos.
- Será exigida a utilização de tecnologias que reduzam impactos ambientais, como tanques ecológicos e sistemas de monitoramento eletrônico.

**3 - ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES:**

Os municípios onde serão instalados os postos com as respectivas aéreas para instalação dos postos, serão:

| MUNICÍPIOS | AREAS |
|---|---|
| **Picos** | **450 m²** |
| **Bom Jesus** | **450 m²** |
| **São Raimundo** | **600 m²** |
| **Oeiras** | **450 m²** |
| **Floriano** | **450 m²** |
| **Barra Grande** | **500 m²** |
| **Uruçuí** | **500 m²** |
| **Piracuruca** | **500 m²** |
| **Corrente** | **500 m²** |
| **São João do Piauí** | **500 m²** |

Prevê-se a cessão de áreas em até 10 aeroportos estaduais, com áreas médias entre 450 m² e 600 m², conforme croqui dos aeroportos anexos aos autos.

**4. CRONOGRAMA FÍSICO-OPERACIONAL E ETAPAS DE EXECUÇÃO**

O cronograma físico-operacional a seguir contempla as fases de execução da concessão, desde a publicação do edital até a plena operação dos Postos de Abastecimento de Aeronaves (PAA).

A proposta busca garantir celeridade e segurança, permitindo que o sistema estadual de abastecimento aeronáutico esteja integralmente operacional em até 12 meses após a assinatura dos contratos, conforme previsto no Termo de Referência.

**4.1. Etapas do Processo Concessório**

| Fase | Descrição | Responsável | Prazo Estimado |
|---|---|---|---|
| **Fase 1 – Publicação e Licitação** | Lançamento do Edital de Concorrência Pública, recebimento de propostas e julgamento | SETRANS | 45 dias |
| **Fase 2 – Homologação e Assinatura dos Contratos** | Adjudicação do objeto e assinatura dos contratos de concessão | SETRANS e Concessionário | 15 dias |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Fase 3 – Apresentação dos Projetos Executivos** | Elaboração e entrega dos projetos de engenharia com ART e cronograma detalhado | Concessionário | 60 dias |
| **Fase 4 – Análise e Aprovação Técnica (RAT Etapa 1)** | Verificação e aprovação dos projetos executivos e memorial descritivo | SETRANS | 30 dias |
| **Fase 5 – Obtenção de Licenças e Autorizações** | Licenças LP, LI e LO junto à SEMAR, ANP e Corpo de Bombeiros | Concessionário | 90 dias |
| **Fase 6 – Execução das Obras e Instalações (RAT Etapa 2)** | Construção civil, implantação de tanques, bombas e sistemas elétricos | Concessionário | 120 dias |
| **Fase 7 – Vistoria Final e Liberação Operacional (RAT Etapa 3)** | Inspeção final, testes, certificações e autorização de início da operação | SETRANS | 30 dias |
| **Fase 8 – Início da Operação Comercial** | Início formal da exploração do PAA e cobrança de outorga mensal | Concessionário | A partir do mês 12 |

**Prazo total estimado: 360 dias (12 meses)** para implantação completa após assinatura contratual.

## 4.2. Cronograma de Acompanhamento Técnico (RATs)

O acompanhamento técnico da execução será realizado mediante emissão de **Relatórios de Acompanhamento Técnico (RATs)**, conforme matriz abaixo:

| Etapa | Descrição do RAT | Prazo para Entrega | Responsável pela Emissão |
|---|---|---|---|
| RAT 01 | Verificação e aprovação de projeto executivo | Até o 3º mês | SETRANS |
| RAT 02 | Acompanhamento das obras e instalações | Até o 6º mês | SETRANS |
| RAT 03 | Vistoria final e liberação de operação | Até o 12º mês | SETRANS |

Cada RAT deverá ser acompanhado de checklists fotográficos, ART de execução e parecer de conformidade com as normas ANAC, ANP e ABNT. A emissão dos RATs é condição para manutenção da validade contratual e autorização de operação comercial.

