

Principal ponto fixo é dentro da feira da madrugada. Possui duas concessões estaduais, sendo elas, uma no Parque Bruno Covas e outra no Parque viaduto Antártica. Enviarjá por ofício a quantidade de acidentes fatais. A empresa causa certa tensão nos mercados rodoviários convencionais. Possui cerca de 500 funcionários. O público da empresa se mantém como variado, entre fretamento e turismo. Não fazem transporte individual de passageiros. O embarque e desembarque de passageiros de veículos de fretamento é feito em locais públicos, supramencionados em portárias municipais. A empresa Buser investe em acompanhamento por telemetria e demais outras, relativamente à segurança adicional, ou seja, acima do que é pedido em lei. Atendem 150 cidades no Estado de SP. Não se relaciona diretamente com motoristas, mas com empresas tomadoras (de transportes). Afirma que é raro haver pessoas que juntam dinheiro e compram um ônibus pelo simples fato de que o capital social deve ser alto.

Na eventualidade do ônibus quebrar no meio do trajeto coloca-se dois aspectos: (i) a assistência primeira deve ser da empresa convencional fazendo o transbordo dos passageiros de um ônibus para o outro e (ii) depois seguir viagem. A Buser coloca-se a disposição para prestar assistência em caso da empresa convencional não possuir ônibus para fazer o transbordo, podendo assim fretar outro ônibus de outra empresa para o conforto dos passageiros. A Buser não possui carros de aplicativos, mas sim, contrata em eventualidades para o maior conforto dos motoristas Sobre a mudança quase que repetitiva de local de embarque e desembarque, a empresa colocou que na verdade como o caso da Vila Guilherme foi um desencontro econômico entre as partes. Na sequência, deu-se a oitiva do Sr. Ammar Abdelaziz Hassan, representante da empresa Blablacar, que prestou os seguintes esclarecimentos: Exerce a função de Gerente de relações governamentais, intermediando as relações com a Prefeitura de São Paulo, e promovendo a interação mais ampla do Estado. Não possui intermediação com o DTP. A plataforma é um aplicativo de carona, ou sejam, quem precisa de carona recorre ao aplicativo para buscar uma pessoa que vai até o mesmo destino que a pessoa.

Nasceu na França, chegou ao Brasil em 2015 e possui mais de 12 milhões de usuários no País. Possui 700 mil membros ativos, também vendem passagem de ônibus do transporte regular. A sua sede é em São Paulo, onde recolhe o ISS. Conta com 30 funcionários. Possui 150 empresas parceiras. Trabalha com a modalidade de carona entre pessoas privadas. Não cobra por intermediação de carona, mas lucram sobre a venda de passagens. Precisam fornecer os dados de CNH e de inspeção para conseguir dar a carona. A carona não é uma atividade de transporte convencional. Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão. 25º REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (21/06/2022) No dia 21 de junho de 2022 iniciaram-se os trabalhos da vigésima quinta reunião ordinária da CPI dos Aplicativos. Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente Marlon Luz, dos vereadores Senival Moura e Gilson Barreto. Foram convidados para realização de oitivas: Sr. Paulo Vicente da Silva, Representante legal - COVISA e a Secretária Municipal do Trabalho e Empreendedorismo, Sra. Aline Cardoso. As Oitivas foram iniciadas com o Sr. Paulo Vicente da Silva, representante da COVISA, que prestou os seguintes esclarecimentos: É Farmacêutico bioquímico. Questionado sobre o número de dark kitchens abertas no município, respondeu que a vigilância sanitária está acompanhando o crescimento ilegal.

