

CÂMARA TEMÁTICA DE TÁXIS

ATA DE REUNIÃO REALIZADA EM 19/07/2016

Local: Sala de Treinamento A do Departamento de Transportes Públicos
Horário das 10h00 às 13h30

REPRESENTANTES DO DTP PRESENTES:

Roberto Brederode Sihler (Diretor), Dr. Eduardo Bichir Cassis (Assessor Jurídico),

CONSTITUIÇÃO GERAL

Sr. Giovanni explica sua inclusão na composição executiva, assim com a da Sra. Adriana, e do Sr. Fabio no lugar do Sr. Ricardo. Confirmação da lista de membros de cada categoria. Representando a ADETAX acrescenta-se Daniel Vitello. Confirmados os três representantes das Rádios, com a inclusão de mais um membro, José Carlos. Explicada a necessidade de inclusão de mulheres com respaldo na Política de equiparação. Na SIMTETAXI o Sr. Gilberto substitui Sr. Ademilson Francisco Costa (Gimba). Sendo os demais representantes confirmados. Representantes da VERMELHO E BRANCO confirmados. Não compareceu nenhum representante do Ponto JK Iguatemi, sendo que o Sr. Giovanni informou da troca de coordenador pelo Sr. Joélio. Clovis da Silva Leite representando o Ponto Term. Barra Funda. Não compareceu representante do Ponto Eldorado. Representantes dos Aplicativos confirmados. Sr. Ceará trouxe três convidados, autorizados na última reunião pelo Sr. Josias, para gerais. Sugestão de ampliação de representantes da ADETAX com a inclusão da Sra. Maria Inês Raimondo. Fechando a participação do conselho, aumentando para 23 pessoas, com o aumento da Central Táxi, acrescentando a Sra. Fernanda Ignácio, sendo autorizado o comparecimento do Sr. José Carlos na ausência da Sra. Fernanda, como convidado, apenas. Alteração na Executiva, Sra. Fernanda reivindica participação, Sr. Alessandro propõe a inclusão de pessoas que não são de nenhuma associação, como representante neutro, pauta adiada. Sr. Roberto esclarece que na Câmara Temática não cabe tal representação, em face da dificuldade de escolha de tal representante. Sr. Maranhão informa que já foi incluído representante do ponto Pacaembu que não compareceram nas demais reuniões, e solicita comprometimento, até mesmo por que há representante dos sindicatos. Como, por exemplo, a Sra. Fernanda que está em todas as reuniões. Ficando uma única pendência, que é que numa reunião passada foi discutida a representação do Táxi Preto que não apresentou ninguém. Solicitação de ampliação da Executiva que hoje tem 8 membros representante, aumentando com a inclusão da Fernanda e outro dos 5 maiores pontos que compõem a temática. Questionada a necessidade de inclusão de uma mulher, uma vez que existem membros mais antigos que poderiam ser incluídos. Roberto explica que deve haver a inclusão de uma mulher com base no princípio da paridade, passando a ter duas mulheres na executiva. Roberto esclarece que não é necessária, a questão é se é importante. Lembrando que não se pode aumentar a executiva para que fique tão grande como a Câmara. Sr. Wilson se lembra da necessidade de manter um número ímpar de membros. Pondera-se que se avalie pelo critério da necessidade, passando essa análise para a própria comissão executiva.

Assumindo a presidência dos trabalhos o Sr. Diretor do Departamento de Transportes Públicos, Roberto Brederode Sihler, no intuito de atualizar a composição executiva, que foi criada preparando-se para a pauta de hoje e está estabelecida quase que permanentemente, extraíndo dos dez pontos objetivos os pontos mais gerais no intuito de acelerar as discussões.

Estabelecendo como pautas o descontou ou aumento da tarifa, o pacote de serviços e os aplicativos, por que essas discussões já seriam suficientes para preencher a reunião de hoje.

Sr. Wagner Cateano sugere a inclusão de rediscussão da Portaria nº 11/2015 que regulamenta os aplicativos de taxi, por que a portaria não protege os serviços de taxi, como os descontos que são oferecidos pelos aplicativos, que podem prejudicar os taxistas.

Foi criticada pelo Sr. Natalício a atuação dos aplicativos sem limitações na concessão de descontos, e representações insignificantes que não colocam as necessidades da categoria. Solicitando que só pessoas que verdadeiramente representem a categoria participem das decisões.

