

Contribuições à Relicitação do Aeroporto de Viracopos

Assunto: Apresentação de contribuições de alteração ao Anexo 04, Item 03 da Minuta de Contrato no que tange a cobrança das tarifas de armazenagem e capatazia atinentes a movimentação de cargas.

(1) AURORA DA AMAZÔNIA TERMINAIS E SERVIÇOS LTDA. (“Aurora”), pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o n. 04.694.548/0001-30, sediada em Rua Ministro João Gonçalves de Araújo, n. 472, Parte “E”, Distrito Industrial, Manaus/AM, CEP n. 69.088-240; **(2) ARMAZÉNS GERAIS AGRÍCOLA LTDA.** (“AgG”), pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o n. 21.378.906/001-14, sediada na Rua Citlog, n. 333, Bairro Aeroporto, Varginha/MG, CEP 37.031-090; **(3) EADI TAUBATÉ LTDA.** (“EADI Taubaté”), pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o n. 03.781.767/0001-93, sediada em Avenida Roberto Bertolotti, n. 1.001, Bairro Piracangagua, Taubaté/SP, CEP 12.042-045; **(4) LIBRAPORT CAMPINAS S.A.** (“Libraport”), pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o n. 03.795.647/0002-26, sediada em Avenida Comendador Aladino Selmi, n. 5216, Bairro Vila San Martin, CEP 13.069-096; **(5) MULTILOG S.A.** (“Multilog”), pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o n. 78.614.229/0001-03, sediada em Rodovia Deputado Antônio Heil, n. 4999, Itajaí/SC, CEP 88.316-003;; **(6) TORA RECINTOS ALFANDEGADOS S.A.** (“Tora”), pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o n. 86.613.403/0001-21, sediada em Rodovia BR-381 Fernão Dias, S/N, KM 490, Bairro Jardim das Alterosas – 1ª Seção, Betim/MG, CEP 32.670-790, vêm **apresentar contribuições de alteração ao Anexo 04, Item 03 da Minuta de Contrato do processo de Relicitação do Aeroporto de Viracopos pelas razões a seguir aduzidas.**

I. BREVE APRESENTAÇÃO DAS EMPRESAS

1. As empresas Aurora, AgG, EADI Taubaté, Libraport, Multilog e Tora são todas administradoras de zonas secundárias do país (por meio de portos secos e/ou Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros – CLIA), sendo responsáveis pela armazenagem e movimentação de cargas em diversos estados do Brasil. Conforme se verifica da tabela-resumo abaixo, as operações realizadas pelas empresas em questão estão distribuídas nos principais centros operacionais do país:

Empresa	Zona secundária que opera
Aurora da Amazônia Terminais e Serviços Ltda.	[1] Porto Seco de Manaus (“Porto Seco Graman”) [2] Porto Seco de Sorocaba [3] Porto Seco de Anápolis*
Multilog S.A.	[4] Porto Seco de Foz do Iguaçu [5] Porto Seco de Curitiba [6] CLIA Curitiba [7] CLIA Itajaí [8] Porto Seco Uruguaiana [9] Porto Seco Santana do Livramento [10] Porto Seco Jaguarão [11] CLIA Joinville

	[12] Porto Seco Barueri [13] CLIA Santos [14] CLIA Campinas [15] CLIA São Paulo
Libraport Campinas S.A.	[16] CLIA Campinas
Armazéns Gerais Agrícola Ltda.	[17] CLIA Varginha
Tora Recintos Alfandegados S.A.	[18] CLIA Betim
EADI Taubaté Ltda	[19] Porto Seco de Taubaté [20] São Bernardo do Campo
* A Aurora ainda não opera o porto seco de Anápolis. No entanto, foi vencedora do recente certame do porto seco, tendo assinado o contrato de permissão com a Receita Federal em 27/05/2020.	