## 4.3. Etapas Operacionais Pós-Implantação

Durante a vigência contratual (25 anos), o concessionário deverá observar:

- **Manutenção preventiva e corretiva** dos equipamentos, conforme cronograma aprovado;

- Apresentação anual de Relatório de Conformidade Ambiental e Operacional (RCAO);
- Renovação periódica das licenças ambientais e autorizações da ANP e do Corpo de Bombeiros;
- Auditorias técnicas bienais conduzidas pela SETRANS, com base nos indicadores de desempenho do item 10.

## 4.4. Prazos Resumo

| Etapa | Período |
|---|---|
| Publicação do edital até assinatura contratual | 3 meses |
| Implantação (projetos + obras + licenças) | 10 meses |
| Operação inicial e estabilização | 12º mês |
| Vigência contratual total | 25 anos (300 meses) |

O cronograma apresentado é compatível com o ciclo de maturação de empreendimentos aeroportuários regionais, observando prazos razoáveis para licenciamento ambiental e instalação dos sistemas.

**4 - LEVANTAMENTO DE MERCADO:**

Analisando contratações correlatas da empresa INFRAERO o levantamento prévio identificou empresas especializadas na instalação e operação de PAAs em aeroportos públicos e privados. O mercado apresenta operadores com capacidade técnica, experiência comprovada e interesse em expandir para novos mercados.

**5 - DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO:**
**A solução envolve:**

- Delimitação das áreas disponíveis nos aeroportos;
- Realização de concorrência para identificar interessados;
- Celebração de contrato de cessão por até 25 anos, prorrogável por igual período, conforme previsto na Lei nº 14.133/2021 e em precedentes da INFRAERO;
- Implantação, operação e manutenção dos PAAs pelos cessionários, sem custos diretos ao Estado;
- Monitoramento contínuo do cumprimento das obrigações contratuais e regulatórias.

**6 - DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS EM TERMOS DE ECONOMICIDADE E DE MELHOR APROVEITAMENTO DOS RECURSOS HUMANOS, MATERIAIS OU FINANCEIROS DISPONÍVEIS:**

- Redução de custos operacionais para operadores aéreos, estimulando a aviação regional;
- Geração de receita para o Estado, otimizando o uso de áreas aeroportuárias subutilizadas;

- Fomento à economia local, com geração de empregos diretos e indiretos.

**7 - PROVIDÊNCIAS PARA ADEQUAÇÃO DO AMBIENTE DO ÓRGÃO:**

- Realização de estudos técnicos e ambientais para assegurar a viabilidade das áreas;
- Atualização das normas e procedimentos internos para alinhamento com as exigências do processo.

**8 - DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGADORAS:**

- Impactos potenciais: risco de contaminação do solo e águas subterrâneas por combustíveis;
- Medidas mitigadoras: instalação de sistemas de contenção, monitoramento contínuo e exigência de licenças ambientais.

**8.1 DO RISCO DE POLUIÇÃO AMBIENTAL**

Considerando os riscos de poluição dos solos, água subterrânea, água superficial e da atmosfera, durante a implantação e operação da atividade do Concessionário, exige-se do mesmo o planejamento e controle de suas ações.
Neste sentido, é exigido:
a) Possuir meios de controle e monitoramento da qualidade do solo, água e ar, de acordo com as exigências ambientais do órgão competente e legislação pertinente, a fim de evitar a poluição da área ocupada por ele e áreas circunvizinhas;
b) Dispor de local adequado para armazenamento e manuseio de produtos perigosos com potencial de contaminação, de acordo com as normas e legislações vigentes, bem como com as orientações do órgão ambiental competente;
c) Utilizar equipamentos e veículos que atendam à legislação ambiental e realizar periodicamente a manutenção dos equipamentos emissores de poluente;
d) Enviar à administração do aeroporto, relatório anual emitido por Responsável Técnico competente, contendo o status da área em relação a existência ou não de poluição ambiental.
e) As irregularidades constatadas pelos órgãos competentes que resultem na aplicação de multas e/ou penalidades, serão imputadas ao Concessionário;
f) Todo impacto ambiental negativo gerado em decorrência das atividades do Concessionário, deverá ser informado ao órgão ambiental competente e remediado, de acordo com as orientações do mesmo, sem ônus para a Infraero;
g) Salvo orientação contrária, existente em contrato, o Concessionário ao ocupar a área concedida, deverá assumir eventuais passivos e particularidades ambientais existentes, bem como todo e qualquer custo relativo às tratativas ambientalmente adequadas em relação às situações verificadas, inclusive referente às taxas de análises de possíveis estudos e aprovações dos órgãos ambientais competentes;
h) A área concedida deverá ser restituída em perfeitas condições de uso à Setrans. A restituição da área à Concedente só ocorrerá após o aceite pela Setrans do laudo técnico, contendo a caracterização ambiental completa da área, emitido por Responsável Técnico competente, comprovando que a área está livre de qualquer passivo ambiental. O ônus pela emissão do laudo técnico é de inteira responsabilidade do Concessionário. Cópia do mesmo deverá ser submetido pelo Concessionário ao Órgão Ambiental competente.