Foi colocado que as licenças em saúde foram publicadas por uma unidade de vigilância específica. Expunam que as unidades tratam de cada ponto de maneira individual A portaria trata de forma ampla e isonômica, ou seja, iguais perante a legislação sanitária. Os Vereadores colocaram que trouxeram as pessoas erradas para as oitivas, razão pela qual fizeram requerimento para corrigir a indicação das pessoas a serem ouvidas.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão. 26º REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (28/06/2022) No dia 28 de junho de 2022 iniciaram-se os trabalhos da vigésima sexta reunião ordinária da CPI dos Aplicativos. Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente Marlon Luz, dos vereadores Senival Moura e Gilson Barreto. Foram convidados para realização de oitivas: Sra. Aline Cardoso, Secretária de Desenvolvimento Econômico e Trabalho da Prefeitura do Município de São Paulo e Debora de Freitas, Secretária Executiva do Comitê Municipal de Uso do Viário. Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV). Nenhum dos convidados compareceu a oitiva, Os vereadores discutiram sobre o a falta de compromisso dos convidados em não comparecer esclarecimentos para a CPI dos Aplicativos e aprovaram requerimentos para novas convocações. Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão. 27ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (02/08/2022) No dia 02 de agosto de 2022 iniciaram-se os trabalhos da vigésima sétima reunião ordinária da CPI dos Aplicativos. Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente Marlon Luz, dos vereadores Camilo Cristóforo, Luana Alves, Siney Cruz e Senival Moura. Foram convidados para realização de oitivas: Sra. Debora de Freitas, Secretária Executiva do CMUV; Sr. Douglas Tocuno, representante da empresa Google Brasil Internet Ltda e Sr. Luiz Flavio Guimarães Marques (Lula Guimarães) representante do Benjamin Comunicação Ltda.

Iniciando as oitivas, a Sra. Debora de Freitas, Secretária Executiva do CMUV apresentou os seguintes esclarecimentos às indagações dos edis:

Colocou que quem estava agindo sem ser cadastrado (caso inDriver), a CMUV está buscando como compensar essa perda, e sobre a demora, que em sua maioria é uma demora do sistema de TI e que desde quando ela assumiu, não teve problemas nesse sentido.

Sobre a entrada de motoristas na plataforma sem o curso, esclarece que é enviado e-mail para cada solicitante. Sobre o preço público que não é ajustado desde 2017, entende que pode ser objeto de estudo do novo grupo de trabalho. Quanto ao questionamento quanto à possibilidade do grupo de trabalho rever a nova regulamentação, ela coloca que está aberta a novas sugestões.

Um grupo dentro da CMUV que confere o imposto autodeclaratório (atualmente existem 3 integrantes). Pela Presidência da Comissão foi informado que os representantes das empresas citadas compareceram apresentando HC. Ato contínuo, foi ouvido o Sr. Douglas Tocuno - Diretor do Waze Google que ofereceu os seguintes esclarecimentos: A Waze (Waze Carpool) oferece caronas compartilhadas. O aplicativo foi lançado em agosto de 2018. Não existe cadastro de motoristas, pois não existe motorista, alguém que procura uma carona, acha uma pessoa indo para o mesmo destino, assim então é feito.

A Waze limita as caronas a 2 (duas) por dia. O aplicativo faz a intermediação de pagamento (custo de gasolina, pagamento tudo online). Não tem cadastro no município (e nunca foi feito uma tentativa de regulamentação). Estima cerca de 140 caronas por dia na Cidade de São Paulo. Por fim, foi tomada a oitiva do Dr. Alexandre Pacheco, representando o iFood, que estava com HC, e relativamente ao assunto da CPI dos Aplicativos, em Razão do HC, apresentou uma carta com os seguintes esclarecimentos que foram lidos: É Agência de comunicação (tem vários clientes).

Em 2020, a Benjamin foi chamada pelo iFood para ajudar a empresa a entender as principais demandas de seus stakeholders, restaurantes e entregadores.

Havia, naquele momento de pandemia, uma série de reivindicações dos entregadores, que chegavam de maneira desorganizada pelos seus canais de atendimento que destoava da avaliação positiva que a empresa dispunha em suas pesquisas internas.