2. Considerando a localização geográfica dos recintos alfandegados das requerentes – que, por natureza, foram pensados para serem localizados no interior dos estados – uma parte significativa das cargas importadas que chegam até seus terminais passa necessariamente pelos Terminais de Cargas (TECAs) dos Aeroportos próximos. De modo que, parte relevante do custo logístico para que as cargas sejam efetivamente desembaraçadas nas zonas secundárias destas empresas se referem às tarifas de armazenagem e capatazia que são pagas aos TECAs.

3. Ocorre que a atual regulação tarifária do serviço de capatazia prestado pelos Aeroportos (sejam eles concedidos ou administrados pela Infraero) para cargas importadas, em sua maioria, tem gerado um cenário anti-isonômico e colocado as zonas secundárias em uma posição concorrencial desfavorável no que se refere ao mercado de movimentação e armazenagem de cargas importadas.

4. Dessa forma, considerando que o Aeroporto de Viracopos é notoriamente o maior aeroporto do país em termos de prestação de serviço de movimentação de cargas e, que a regulação em suas tarifas de capatazia certamente servirá de parâmetro para os demais aeroportos, tornou-se necessário e oportuno às empresas colaboradoras que se dedicassem a análise dos documentos que subsidiaram o presente procedimento de relicitação e, a partir disso, trouxessem contribuições à esta Agência, pelos fatos e fundamentos que se passa a expor.

II. CONTRIBUIÇÕES: SUGESTÃO DE ALTERAÇÃO DO ANEXO 04, ITEM 03 DA MINUTA DE CONTRATO

5. Analisando cuidadosamente a minuta de contrato e seus anexos, especialmente no que tange ao **‘Anexo 04 - Tarifas’**, o qual versa sobre as tarifas aeroportuárias em geral, pode-se identificar que no **‘Item 03 – Regulação Tarifária’**, as tabelas que estabelecem os preços teto das tarifas de armazenagem e capatazia sofreram uma proposta de alteração importante na definição dos custos, se comparada com a estrutura vigente no Aeroporto de Viracopos regida por meio da Portaria n. 5.394/SRA/2021.

6. Não obstante a proposta de alteração seja relevante, deve-se registrar que **outras alterações ainda se fazem necessárias**, na medida em que a histórica assimetria regulatória observada na regulação das tarifas de capatazia – que, inclusive, já foi objeto de análise e

questionamento por esta d. Agência¹ – **embora esteja sendo mitigada com essa nova proposta, ainda não foi superada em sua totalidade.** Pelo seguinte:

7. Historicamente, a narrativa acerca da regulação da tarifa de capatazia pode ser resumida na seguinte linha, assim que a ANAC foi criada por meio da Lei n. 11.182/2005 foi incorporado em seu arcabouço legislativo a **Portaria n. 219/CG-5/2001** que: *“aprova critérios e fixa valores para a aplicação e a cobrança das Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia, sobre cargas importadas e a serem exportadas ou em situações especiais e dá outras providências”*. Sendo que, desde a criação da Agência, a referida portaria vem sendo utilizada como referência para o estabelecimento das novas portarias tarifárias instituídas nos aeroportos nacionais, concedidos ou administrados pela Infraero.

8. A referida portaria estabeleceu que a tarifa de capatazia de cargas importadas seria quantificada apenas em função do **peso bruto** da carga:

Art. 8º O preço relativo à Tarifa Aeroportuária de Capatazia da carga importada será quantificado em função do seu **peso bruto** verificado, sendo devido por toda e qualquer carga movimentada e manuseada no recinto alfandegado da entidade administradora do aeroporto.