Sobre o aumento da tarifa foi dito que em outra reunião foi declinado o aumento da tarifa, e foi de lá que foi decidido que o aumento da tarifa seria decidido por uma comissão mais ampla.

Ceará acrescenta que além da tarifa do Porta-malas poderia ser resolvida a questão dos custos, pois a cobrança da taxa de 50% e do porta mala pode ser dificultada pela crise.

Wagner esclarece que na questão dos pontos há legalidade na concessão dos descontos tendo o em vista o Decreto do Prefeito Gilberto Kassab, verificando até que ponto esse desconto é vantajoso para o taxista. Como, por exemplo, a 99 taxi, pois quando a taxista aciona o botão da 99 para conceder o desconto ele deixa de receber através de outras formas de pagamento, pois ele só pode receber mediante pagamento eletrônico, sendo incluído mais 5 por cento de taxa de administração, mais dois reais por corrida. Importante verificar a legalidade nisso no que se refere ao taxi comum, o taxímetro virtual pode substituir o taxímetro? E ainda, o custo operacional do taxi é muito alto. Nossa tarifa poderia ser mais alta do que é, o desconto implicaria na sucateação dos nossos serviços, quem se favoreceria com isso?

Bruno, fala que sobre a tarifa não se pode esquecer o que há por trás, tudo tem valor, tudo aumenta e tudo corre, o reajuste nunca chega perto da inflação, as taxas que o Ceará falou que não cabe, como o porta mala, mas a tarifa, se não aumentar, gera sucateamento, e mexer no taxímetro é uma coisa muito séria, pra mexer em tarifa, seria necessário uma consulta pública geral, se tirar mais ainda o jeito vai ser empurrar. A situação dos aplicativos é muito cômoda, e nós que somo mão de obra estamos pensando. 20% na verdade não é 20%. Ficaremos sempre vulneráveis aos aplicativos. Antes de qualquer medida uma consulta pública incluindo a categoria que não está representada.

Sr. Natalício acrescenta que o ultimo aumento já estava liberado na ultimo reunião e decidimos pelo não aumento por causa da crise atual. Mas a polêmica dos 50%

(intermunicipal) deixou tudo ao bel prazer de cada um, implicando em rivalidade dentro do ponto, por uns dão desconto e outros não dão, causando confusões. Eu acho que não tem que tirar nada. Mas o porta-malas não deveria ser cobrado. Agora um cidadão que trabalha na porta de um supermercado e quer encher o porta-malas com mercadorias, numa corrida pequena com o porta-malas cheio de cebola e caixa de uva... Precisamos pensar na categoria como um todo. Sem deixar que os donos de aplicativos decidam questões como essas. Lembrando que não está sendo cumprida a legislação que proíbe a utilização de veículo não autorizado no serviço de transporte.

Pedro acrescenta que não está como 99 mas que vai ponderar a questão dos aplicativos, por que os empresários também estão sentindo queda nos rendimentos, e todos devem trabalhar por um objetivo comum, considerando o que o cliente quer. O primeiro ponto é que o cliente mudou e há uma crise sem precedentes nesse país. O que tem feito as pessoas não pegar mais o taxi em São Paulo por que é caro, qual o melhor jeito de fazer isso? Dar a opção ao motorista de voluntariamente dar o desconto no sentido de entender a realidade do que acontece, aumentando o número de corridas e aumentando a renda. Por que o desconto de 20% está aumentando o número de corridas? Os 50% para Guarulhos sem taxa aumentou o numero de corridas para Guarulhos, de novo, o desconto é voluntário. E o aumento das tarifas não é praticável perante a nossa concorrência que cobra 40% mais barato. Me comprometo a trazer numa próxima reunião os dados que comprovam que a diminuição do preço provocou aumento na quantidade de corridas. Na questão do taxímetro virtual nós estamos abertos para verificação e regulamentação, pois nós queremos melhorar a vida do taxista, mas temos que testar as possibilidades. A 99 também sofre com a crise, precisamos sentar e resolver.