i) Caso a ocupação da área a ser concedida possua atividades passíveis de contaminação do solo e recursos hídricos, o laudo técnico apresentado ao final do contrato de concessão deverá englobar a Investigação Confirmatória de Área Contaminada. Considerando a confirmação da área livre de contaminação, os poços de monitoramento de água subterrânea poderão ser tamponados, conforme definição da Infraero ou Órgão Ambiental competente. Feita a investigação, o interessado deverá encaminhar à Infraero, uma cópia física e uma digital do relatório de Investigação Confirmatória, bem como, do relatório de tamponamento dos poços, com as Anotações de Responsabilidade Técnica anexas. Da mesma forma, cópia deste laudo técnico deverá ser submetido pelo Concessionário ao Órgão Ambiental competente.
Fica a critério do Concessionário a realização de Investigação Confirmatória de Área Contaminada a qualquer tempo, sendo recomendada sua execução antes da ocupação da área. Em caso de confirmação de área livre de contaminação, os poços de monitoramento deverão ser tamponados.

## 8.2 LICENÇAS AMBIENTAIS

O pleno funcionamento dos postos de combustíveis nos aeroportos regionais do Estado do Piauí, considerados ambientalmente corretos, passa necessariamente, pela obtenção de uma ou mais licenças ambientais, sendo que as principais são:

- Licença Prévia (LP)– aprova a localização e viabilidade ambiental do empreendimento. –

-Licença Instalação (LI)– autoriza o início da execução das obras.

- Licença Operação (LO)– permite o funcionamento do empreendimento.

É importante observar o atendimento às condicionantes ambientais, que são exigências estabelecidas pelo órgão ambiental quando da emissão da licença ambiental. Estas condicionantes devem ser atendidas para manter a validade e viabilizar a renovação das licenças ambientais, caso necessário.

## 9 - CONTRATAÇÕES INTERDEPENDENTES E CORRELATAS:

Não há previsão de contratações interdependentes.

## 10 - DECLARAÇÃO DA VIABILIDADE OU NÃO DA CONTRATAÇÃO:

A presente contratação se revela plenamente viável e estratégica, considerando os benefícios diretos e indiretos que serão gerados para o Estado do Piauí, tanto no âmbito econômico quanto no social e operacional.

Primeiramente, a implantação dos Postos de Abastecimento de Aeronaves (PAA) nos aeroportos estaduais atenderá a uma demanda reprimida por infraestrutura aeroportuária adequada, especialmente em regiões com grande potencial turístico e econômico. A ausência de infraestrutura de abastecimento limita significativamente a competitividade dos aeroportos do Estado, restringindo operações aéreas que poderiam fomentar o turismo, facilitar o transporte de cargas e ampliar a conectividade entre municípios e outras regiões do país.

Além disso, a proposta de cessão de áreas para a iniciativa privada representa uma solução economicamente vantajosa para o poder público, uma vez que elimina a necessidade de investimentos diretos do Estado na implantação e manutenção da infraestrutura. O modelo de parceria com o setor privado, baseado na cessão remunerada, garante não apenas a operação adequada dos PAAs, mas também a geração de receitas para os cofres estaduais por meio de valores fixos e variáveis que incidirão sobre a receita operacional bruta dos operadores.