9. Porém, na própria portaria e, em todas as outras que a sucederam e utilizaram-na como referência, foi criada uma subdivisão das tabelas de cobrança de capatazia a **dependem do local** onde seria realizado o desembaraço aduaneiro da carga, interessando registrar somente as seguintes:

- **Tarifas de Armazenagem e de Capatazia da Carga Importada Aplicada em Casos Especiais** - Cargas em Trânsito Rodoviário Imediato (**TC2**): destinado ao transporte de zona primária para outra zona primária (Teca para Teca).
- **Tarifas de Capatazia da Carga Importada em Trânsito Carga Pátio** - Trânsito Rodoviário Imediato (**TC4**): transporte de zona primária para zona secundária.
- **Tarifa de Capatazia da Carga Importada – Carga Local (TC6)**: cargas desembaraçada e nacionalizada no TECA do aeroporto que recebeu a carga;

10. Ocorre que tal diferenciação é completamente injustificada, pois o serviço de capatazia que é prestado pelo TECA, quando a carga é direcionada à zona secundária, é absolutamente o mesmo que é prestado quando a carga permanece armazenada no Aeroporto ou quando é desembaraçada em outro Teca (TECA A TECA), não havendo qualquer justificativa para a diferença no preço das tarifas.

11. Tanto é verdade que, recentemente, em 2019 como não havia um arcabouço técnico capaz de demonstrar a distinção dos serviços e a real necessidade de diferenciação das tarifas, esta d. Agência incluiu em sua Agenda Regulatória do biênio 2019/2020 o Tema 22 reconhecendo que a atual estrutura tarifária para os serviços de capatazia prestados pelos TECAs nacionais: **(i)** não

¹ Nas discussões do Tema 22 da Agenda Regulatória do biênio 2019/2020, posteriormente continuada nas discussões do Tema 16 da Agenda Regulatória do biênio 2021/2022.

acompanhava as melhores práticas internacionais; (ii) era demasiadamente complexa; e (iii) não guardava relação com os custos do serviço, trazendo o Tema 22 com o seguinte viés:

Tema 22 – Regulação de preços do mercado de armazenagem e capatazia da carga importada e exportada

Resumo

A ANAC convida todos os interessados a apresentar contribuições com fito de estabelecer novo modelo de regulação das atividades de armazenagem e capatazia da carga importada e a ser exportada.

12. Nesse horizonte, como é de conhecimento, o Tema 22 não foi exaurido no âmbito da Agenda Regulatória do biênio 2019/2020 e acabou sendo transferido para as discussões da Agenda Regulatória do biênio 2021/2022 sob o registro de Tema 16, dando continuidade aos estudos até então desenvolvidos.

13. Nesse cenário, relevante destacar que a minuta do contrato do presente processo de relicitação, especificamente no Anexo 04, **trouxe uma proposição de cobrança de capatazia que, se implementada, irá mitigar a assimetria regulatória atualmente vigente, na medida em que iguala a cobrança das tarifas de capatazia das cargas de TC2 (Teca a Teca) e TC4 (Teca x zona secundária).** Registra-se:

Tabela 4 – Tetos das Tarifas de Armazenagem e de Capatazia da Carga Importada Aplicada em Casos Especiais

Períodos de Armazenagem	Sobre o Peso Bruto
1º - Até 2 dias úteis	R\$ 0,7823
2º - Para cada 2 dias úteis ou fração, além do 1º período, até a retirada da mercadoria	R\$ 0,9778
Observações: 1. A tarifa mínima a ser cobrada será correspondente a 97,76 (noventa e sete reais e setenta e seis centavos)	

Tabela 5 - Tarifas de Capatazia da Carga Importada em Trânsito

Valor Sobre o Peso Bruto Verificado
R\$ 0,7823
Observações: 1. Cobrança mínima: R\$ 78,23 (setenta e oito reais e vinte e três centavos); 2. Esta tabela aplica-se à carga com <u>permanência máxima de 24 (vinte e quatro) horas no TECA;</u> 3. Excedido o prazo de 24 (vinte e quatro) horas, após a entrada da carga no TECA, deverão ser aplicadas as Tabelas 7 e 8 ou a Tabela 11 deste Anexo.