Em complementação O Sr. Marcelo acrescenta sobre a questão de concessão de desconto, que quando implantamos a isenção de cobrança para Guarulhos o número de corridas foi lá em cima. O taxista tem que olhar os aplicativos como vendedores deles. Nós fazemos a conexão entre você e seu cliente. Nós temos um custo nessa captação, e pra ganhar o cliente eu preciso negociar com eles, por que as outras empresas estão dando desconto, nós estamos tentando entender o que está acontecendo com o mercado, estudando o que acontece no mercado, não estamos impondo, é uma fase. Por exemplo, nos picos de atendimentos, será que se houvesse preço dinâmico nas outras faixas de horário não haveria mais corridas na média? Será que o volume não será maior? Nós estamos pensando no mercado em geral.

Ricardo fala sobre o que seu Natalício disse no que se refere ao porta-malas, dizendo que esse pensamento é antigo, e que dificulta o nosso trabalho, pois o país está passando por uma fase difícil. Mas não concordo com a diminuição da tarifa, por que a tarifa é o mínimo necessário pra manter o carro, que tem que estar em dia, a fiscalização exige. O passageiro quer pagar menos. O irregular já está trabalhando com um valor menor, mas ele não consegue se manter, ele esta trabalhando só em função do carro, já vi muito cara devolver o carro para a financeira. Sou contra a diminuição da tarifa, mas sem a taxa dá pra sobreviver.

Bruno fala sobre as taxas e o período de ociosidade, pois os gastos com o carro não diminuem, e no período ocioso dar esse desconto não abaixa o custo pra manter o veículo, o combustível não abaixa. Fazer dez corridas nesse período desgasta muito mais

o carro. Aumentando a demanda parece bom, mas é difícil na rua, e se eu escolho não dar o desconto não vem corrida pra mim. Eles estão falando de valores, mas se esquecendo de que a tarifa foi calculada em cima de gastos, tudo envolve ter um trabalho de excelência no taxi, com manutenção de carro, cumprindo as normas, fazendo como o DTP exige, sem carro amassado, o funileiro não me dá desconto de 20%. Esse desconto é dado por pessoas que não sabem da nossa realidade. Nós erramos de não expor o que estamos passando, o que eu sofro trabalhando na rua. Tarifa não tem como mexer sem ouvir toda a categoria.

Alexandro disse que sobre esse preço e a redução, tem que ver a questão legal, nem nossos inimigos, os clandestinos, nem os aplicativos, que não nos representam, viram a questão legal, e estão comparando os preços com um serviço que nem deveria existir, esses números são deles, não são nossos, a gente não tem desconto em lugar nenhum e eu concordo que tem que discutir com toda a categoria. E tem também a questão da segurança que o aplicativo não oferece pra gente. Se alguém fraudar o cartão lá o problema é meu. Por lei deveria ser forçado aos aplicativos ter a documentação dos passageiros. Uma vez eu recebi a ligação de uma passageira do aplicativo perguntando sobre o meu carro, como ela conseguiu minhas informações? Eu vou ter que dar desconto por que eles querem dar? Não, o desconto cabe a mim. Vocês comparam os números com uma empresa que nem deveria existir.

Guinho (?), diz que as vezes a gente pensa que essas reuniões são a toa, por que naquela reunião na SMT foi decidido que tudo que fosse feito seria passado pela Câmara Temática, e não é o que acontece, eles fazem o que querem e trazem pra discutir depois. Se eu não dou o desconto eu não tenho corrida, eles obrigam a gente a dar os 20% de desconto, e se não aceitar, não tem corrida. Eles impõem tudo. E cada carro tem um gasto diferente e eles não fazem essa diferenciação. Foi combinado que tudo que fosse implementado seria discutido aqui antes, e eles já fizeram. Se fosse assim não precisava discutir aqui.