Outro fator que reforça a viabilidade do projeto é a possibilidade de ampliação das operações aéreas, o que trará impactos positivos na cadeia econômica local. Com os PAAs em funcionamento, haverá maior atração de companhias aéreas, operadores logísticos e outros agentes econômicos que demandam infraestrutura aeroportuária. Esse efeito poderá gerar um círculo virtuoso de desenvolvimento, com a criação de novos postos de trabalho diretos e indiretos, aumento da arrecadação tributária e fortalecimento do setor de turismo.

No aspecto jurídico e regulatório, a contratação é viável e encontra respaldo na legislação vigente, especialmente na Lei nº 14.133/2021, que permite a utilização de contratos de cessão de áreas públicas, desde que assegurados os princípios da eficiência, transparência e competitividade. Ademais, precedentes como os modelos adotados pela INFRAERO e outros entes estaduais reforçam a segurança jurídica do procedimento e a atratividade para investidores do setor.

Por fim, o projeto demonstra alinhamento com as melhores práticas de sustentabilidade ambiental, ao exigir do cessionário o cumprimento das normas técnicas e ambientais aplicáveis, garantindo que a implantação e operação dos PAAs não comprometam a preservação do meio ambiente. A adoção de medidas mitigadoras para eventuais impactos ambientais, como sistemas de contenção de vazamentos e monitoramento contínuo, reforça a responsabilidade do Estado em assegurar o equilíbrio entre o desenvolvimento e a preservação dos recursos naturais.

Diante do exposto, a contratação apresenta uma relação custo-benefício altamente favorável, compatível com as necessidades do Estado, com impactos positivos em diversos aspectos estratégicos e sustentáveis. Recomenda-se, portanto, a continuidade do processo administrativo, com vistas à concretização desse projeto essencial para o fortalecimento da aviação regional no Piauí.

## 11. CONSOLIDAÇÃO DA MODELAGEM TÉCNICA, OPERACIONAL, ECONÔMICA E PATRIMONIAL DA CONTRATAÇÃO

### 11.1. Consolidação da solução escolhida e benchmarking de mercado

Com vistas ao aperfeiçoamento da presente contratação, foi realizado levantamento complementar acerca das práticas adotadas na exploração de áreas aeroportuárias destinadas à implantação e operação de Postos de Abastecimento de Aeronaves – PAA em aeroportos públicos brasileiros, compreendendo a análise de modelos empregados por administradores aeroportuários públicos e concessionárias privadas.

O levantamento evidenciou que a exploração dessa atividade ocorre, de forma predominante, mediante cessão ou concessão onerosa de áreas aeroportuárias, na qual o operador privado assume integralmente os investimentos necessários à implantação da infraestrutura, à obtenção das autorizações regulatórias, ao licenciamento ambiental, à aquisição dos

equipamentos, à operação comercial e à manutenção das instalações, sem aporte ordinário de recursos públicos.

Constatou-se, igualmente, que a remuneração da Administração Pública normalmente ocorre mediante pagamento de outorga periódica pela utilização da área pública, permanecendo sob responsabilidade do operador todos os custos relacionados à implantação, operação, manutenção, reposição de equipamentos, atualização tecnológica, atendimento às exigências regulatórias, gerenciamento ambiental e riscos ordinários da atividade empresarial.

Observou-se ainda que, nas modelagens atualmente adotadas no setor aeroportuário nacional, as edificações, pavimentações, redes de infraestrutura, sistemas permanentes e demais benfeitorias incorporadas ao imóvel aeroportuário passam a integrar o patrimônio público ao término da contratação, revertendo ao Poder Público livres e desembaraçadas de quaisquer ônus, enquanto os bens móveis e equipamentos removíveis permanecem de propriedade do operador, desde que sua retirada não comprometa a segurança, a funcionalidade ou a continuidade da infraestrutura implantada.