O trabalho da Benjamin trouxe um enorme resultado para a qualidade da relação do iFood com os entregadores. Depois de mais de um ano ouvindo diversos grupos e demandas identificadas pela Benjamin, isso deu origem ao encontro nacional no final de 2021, no qual a empresa recebeu entregadores presencialmente e, em conjunto, redigiram uma série de compromissos que foram integralmente atendidos.

O iFood não cometeu nenhuma irregularidade, nem a Benjamin, nem seus fornecedores. Os representantes das empresas não responderam à nenhuma das perguntas, permanecendo em silêncio diante das perguntas dos vereadores, por possuir HC. Em notas taquigráficas, foram registradas as perguntas que foram formuladas pelos vereadores Luana Alves, Dr. Sidney Cruz e a fala do nobre Vereador Marlon Luz.

Foram aprovadas novas convocações. Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão. 28ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (09/08/2022) No dia 09 de agosto de 2022 iniciaram-se os trabalhos da vigésima oitava reunião ordinária da CPI dos Aplicativos. Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Sidney Cruz, Luana Alves, Camilo Cristóforo. O Sr. Renato Meirelles, representante do Instituto Locomotiva apresentou os seguintes esclarecimentos, em resposta aos questionamentos dos edis: Trabalha com pesquisa de opinião e de mercado há 20 anos. Fundou a empresa Locomotiva há 6 anos, sendo seu Presidente. A empresa desenvolve dentro da pesquisa, dois parâmetros: A pesquisa de fato (opinião) e as pesquisas das condições concretas de trabalho, compreendendo diversas pesquisas para os entregadores (iFood) e começaram a desenvolver a pesquisa para o iFood durante a pandemia.

Não possuem contrato ativo de pesquisa com a empresa iFood. As pesquisas online são feitas em todo Brasil - questionários são a base da empresa, sendo ela, os entregadores. Na pesquisa presencial, são entrevistadores e pesquisadores nossos que vão diretamente a campo fazer isso. A seleção de amostra não passa pela empresa pelo próprio código de ética da sociedade de pesquisa. Quanto maior o quantitativo da pesquisa menor seria sua margem de erro, por isso que a margem de erro da pesquisa do iFood é de 2,5%, pois fora feito por todo o Brasil. Enviou via ofício a estruturação de pesquisa. Enviado o valor pago pelo iFood (valor médio de 300 mil reais). Termo de consentimento garante que as respostas podem ser públicas, mas não expõe quem responde o quê. O interesse principal é saber a satisfação e o dia a dia dos entregadores Não fizeram pesquisa para a 99, mas sim para a Uber em questão social (racismo, feminicídio). Nada havendo a tratar o trabalho foi encerrado. 29ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (16/08/2022) No dia 16 de agosto de 2022 iniciaram-se os trabalhos da vigésima nona reunião ordinária da CPI dos Aplicativos. Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Gilson Barreto, Luana Alves e Camilo Cristóforo.

Foram convidados a participar da Reunião, a Sra. Elizabete França, ex-Secretária Municipal de Mobiliário e Transportes, que foi Presidente do CMUV, de 2019 a 2020 e o Sr. Fernando Barrancos Chucre, ex-Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano e membro do CMUV, também em 2020.

A Sra. Elisabete França ofereceu os seguintes esclarecimentos às indagações dos edis:

Participou de duas reuniões da CMUV.

A demora para o cadastramento das OTTCS se justifica ante a necessidade de realização de estudo do viário para a melhoria. Exemplificando, citou o caso Safer que não foi cadastrado.

A função da Secretaria é técnica, é organizar o sistema viário da Cidade. Não tem a função de barrar, era uma situação recente com que a Prefeitura estava se defrontando, dos aplicativos, patinetes e outros. E os estudos são feitos para a organização do viário, não para barrar aplicativos que a gente sabe que, especialmente durante a pandemia, tiveram um papel muito importante aí na entrega de produtos para as famílias que estavam nas suas casas.

O estudo do viário não foi concluído.

Fez reuniões com os aplicativos, cujo assunto variava entre melhorias e cadastramento. Não foram extraídas Atas dessas reuniões.