Fabio acrescenta sobre a crise. Numa empresa de 103 carros. Até dezembro do ano passado era outro cenário, num ano entraram e saíram 24 taxistas por motivos diversos, numa circunstância normal. Mas em fevereiro desse ano já começou uma saída em massa, 75 saíram desde dezembro, esses 75 foram substituídos, mas cerca de 50 já saíram. E eu, que tenho uma situação um pouco melhor, tenho cerca de só 5% dos carros parados. Mas a troca foi intensa. E por que? Se eles gostam da profissão. É o serviço não rende mais. E por quê? É a crise? No nosso setor é muito pior, por que o governo libera o irregular, a UBER é legal, mas a ferramenta não é legal, o carro é particular com um motorista que não tem curso, e o nosso número de taxis é limitado, disseram que 35 mil taxis era suficiente, e de repente entraram milhares de carros irregulares. É lógico que isso diminui o faturamento. Se continuar permitindo que se aumente o numero de carros na rua, nem pro irregular é bom. Eu não acho certo a easy-taxi, que saiu na mídia que ia inovar no serviço de taxi, trazendo uma facilidade para o passageiro, que não precisaria mais ir até o ponto, era só chamar pelo aplicativo... Mas não é certo essa empresa, que entrou no mercado através do taxi, agora levar o passageiro para ser transportado por carros particulares.

Marcelo apoia a fala do Fabio. Quando eles foram chamados ele se manifestou sobre achar um absurdo que houvesse carros particulares, mas meu cliente está querendo preço, não está querendo o carro com placa cinza ou vermelha, eu estava indo legal com o táxi. E quando o grupo quis permitir a utilização de carros de outro município, não houve alternativa. E sobre o curso de treinamento, o empresário não tem como, embora isso devesse ser obrigatório. Muitos estavam contra, mas muitas coisas foram instituídas, e nós batemos forte na exigência de condutax e na proibição de carros de outro município, mas não houve como. Em nenhum lugar do mundo se conseguiu barrar a UBER, por isso eu acho que a regulamentação é o caminho.

O diretor esclarece que não restringiu a contra-argumentação dos representantes dos aplicativos por que eles são minoria. Ressaltando que falaria no final, achando melhor ouvir a todos e depois falar.

Wilson falou sobre a tarifa: que nós já tínhamos conversado na temática. Na minha opinião abole-se o porta-malas, pra Guarulhos ou pra qualquer corrida para outro município tira 50% e põe bandeira 2. E no que se refere à redução da tarifa tem que definir se vai partir pra opinião publica ou não.

Gimba coloca pedido de descredenciamento da Easy-taxi e da 99, por que quando a 99 estava ganhando muito dinheiro e patrocinava os clubes de esporte nada foi feito pelos taxistas, agora (na crise) o taxista está sendo lembrado. O clandestino entrou, mexeu no bolso de vocês, aí vocês lembraram do taxista. Por que quem toca a cidade de São Paulo, em eventos e baladas é a frota. Quem está sofrendo mais é a frota por que os prepostos estão migrando para as empresas. A 99 e a Easy não se aliaram a gente pra derrubar os caras. O aplicativo tem que sair do ar ou regulamentar, por que se ele for regulamentado a corrida volta, o taxista volta a trabalhar, não vai ter desconto. Afinal há uns meses atrás a 99 não cobrava nada do taxista e tinha corrida a vontade. Essa Câmara Temática, em vez de ficar com essa concorrência de cobrar mais barato... Se incluir essa bandeira 2 vai matar o taxista que trabalha. Quando voltou o 50% pra Guarulhos que a UBER voltou. Nós tínhamos que nos unir e ir ate o TJ derrubar essa liminar, esses planos não vão resolver.

Fabio acrescenta que não acha que aplicativos estejam errados, eu não quero demonizar os aplicativos, o que eu disse é que eu considero anti ético da parte da easy abrir para o particular, levando nossos clientes que já estavam acostumados a se utilizarem de taxi.

Finalizando, Gimba sugere que se tire a taxa dos 4,50, cobrando-se pela quilometragem, quando a pessoa entrar no carro e está zerado. Começanso do ZERO e aumentando o preço da quilometragem.

Giovanni acrescenta que esse assunto não será fechado nessa reunião, há muitas maneiras diferentes de enxergar a questão dos descontos e tarifas, eu já tinha sugerido o adiamento desse assunto. Mas umas coisa que temos certeza é que a concessão de desconto sem diploma legal é ilegal, o decreto do Kassab falava que o desconto está condicionado a vários fatores que tem que ser analisados. Não devemos demonizar os aplicativos, mas a abordagem está equivocada, acaba sendo uma imposição, e a adesão acaba sendo involuntária. A tarifa de Táxi é um preço público, não podemos passar por cima das leis por causa de uma incontingência de mercado. E tem outra coisa, nossa