Também se verificou que contratos dessa natureza adotam prazos compatíveis com a necessidade de amortização dos investimentos privados, normalmente superiores aos contratos administrativos convencionais, considerando o elevado volume de recursos necessários para implantação da infraestrutura, o período de maturação da demanda, os custos permanentes de operação e manutenção e os reinvestimentos exigidos ao longo da execução contratual.

Dessa forma, conclui-se que a modelagem proposta para os aeródromos estaduais do Piauí encontra plena aderência às práticas consolidadas de gestão patrimonial aeroportuária atualmente empregadas em aeroportos públicos brasileiros.

**11.2. Compatibilidade da solução adotada**

A solução escolhida consiste na concessão onerosa de uso de áreas aeroportuárias, vinculada à obrigação de implantação, operação, manutenção e exploração comercial dos Postos de Abastecimento de Aeronaves, mediante investimentos integralmente realizados pela iniciativa privada.

Tal modelagem mostra-se compatível com:

- os princípios da eficiência, economicidade e sustentabilidade previstos na Lei Federal nº 14.133/2021;
- o regime jurídico aplicável à exploração patrimonial de áreas públicas aeroportuárias;
- as normas expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC;
- a regulamentação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP;
- as normas ambientais e de segurança operacional incidentes sobre a atividade.

A solução também preserva integralmente as competências institucionais do Estado do Piauí relativas à administração dos aeródromos, fiscalização contratual e gestão patrimonial, transferindo ao futuro concessionário apenas a exploração econômica da área concedida e as obrigações necessárias à implantação e operação da infraestrutura.

**11.3. Justificativa técnica da modelagem patrimonial**

A presente contratação possui natureza patrimonial, não envolvendo a delegação da administração aeroportuária nem a transferência da gestão dos aeródromos estaduais.

O objeto limita-se à utilização onerosa de áreas específicas destinadas à implantação de infraestrutura de abastecimento de aeronaves, permanecendo a Administração responsável pela gestão aeroportuária.

Em razão dessa característica, adotou-se disciplina patrimonial compatível com a prática consolidada nas concessões de áreas aeroportuárias.

Assim, todas as edificações, pavimentações, fundações, cercamentos, sistemas permanentes, redes de infraestrutura, drenagem, caixas separadoras, instalações fixas e demais benfeitorias incorporadas ao imóvel passarão a integrar definitivamente o patrimônio público estadual ao término da contratação.

Por sua vez, equipamentos móveis, ferramentas, mobiliário, veículos e demais bens cuja retirada seja tecnicamente possível sem causar prejuízo às instalações permanecerão de propriedade da concessionária, desde que previamente classificados como bens removíveis.

Essa sistemática assegura o incremento permanente do patrimônio público estadual, evitando que investimentos realizados ao longo da vigência contratual sejam perdidos ao encerramento da concessão.

**11.4. Estrutura dos investimentos previstos**

Toda a implantação da infraestrutura necessária será realizada às expensas da futura concessionária, inexistindo previsão de aporte financeiro ordinário pelo Estado do Piauí.

Os investimentos privados compreenderão, dentre outros:

- elaboração dos projetos técnicos;
- levantamentos topográficos e complementares;
- estudos ambientais;
- licenciamento;
- terraplenagem e preparação das áreas;
- fundações;
- edificações operacionais;
- instalação dos tanques de armazenamento;
- sistemas de bombeamento;
- filtros;
- tubulações;
- instalações elétricas;
- sistemas de aterramento;
- equipamentos de combate a incêndio;
- sistemas de contenção ambiental;
- pavimentação;
- cercamentos;
- aquisição de equipamentos operacionais;
- sistemas de controle e monitoramento;
- formação do estoque inicial de combustíveis;

- treinamento das equipes;
- mobilização operacional;
- manutenção preventiva e corretiva durante toda a vigência contratual.

Todos esses investimentos permanecerão sob responsabilidade exclusiva da concessionária, inclusive quanto aos riscos técnicos, operacionais, financeiros e ambientais inerentes à sua execução.