Sobre o preço público ser reajustado, levantou que não teve contato com esse assunto e por isso não pode comentar. Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

30º REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (23/08/2022)

No dia 23 de agosto de 2022 iniciaram-se os trabalhos da trigésima reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Senival Moura, Camilo Cristóforo e Luana Alves.

Participaram da Reunião, Sr. Rodrigo Pirajá Wienskoski - Ex-Diretor da SP Negócios; Lucilene Oshiro Correa, Subsecretária de Planejamento e Orçamento, de 2017 a 2018; Pedro Ivo Gândra, subsecretário da Receita, de 2017 a 2019; Rogério Ceron De Oliveira e Pedro Ivo Biancardi Barboza, Secretário Executivo da CMUV.

Foi ouvido, inicialmente, o Sr. Rodrigo Pirajá Wienskoski, que indagado pelos edis, prestou os seguintes esclarecimentos: Atuou na Prefeitura de São Paulo como Presidente da São Paulo Negócios e sendo Presidente da São Paulo Negócios era membro do CMUV.

Teve contato com o Secretário Gilmar Tatto, que era o Secretário dos Transportes. Participou de todas as reuniões do CMUV, em 2016 (uma por mês). O Decreto [Decreto nº56.981/2016] veio com a intenção de regulamentar o transporte clandestino. O Decreto não regula os transportes, posto ser matéria da União, mas sim a mobilidade urbana. A época, entendia que esse serviço, se não for controlado, poderia distorcer totalmente a mobilidade urbana, causar tráfegos em locais que não se deseja, que já estão saturados. Portanto, ao invés de regular o serviço, a proposta era regular o uso do viário no exercício de uma atividade econômica.

Então foi invertida a lógica: ao invés de regular o serviço, vamos regular o uso da rua, a mobilidade municipal, como é que esse serviço vai ser distribuído no âmbito do município, da cidade. Então invertemos a lógica e não perdemos nenhuma liminar.

A lógica da regulação por preço foi para termos mecanismos que não fossem nem proibitivos nem permissivos e que permitissem ao município variar, conforme a política pública de mobilidade urbana da ocasião.

O CMUV foi criado para acompanhar e estabelecer as políticas regulatórias necessárias.

Precisava ser um colegiado, um colegiado qualificado, por isso foi criado o CMUV. Isso era uma matéria que era intersecretarial, era mais do que uma secretária. E precisava de um colegiado qualificado para legitimar a política pública de mobilidade urbana.

Era importante limitar e regular o uso de um bem público, que era a rua. E a forma de limitar era preço. Essa é a lógica econômica.

Foi estabelecido como requisito para o credenciamento, na Prefeitura, o fornecimento de espécie de API, que é um sistema em que eles compartilham dados on-line com a Prefeitura.

Então, as empresas operadoras, para se credenciar, desenvolveriam API, mandariam para a Prefeitura, a Prefeitura checaria se esse API é suficiente para o controle.

Não interessava só para a Prefeitura o mero controle do uso. A Prefeitura queria os dados para fazer outras políticas urbanas de mobilidade. E esse API, a depender das informações que ele tivesse, permitiria que a Prefeitura fizesse variadas políticas do gênero e tantas outras que ela poderia fazer.

Se o serviço é prestado por aplicativo, a Prefeitura também tem que ter um mecanismo informatizado, eletrônico, digital de controle desse serviço. E por isso é que se condicionou o credenciamento ao fornecimento de um API por cada operadora.

A Prefeitura checava se esse API era seguro, fornecia os dados necessários e uma vez validado, ratificado o API, a operadora passava a ser credenciada e operar na cidade.

A ideia original foi inverter a lógica da fiscalização, como se faz muito em matéria tributária. Você passa para o contribuinte a obrigação dele declarar e o Poder Público fiscalizar e não a Administração, de início, fiscalizar.