14. No entanto, aqui está o ponto principal desta contribuição!! Ainda que o **Anexo 04** seja aprovado da forma como se encontra e, que as tarifas de capatazia cobradas das cargas de TC2 e TC4 sejam igualadas, isso não representará uma solução ao problema, pois, existem algumas inconsistências que **continuam tornando a regulação desta tarifa, anti-isonômica e assimétrica:**

- Muito embora as tarifas entre as cargas TC2 e TC4 (R\$0,7823) tenham sido igualadas, a tarifa de capatazia difere de forma expressiva dos valores

cobrados das cargas de TC6 (R\$0,0638²), sendo que a prestação do serviço de capatazia é exatamente o mesmo para os três casos – qual seja, movimentação da carga entre a aeronave e o terminal de cargas;

- Além disso, na tabela 4, relacionada a carga TC2, além de estar incluído o serviço de capatazia, está também incluído o serviço de armazenagem pelo prazo de **até 2 dias úteis**. Enquanto, na tabela 5, relacionada a carga TC4, só estão incluídos os valores da capatazia e um período de permanência no terminal de, no máximo, 24 horas, ou seja, passado esse período, além de arcar com os custos da capatazia, será cobrado das zonas secundárias, também, os custos com armazenagem;

15. Dessa forma, como dito anteriormente, considerando a importância do Aeroporto de Viracopos e o reflexo da sua regulação na conformação das tarifas de capatazia dos demais aeroportos concedidos no Brasil, **é imperioso que esta d. Agência revise o Item 03, do Anexo 04 da minuta de Contrato** e busque esvaziar a histórica assimetria regulatória que invade os normativos desta Agência acerca da regulação das tarifas de capatazia.

III. JUSTIFICATIVA: DA ASSIMETRIA REGULATÓRIA E ANTI-ISONOMIA CRIADA PELA DIFERENCIAÇÃO DE COBRANÇA NAS TARIFAS TETO DOS SERVIÇOS DE CAPATAZIA

16. O serviço de capatazia prestado para as cargas TC2, TC4 ou TC6 são **exatamente os mesmos**, sendo injustificáveis as diferenças existentes entre as tarifas.

17. Considerando somente o cenário atual do Aeroporto de Viracopos, tanto a cobrança da tarifa de capatazia vigente por meio da Portaria n. 5.324/2021, quanto a proposta de alteração normativa sugerida no processo de relicitação do aeroporto (com base no Anexo 04, item 03 do contrato em comento), são tarifas maculadas pela irregularidade, dado que, não há qualquer justificativa que autorize a diferenciação na cobrança dos serviços prestados.

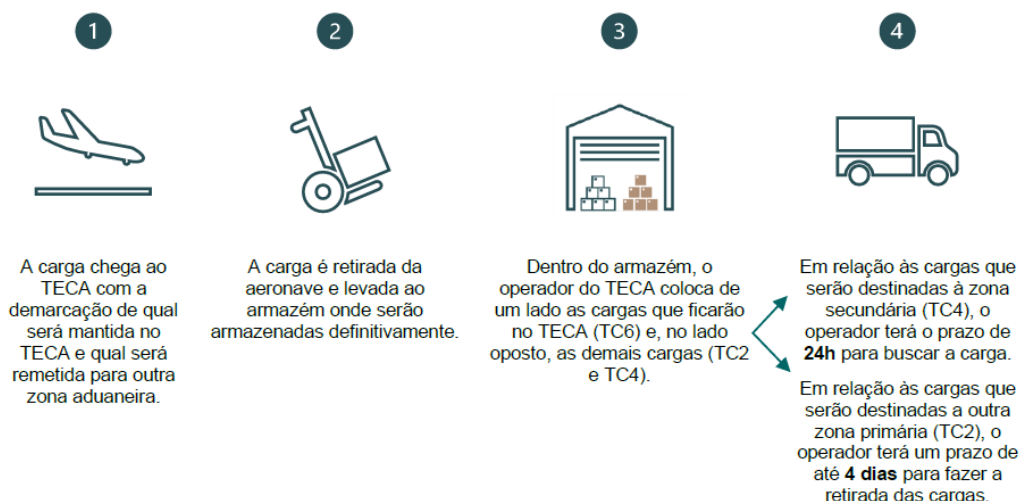
18. Isso porque, toda a operação para cargas importadas começa com o ato do importador de informar, via sistema eletrônico ‘Siscomex Mantra’ onde a carga será desembarçada, de forma que quando a carga chegar ao Aeroporto, os operadores do TECA já terão conhecimento de qual carga ficará no TECA e qual carga será remetida à zona secundária.