estratégia foi operversa, por nós deixamos essa questão se estender até o mês de julho, com ou sem UBER esse mês é ruim para o taxista, há uma redução de 30% nas chamadas, até o transporte público acaba com uma redução de 20%, a aviação também está com redução. Sobre a UBER já sabemos que só subsiste na rotatividade, por que pessoas que não conhecem entram, mas logo saem, por que não é praticável; 15 dias atrás, na temática, eu fiz uma apresentação sobre a regulamentação da UBER, no que poderia incorrer, na época, nós achávamos que a própria prefeitura ia pedir a revogação da liminar, o que foi feito, e o desembargador vai dar uma decisão que, com certeza, será a revogação da liminar, por que senão ele iria contra a própria decisão dada por ele anteriormente. Então vamos nos despir desse mês de julho e do UBER (que acabou sendo incentivada quando foi manifestada uma intenção da prefeitura de regularizar, trazendo mais pessoas). Mas nós não podemos nos levar por uma onda. Temos que ter serenidade, para não fazer coisas que depois lá na frente... Não basta dar desconto, precisamos tornar o custo do taxi menor, padronizando as frotas, por exemplo. E quanto ao desconto, que seja uma coisa oficial. Sobre os adicionais, o porta-malas nunca foi um problema, por que antes se cobrava um valor pequeno pelo volume, só que o poder público resolveu cobrar pelo uso do porta mala e não pelo volume transportado. Por exemplo nas corridas de mercados regionais, pequenas, com custo baixo, o porta mala vai lotado, mas uma mala de viagem que vai no porta-malas não acarreta prejuízo nenhum ao taxista. Sobre os 50%, talvez a quantia não seja justa, por que se definiu essa taxa quando o valor da tarifa era irrisório, a tarifa aumentou e essa margem passou a fazer diferença. A bandeira 2 foi criada por que a noite ninguém trabalhava, foi criada como incentivo. E tirar a bandeirada é impraticável por que a bandeirada é que paga o custo do taxi parado, e é essa ociosidade do taxi parado que proporciona a disponibilidade. Tirando a bandeirada qual seria a alternativa? Uma corrida mínima? Acho mais agressivo.

Fernanda esclarece que nasceu e foi criada dentro de um taxi e se o taxista acaba, acaba a empresa também. A questão é considerar o panorama atual e fazer agora alguma coisa enquanto ainda há tempo. Todos tem razão, seria interessante chegar a um consenso. Mas vamos lutar para sobreviver ou morrer amarrado nas tarifas? Sem mexer nas tarifas agora vamos perder os passageiros, e definindo um desconto agora nada é definitivo, é o mercado atual que está exigindo isso. Hoje as empresas estão nos chamando para negociar, amanhã elas podem não estar. Vamos pensar no hoje, amanhã a gente pode rever isso, mas nesse momento a gente tem que pensar que esse desconto é necessário. Algum desconto a gente tem que dar pra fomentar o serviço do taxi. A gente sabe que pode diminuir o lucro e manter o serviço. Ricardo pergunta se a mensalidade da empresa vai diminuir? Fernanda esclarece que a intenção é manter a categoria trabalhando, e o que se demanda com certeza não é aumentar a tarifa, julgo que seria importante dar um desconto para fomentar o mercado em manter os clientes, por que as pessoas estão experimentando o UBER. Portanto, pra manter a categoria, termos que brigar, e as armas que temos é qualidade e preço.

Sergio, taxista há 14 anos, diz que vem lutando contra o aplicativo, que virou as nossas vidas de cabeça pra baixo. Eu agradeço todos os dias que Decreto não é Lei e pode mudar. Sobre baixar a tarifa existe um decreto e deve-se respeitar. Defendo que haja um referendo para decidir o que deve ser feito para depois se levar isso ao executivo. E para

a 99 eu digo que, se cair o decreto vocês caem também. Mas se o aplicativo estiver em parceria com o taxista... Mas teria que ter um termo de credenciamento ao aplicativo, pra impedir o taxista de pegar o carro da mãe e atender pelo aplicativo.

Adauto disse que a cobrança pelos adicionais é muito ruim, que é penalizar o cliente pelo uso do serviço, cobrar pelo uso do porta-malas com uma malinha e deixar ela solta no carro... E do jeito que está o mercado, o ponto 606 acabou, os bolsões estão lotados, nós não temos mais 6 meses de vida nesse sistema, ou muda agora, ou acabou.