Na sequência, foi ouvido o Sr. Rogério Ceron de Oliveira, ex-Secretário de Finanças do Município, que apresentou os seguintes esclarecimentos:

Em 2016, era Secretário de Finanças do Município.

A lógica da regulação era: se previa um número de veículos que esse número era seguro, não afetaria o trânsito, a mobilidade urbana da cidade e acompanhar se aquilo era real.

Se extrapolasse, se começasse a prejudicar a cidade, a ideia era ir aumentando o preço de forma a desestimular e chegar num equilíbrio efetivo, entre o número de veículos e aquilo que a cidade comporta para esse tipo de serviço.

O controle (feito hoje por meio autodeclaratório) é justificado pois na época de sua implantação, o sistema da Prefeitura era totalmente manual, e nesse sentido, de modo digital e totalmente modernizado para o cruzamento de dados foi colocado esse sistema.

Foi fixado um preço baixo para dar mais incentivo para os operadores (10 centavos)

Não sabe explicar sobre a entrega do estudo do viário, que não foi feita até hoje.

A lógica inicial era que o "preço de início" não fosse uma barreira de entrada. Então, o preço estava para compensar o desgaste, e não inibir a entrada. Então, essa era a lógica. Mas claramente que isso não era um preço final.

O aumento de carros pode prejudicar o viário, razão pela qual deveria ser aumentado o preço público.

A SP Negócios não teve participação no aspecto tributário no quesito de elisão fiscal.

Os dados enviados pelas OTTCS poderiam ser mascarados ou fraudados e nesse sentido a inteligência artificial deve cruzar os dados e verificar a incompatibilidade do pagamento.

A ausência da regulamentação seria pior para o viário da cidade.

O CMUV deveria ser totalmente técnico sem ideologia colocada (hoje posta por falta de uma lei)

A lógica do autodeclaratório está centrada na ideia de passar ao contribuinte a obrigação dele pagar e o órgão fiscalizar (muito comum em matéria tributária)

Não compareceu à Comissão de Trânsito e Transporte da Câmara.

Dando continuidade, foi ouvido o Sr. Pedro Ivo Biancardi Barboza, Secretário Executivo do CMVU, de 2020 a 2021, que, indagado pelos edis, apresentou os seguintes esclarecimentos:

É formado em Direito.

Não é funcionário de carreira, tendo assumido o cargo no CMUV em agosto de 2020 até setembro de 2021, tendo participado de uma reunião como Secretário Executivo e algumas outras como Assessor.

Diverge dos posicionamentos dos depoentes anteriores (Pirajá e Ceron), porque está colocando para a SMT e para o CMUV uma competência fiscalizatória de arrecadação, que não está clara no decreto.

Até o final de 2016, a SP Negócios estruturou o sistema. Quando inicia a nova gestão, em 2017, toda a estrutura passa efetivamente, inclusive, a parte regulatória para a SMT. Nesse momento que foi minha chegada, da minha primeira passagem, até 2018.

Assim, participando da assessoria técnica não era um contratado, era um técnico que apoiava a construção da regulamentação, as reuniões do CMUV, enfim, na qualidade de técnico.

A seguir, foram ouvidos conjuntamente a Sra. Lucilene Oshiro Correa e o Sr. Pedro Ivo Gandra, ambos ocuparam cargos na Secretaria da Fazenda.

Pela Sra. Lucilene foi esclarecido que:

É servidora da Fazenda, Analista de Políticas na parte de Ciências Contábeis, especificamente. Em 2017/2018, foi Subsecretária de Planejamento e Orçamento. Atualmente, eu cedida aqui para a Câmara.

Não acompanhava a parte da arrecadação, era responsável pela parte orçamentária, então, do gasto público. Então não fazia parte das suas atribuições essa matéria.

Fez parte da Subsecretaria do Tesouro durante cinco anos na época em que o Rogério Ceron era Subsecretário do Tesouro. O Tesouro participa nesse processo por conta das obrigações de arrecadação através dos bancos. Então, a Secretaria da Fazenda tem contrato, por exemplo, com o Banco do Brasil que é o banco oficial, enfim, e tem a responsabilidade de fazer esse diálogo com os bancos através dos documentos de arrecadação.