**11.5. Viabilidade econômico-financeira preliminar**

A viabilidade econômico-financeira da contratação foi analisada em caráter preliminar neste Estudo Técnico Preliminar e será detalhada por meio do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Financeira – EVTE, integrante dos documentos preparatórios da contratação.

Na elaboração do EVTE foram consideradas, entre outras premissas:

- estimativa dos investimentos obrigatórios;
- custos de implantação;
- custos operacionais;
- despesas de manutenção;
- reposição periódica de equipamentos;
- formação e manutenção dos estoques;
- projeção da demanda potencial;
- receitas estimadas;
- amortização dos investimentos;
- reinvestimentos obrigatórios;
- fluxo de caixa projetado;
- análise de sensibilidade;
- capacidade de pagamento da outorga;
- sustentabilidade econômico-financeira da concessão.

As análises desenvolvidas demonstram, em caráter preliminar, que a exploração econômica da atividade apresenta potencial para suportar os investimentos privados previstos, preservando a sustentabilidade do empreendimento ao longo da vigência contratual.

A consolidação definitiva dessas premissas ocorrerá por meio do EVTE, que integra a instrução do processo administrativo e fundamentará a definição do prazo contratual, da remuneração da Administração e das demais condições econômico-financeiras do futuro contrato.

**11.6. Justificativa do prazo contratual**

O prazo contratual de 25 (vinte e cinco) anos foi definido considerando:

- a necessidade de implantação de infraestrutura permanente em dez aeródromos;
- o elevado volume de investimentos privados;
- o período necessário para elaboração dos projetos e obtenção das licenças;
- a execução das obras;
- a instalação dos equipamentos;
- a formação dos estoques;
- a maturação gradual da demanda;

- a amortização dos investimentos;
- a realização dos reinvestimentos necessários ao longo da execução contratual;
- a manutenção das instalações durante toda a vigência.

O prazo não representa garantia de rentabilidade da concessionária, mas apenas horizonte contratual considerado tecnicamente compatível com a recuperação dos investimentos e com a preservação da qualidade da infraestrutura implantada.

**11.7. Indicadores de desempenho e acompanhamento da política pública**

Com o objetivo de permitir o acompanhamento efetivo da execução contratual e da política pública, serão adotados indicadores objetivos de desempenho relacionados à implantação, operação e manutenção dos Postos de Abastecimento de Aeronaves.

Serão monitorados, dentre outros:

- cumprimento do cronograma de implantação;
- disponibilidade operacional das unidades;
- regularidade das licenças e autorizações;
- qualidade dos combustíveis comercializados;
- manutenção preventiva e corretiva;
- conformidade ambiental;
- continuidade operacional;
- atendimento aos usuários;
- execução dos investimentos obrigatórios;
- conservação do patrimônio público;
- cumprimento das obrigações contratuais;
- pagamento da outorga.

Além dos indicadores de execução contratual, a Administração acompanhará os resultados da política pública por meio da evolução da movimentação aérea, do volume de abastecimentos realizados, da ampliação da utilização dos aeródromos, da atração de novas operações aéreas, da arrecadação patrimonial, dos investimentos privados efetivamente realizados e da incorporação de infraestrutura permanente ao patrimônio público estadual.

**11.8. Conclusão da modelagem**

As análises técnicas realizadas demonstram que a solução adotada encontra respaldo nas práticas consolidadas de exploração patrimonial de áreas aeroportuárias, apresenta compatibilidade com a legislação vigente e permite a implantação da infraestrutura pretendida sem necessidade de investimentos públicos diretos.

A modelagem adotada assegura a transferência dos investimentos e dos riscos ordinários da atividade à iniciativa privada, preserva o patrimônio público, disciplina a reversão das benfeitorias permanentes, estabelece indicadores objetivos de desempenho e prevê acompanhamento contínuo da execução contratual e dos resultados da política pública.

Conclui-se, portanto, que a solução proposta apresenta **viabilidade técnica, operacional, patrimonial e econômico-financeira preliminar**, mostrando-se adequada para atender às necessidades da rede aeroportuária estadual e aos objetivos de fortalecimento da infraestrutura

aeroportuária do Estado do Piauí, permanecendo sua consolidação definitiva condicionada aos estudos econômico-financeiros que acompanham a presente contratação.