19. Ato seguinte, quando a aeronave chega ao TECA, a carga importada é retirada da aeronave pelos próprios operadores do TECA, independente da sua destinação, e são levadas para o mesmo armazém do Terminal. Importante dizer que esse serviço, já está incluído na cesta de serviços de capatazia, conforme define a própria Infraero. Veja:

Capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, que compreende o recebimento, a conferência, o transporte interno, a abertura de volumes para conferência aduaneira, a manipulação, a arrumação, a entrega e também o carregamento e o descarregamento de aeronaves com uso de aparelhamento.
(v. Guia Infraero Cargo – 3ª Edição, pg. 60)

² De acordo com a Tabela 03, constante no Item 03 do Anexo 04 do Contrato.

20. Já dentro do armazém, o operador do TECA, então, separa quais serão as cargas que serão armazenadas e desembarçadas no próprio TECA e quais serão as cargas que serão destinadas às zonas secundárias. Tal segregação de cargas se dá de forma simples: em um dos lados do armazém são colocadas as cargas que ficarão no TECA, no lado oposto, são colocadas as cargas que serão destinadas às zonas secundárias e demais zonas primárias. Veja de forma gráfica a operação realizada:



21. Logo, pelo que se observa, não há, na prática, qualquer alteração no serviço prestado que possa justificar uma distinção no valor das tarifas, especialmente no que tange ao serviço de capatazia prestado, que, independente da destinação da carga, **é exatamente o mesmo**: retirar a carga da aeronave e movimentá-la até o terminal de carga. Inclusive, registra-se que, na prática, há a utilização dos mesmos equipamentos, da mesma mão de obra e, sobretudo, da mesma estrutura onde as cargas são condicionadas

22. Aliás, vale um registro no sentido de que os operadores da zona secundária (TC4) são os próprios responsáveis pela entrada no armazém, identificação de suas mercadorias e retirada destas do armazém, reforçando o entendimento de que não há qualquer serviço adicional prestado pelo TECA, além do serviço de capatazia propriamente dito.

23. Assim, sendo o serviço prestado exatamente o mesmo para as cargas TC2, TC4 e TC6, porém com preços tarifários bastante discrepantes é certo dizer que a atual estruturação tarifária, mesmo com a alteração proposta na minuta do contrato ora em análise, não está guardando relação com os custos do serviço, o que destoa *do benchmark* internacional que orienta que as tarifas aeroportuárias guardem relação com o **custo**. Nesse sentido, trecho do Doc. 9082 - ICAO's *Policies on Charges for Airports and Air Navigation*:

Air navigation services charging systems

6. States should ensure that systems used for charging for air navigation services be established in accordance with the following principles: (...)

vi) **Charging systems should take into account the cost of providing air navigation services and the effectiveness of the services rendered.**

(v. Doc. 9082 - ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation, p. 25).

24. Nessa mesma linha, registra-se que o próprio Tribunal de Contas da União, ao tratar do tema de forma geral, aponta que as tarifas devem ser suficientes apenas para: **(i)** remunerarem os custos da prestação do serviço outorgado e **(ii)** oferecerem ao prestador do serviço os lucros normais do empreendimento, sem prover lucros exorbitantes, tudo isso como corolário do princípio da modicidade tarifária:

(...) a modicidade tarifária, premissa de adequação do serviço público concedido, expressamente prevista no art. 6, §1º, da Lei n. 8.987/1995 (...) significa que a tarifa cobrada do usuário deve ser apenas suficiente para remunerar adequadamente a prestação do serviço outorgado, garantido sua continuidade e qualidade, com os lucros normais do empreendimento, sem, porém, prover o acréscimo de lucro exorbitantes à concessionária (...)