A Secretaria da Fazenda não tem a competência de verificar ou analisar se determinado preço público foi corretamente entrado o dinheiro de acordo com o que foi o serviço arrecadado, por exemplo, na prestação de um evento da SP Turismo. Se o evento aconteceu ou não, a Fazenda não tem como saber. Ela só sabe se o documento foi feito pagamento através do recolhimento, apenas isso, e se está vencido ou se, de fato, foi pago. Então, é essa a atribuição do Tesouro: verificar o quanto entra em caixa, se aquilo foi pago à vista ou a prazo, nas devidas parcelas.

Pelo Sr. Pedro Ivo Gândra foi esclarecido que:

Foi Subsecretário da Receita Municipal de 2017 até 2019. Então essa temática não passava pela Subsecretaria da Receita, porque os valores entravam na Subsecretaria do Tesouro. Então, na Subsecretaria da Receita, a gente lidava com questões tributárias - fiscalização de IPTU, fiscalização de ITBI, de ISS -, e não tinha absolutamente nada relacionado com esse tema ou com arrecadação de preços públicos.

Essa temática de arrecadação de preços públicos é tratada pela Subsecretaria do Tesouro - nunca foi Subsecretário do Tesouro e nem nunca teve contato, especificamente, com relação à temática da CPI dos Aplicativos, até por desconhecimento no sentido técnico, porque nunca trabalhou com isso, não fazia parte da Subsecretaria da Receita.

É Auditor Fiscal de carreira, tendo ingressado na carreira em 2007. Trabalha hoje, como Auditor Fiscal na Coordenadoria Jurídica.

Exerci o cargo de Subsecretário durante esse tempo. Sai em 2019.

Nunca participou de nenhuma reunião e nem de nenhuma reunião que tratasse desse tema. Até porque o próprio CMUV, que foi mencionado aqui, tomou conhecimento do que era pelos trabalhos da CPI dos Aplicativos e por leitura em jornais, etc.

Toda a arrecadação, seja de preços públicos, seja arrecadação tributária, ela é recepcionada pelo Tesouro.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

31ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (30/08/2022)

No dia 30 de agosto de 2022 iniciaram-se os trabalhos da trigésima primeira reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Senival Moura, Camilo Cristóforo e Luana Alves.

Participou da Reunião por Oitiva: o Sr. Luis Felipe Vidal Arellano - Secretário de Fazenda Adjunto que, em resposta aos questionamentos dos edis, apresentou os seguintes esclarecimentos:

É Mestre Doutor em Direito Econômico, pela Universidade de São Paulo; sou formado em Direito; formado em Contabilidade; sou especialista em Análise Econômica, pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas e tenho MBA em Finanças Públicas pela Fundação Dom Cabral.

A competência da Secretaria da Fazenda, a respeito desse preço, é bastante limitada pela legislação. Contudo, pessoalmente, tem conhecimento porque acompanha as receitas públicas, em geral, do município.

A respeito da cobrança progressiva entende que o objetivo dessa cobrança era principalmente o de fazer com que a tarifa básica do preço público fosse majorada conforme a maior utilização por cada uma das empresas do viário urbano. Ou seja, quanto maior o consumo de créditos de quilometragem, maior seria o preço unitário desses créditos.

Quando perguntado sobre autoria, o Secretário respondeu que não tem competência jurídica para fazer isso, mas que sim a SMT poderia fazer, segundo o art. 40 do Decreto.

Teve contato com o Secretário da Fazenda Caio Megale e não sabe se ele teve ou não reuniões com as OTTCS.

Sobre pagamento de tributos, se estão em regularidade, afirmou que antes de se mudarem elas estavam em perfeito acordo com o pagamento de ISS, 99 tem previsão de recolhimento de ISS entre agosto/setembro