## 12. CONCLUSÃO TÉCNICA E RECOMENDAÇÃO

### 12.1. Conclusão Geral

O presente *Estudo Técnico Preliminar* demonstra que a concessão onerosa de uso das áreas aeroportuárias para implantação e exploração de Postos de Abastecimento de Aeronaves (PAA) é tecnicamente viável, economicamente sustentável e juridicamente adequada, atendendo a todos os requisitos estabelecidos pela Lei nº 14.133/2021, Lei nº 8.987/95, pela ANAC e pelas normas ambientais e de segurança aplicáveis.

A modelagem proposta:

- transfere integralmente o investimento à iniciativa privada, sem ônus para o Estado;
- assegura retorno econômico direto e indireto à Administração Pública;
- amplia a autonomia operacional e a segurança aeroportuária;
- estimula o desenvolvimento regional e turístico;
- fortalece o Plano Aeroviário Estadual, criando uma rede interligada de aeródromos abastecidos.

### 12.2. Vantajosidade Global

A concessão ora proposta apresenta vantajosidade sob três dimensões complementares:

a) Vantajosidade Econômica

- Receita direta ao Estado (outorga fixa mensal mínima de R$ 2.834,00 por unidade);
- Arrecadação indireta por tarifas aeroportuárias e ICMS sobre combustíveis;
- Valorização do ativo público e do patrimônio aeroportuário.

**b) Vantajosidade Técnica e Operacional**

- Melhoria da infraestrutura aeroportuária, com instalação de equipamentos modernos, seguros e normatizados;
- Viabilização de **novas rotas aéreas e voos executivos**, consolidando o Estado como polo de aviação regional;

- Redução do tempo de ociosidade e aumento da eficiência logística aérea.

**c) Vantajosidade Social e Regional**

- Geração de empregos diretos e indiretos;
- Estímulo à economia local (turismo, hotelaria, manutenção, transporte, alimentação);
- Ampliação da conectividade e do acesso aéreo entre regiões, com impactos positivos em saúde, educação e negócios.

Assim, o projeto proporciona **desenvolvimento sustentável e permanente** à malha aeroportuária do Piauí, promovendo integração logística, eficiência fiscal e fortalecimento da aviação regional.

**12.3. Alinhamento Institucional e Normativo**

O projeto está em consonância com:

- **Lei nº 14.133/2021** (arts. 18, 22, 34, 91 e 115);
- **Lei nº 8.987/95**
- **Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica)** – arts. 40 a 42;
- **Resolução CONAMA nº 273/2000** (licenciamento de atividades potencialmente poluidoras);
- **Resolução ANP nº 41/2013** (instalações e controle de qualidade de combustíveis aeronáuticos);
- **RBACs 107, 153 e 154 da ANAC** (infraestrutura e segurança aeroportuária);
- **Resolução 717/2023 da ANAC**
- **ICA 63-1/2020 (DECEA)** – diretrizes para operações de abastecimento;
- **Normas ABNT NBR 17505-1 e 17505-2** – armazenamento e manuseio de líquidos inflamáveis.

**12.4. Encerramento**

Com este ETP reestruturado, o Estado do Piauí consolida um modelo de gestão moderna, sustentável e tecnicamente referenciada para o desenvolvimento da aviação regional, unindo eficiência pública e investimento privado em benefício do sistema aeroportuário e da sociedade.

## 13. Anexos

1. Mapas de localização dos aeródromos;

2. Minuta de Termo de Referência e de edital de concessão.

Teresina (PI), 16 de julho de 2026.

MANOEL GUSTAVO COSTA DE AQUINO - 020.838.023-06

Assinado de forma digital por MANOEL GUSTAVO COSTA DE AQUINO - 020.838.023-06
Dados: 2026.07.16 11:31:33 -03'00'

Manoel Gustavo Costa de Aquino
Diretor Técnico – SETRANS/PI