(TCU. Acórdão 2.927/2011, Plenário, rel. Min. Walton Alencar)

25. Assim, resta evidente que a diferenciação que se vislumbra nos preços das tarifas de capatazia coloca os TECAs em uma situação concorrencial favorecida em relação às zonas secundárias, pois, ao se autorizar que os TECAs cobrem tarifas de capatazia mais elevadas quando a carga é direcionada às zonas secundárias, sem qualquer justificativa fática e/ou técnica para isso, ao final, o resultado é tornar as zonas secundárias menos atrativas aos usuários.

26. Sendo assim, mesmo com as propostas de alteração observadas no Anexo 04 do contrato, a regulação das tarifas-teto, como se pretende manter, além de não observarem a legislação que a regulamenta afronta também o art. 170, inc. IV da Constituição da República que estabelece, como princípio basilar, a manutenção da ordem econômica pelo exercício da livre concorrência, por meio do qual, busca-se evitar práticas de concorrência desleal e atos que configurem infração contra à ordem econômica.

27. Isso porque, não é novidade que no que se refere ao mercado de movimentação e armazenagem de cargas, os recintos de zona secundária e zona primária competem entre si, pois prestam os mesmos serviços. Inclusive, as zonas secundárias foram criadas justamente para desafogar a demanda dos serviços de movimentações e armazenagem de cargas nas zonas primárias, facilitando a logística nacional, sobretudo, no interior do país.

28. Sendo assim, não há dúvidas de que mesmo alterando a atual regulação da tarifa de capatazia, **a nova proposta ainda merece passar por ajustes consideráveis, pois, da forma como se encontra, configura ilícito à ordem econômica**, na medida que autoriza que os TECAs: **(i) discriminem valores para prestação de serviços idênticos** (capatazia para cargas importadas), **(ii) criem dificuldades ao desenvolvimento de seus concorrente** (operadores de zonas de secundária), fatos esses que são tipificados como ilícitos concorrenciais no art. 36, §3º, inc. IV e X, da Lei n. 12.529/2011. Confira:

Art. 36. Constituem infração da ordem econômica, independentemente de culpa, os atos sob qualquer forma manifestados, que tenham por objeto ou possam produzir os seguintes efeitos, ainda que não sejam alcançados:

I - limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa;

II - dominar mercado relevante de bens ou serviços;

III - aumentar arbitrariamente os lucros; e

IV - exercer de forma abusiva posição dominante.

(...)

§ 3º As seguintes condutas, além de outras, na medida em que configurem hipótese prevista no caput deste artigo e seus incisos, caracterizam infração da ordem econômica:

(...)

IV - criar dificuldades à constituição, ao funcionamento ou ao desenvolvimento de empresa concorrente ou de fornecedor, adquirente ou financiador de bens ou serviços;

(...)

X - discriminar adquirentes ou fornecedores de bens ou serviços por meio da fixação diferenciada de preços, ou de condições operacionais de venda ou prestação de serviços;

29. Apenas em complemento é importante notar que, grandes doutrinadores brasileiros, a exemplo, **Floriano de Azevedo Marques Neto** e **Marina Fontão Zago** concordam que o ordenamento jurídico brasileiro autoriza a criação de assimetrias regulatórias, desde que tenha a finalidade de promover competição no mercado e nunca o contrário, como ocorre no caso em tela. *In verbis*:

A necessidade de modulação regulatória, contudo, não autoriza distinções ilimitadas entre atores e atividades equivalentes, sob pena de se afrontar a isonomia e causar distorções à concorrência, com impactos na qualidade do serviço a ser prestado para o consumidor. [...]

Como forma de alcançar os fins e os princípios previstos pelo marco regulatório de um determinado setor, a atividade regulatória poderá corrigir as falhas de mercado, modulando a incidência da regulação conforme características da atividade ou de seu prestador. Veja-se que, na maior parte dos casos, a assimetria buscará neutralizar a situação de um operador dominante. Ou seja, a ideia nuclear das assimetrias regulatórias é a promoção da competição, a partir de modulações na regulação com vistas à correção de falhas de mercado. (NETO, Floriano de Azevedo Marques & ZAGO, Marina Fontão. Limites das assimetrias regulatórias e contratuais: o caso dos aeroportos. Revista de Direito Administrativo, Rio de Janeiro, v. 277, n. 1, p. 175-201, jan./abr. 2018. p. 177-183)

30. No presente caso, a assimetria regulatória criada não milita a favor da concorrência. Sem falar que tal diferença no preço tarifário, torna-se também uma violação do princípio da **generalidade** (v. art. 6, §1º da Lei n. 8.987/1995), o qual prega que o serviço público adequado é aquele em que os usuários devem ser atendidos de forma isonômica e não discriminatória³.

31. E, no caso em análise, a ausência de isonomia é notória, seja pelo fato de que o valor das tarifas entre TC2, TC4 e TC6 são distintos, seja pelo fato de que, embora se pretenda igualar a

³ [...] pelo princípio da igualdade dos usuários perante o serviço público, desde que a pessoa satisfaça as condições legais, ela faz jus à prestação do serviço, sem qualquer distinção de caráter pessoal. (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. São Paulo: Atlas, 2010. p. 108)

tarifa de TC2 e TC4, o tempo de permanência das cargas no aeroporto e os serviços prestados são diferentes.

32. Isso sem contar na falta de isonomia na medida em que, os interesses dos usuários dos serviços públicos de movimentação e armazenagem de cargas que, ao optarem por desembaraçar suas mercadorias nas zonas secundárias, arcam, sem qualquer justificativa, com valores discrepantes, em razão da tarifa de capatazia, o que também é vedado pelo **princípio da modicidade tarifária**, estampado no art. 6, §1º da Lei n. 8.987/1995.

33. Sendo assim, não obstante esta d. Agência já tenha sugerido alterações nas tabelas de cobrança de capatazia, a estrutura tarifária proposta ainda viola os princípios da isonomia, generalidade e modicidade tarifária, uma vez que mantém uma estrutura de assimetria regulatória que enfraquece a concorrência do mercado de movimentação de cargas, bem como encarece o preço do serviço aos usuários que optem pela utilização das zonas secundárias.

IV. CONCLUSÃO

34. Por todo o exposto, as empresas colaboradoras sugerem que seja realizado uma **reavaliação e, posterior alteração, do Anexo 04, Item 03 da minuta de contrato** do processo de Relicitação do Aeroporto de Viracopos para que assim:

- a. Seja **igualada as tarifas de capatazia** cobradas entre as cargas TC2, TC4 e TC6, com tempo de **permanência isonômico** entre as cargas, de modo a suprimir a assimetria regulatória e anti-isonomia observadas nas Tabelas 03, 04 e 05 da atual proposta de regulação, já que, o serviço de capatazia prestado para as três categorias de carga, é exatamente o mesmo;
- b. Subsidiariamente, que, ao menos, seja igualado o limite de permanência das cargas (TC2 e TC4) no terminal aeroportuário, possibilitando que em qualquer situação as cargas possam ser guardada por até 2 (dois) dias úteis;

Brasília, 07 de outubro de 2021.

*Aurora da Amazônia Terminais e Serviços
Ltda.*

Armazéns Gerais Agrícola Ltda.

EADI Taubaté Ltda.

Libraport Campinas S.A

Multilog S.A

Tora Recintos Alfandegados S.A