Ceará ratifica que quando Gimba pediu o descredenciamento, ele estava se referindo ao descredenciamento da Câmara Temática, por que os aplicativos estão virando as costas para os taxistas e indo para os particulares, não sendo certo que participem das reuniões. E num adendo, informa que foi feita uma pesquisa pública para que o taxista vote se é a favor do desconto ou do aumento da tarifa. E que se uma grande parte não concorda que fique a cargo de cada um, por que do jeito que está não pode ficar. Precisamos decidir hoje. Nós estamos tentando mudar as coisas.

O Diretor, Roberto Brederode Sihler, começa sua fala lendo as frases que instituem os objetivos da instituição da Câmara Temática, e lembrando que estamos em crise, não é uma situação normal, é uma das crises maiores que a economia já passou. "Eu acho que essa crise foi contaminada pela política, eu, por exemplo, como cidadão, não tenho mais padrão do que pode e o que não pode em parâmetros jurídicos".

"Eu quero dizer a todos que a questão do desconto não é líquida e certa, é polêmica, minha assessoria jurídica me colocou que essa questão não é líquida e certa. O DTP está sendo pressionado a fazer esse debate, e nossa questão é senão resolver dar um salto nessa questão. Os juristas estão confusos e interpretam essa mesma questão de várias formas. Em via geral, a Lei Municipal é omissa. Uns acham que não se pode baixar a tarifa abaixo do comum, outros acham que a Lei só prevê um teto, e me disseram que poucas cidades do Brasil tem uma definição nessa sentido. Recentemente eu recebi uma aula sobre os decretos em relação a esse assunto, alguns acham que o decreto do Kassab só revogou o percentual, outros, que revogou qualquer tipo de desconto. O decreto prevê desconto de até 30% em situações específicas, agora eu pergunto, essa liminar da UBER é uma situação específica?"

"Nessa questão a palavra chave é voluntário, eu não pretendo baixar nenhum decreto obrigando o taxista a dar desconto. E nos aplicativos, se for obrigado, mesmo que indiretamente... é uma coisa a se resolver. Recebemos muitas reclamações nesse sentido. A posição do Secretário Jilmar é de reconhecer a crise, por que há uma crise que é ainda maior no táxi, por causa da UBER, por exemplo. Nós ficamos preocupados quando escutamos que vocês estão morrendo, que a empresa vai fechar, que o ponto vai fechar... e nós estamos buscando uma solução que se aplique a essa crise, nada definitivo."

"Até agora eu achava que a solução era o desconto, mas estou vendo que não é. Na concorrência desleal eu não posso atuar, a justiça me impede. E a redução da tarifa você me sinalizaram que nós também não podemos instituir. O poder público que tem se ater ao que é oficial, nós não podemos interferir nessa relação entre vocês e o aplicativo, ou com as frotas, ou com as administradoras de cartão, é uma relação privada, nós temos

que nos ater as tarifas. Mas a minha conclusão é que não chegamos a um entendimento definitivo. Nós precisamos amadurecer as ideias. E não devemos entrar na questão do desconto por enquanto. Noutra questão, sobre os adicionais, parece mais avançado, mas não há consenso, o pacote envolve porta-malas, 50% para corrida intermunicipal, taxa de chamada e agendamento da radio, eu estava com a ideia de sair daqui com esse consenso, mas não houve. Mas a grande maioria quer que acabe com esses adicionais e nesse caso eu vou conversar com o Secretário em outro patamar.”

“Sobre a UBER nós sabemos que muitos países do mundo não conseguiram derrubar a UBER, nem na Alemanha e na França, onde consta que está proibido. Então me parece que combater a UBER através de uma simples proibição se mostrou ineficaz. Há uma Lei Nacional que diz que esse serviço é restrito ao taxista, porem há uma linha jurídica de que é livre o exercício da atividade. Então se adotou a atitude de que é um fenômeno mundial, que os usuários estão gostando, e optou-se por manter o serviço próximo, tentando colocar ordem na casa, e só não se colocou ordem na casa por que a justiça não permitiu. Estamos aguardando que se derrube essa liminar. Esse decreto é o nosso grande aliado para derrubar essa liminar. O UBER quer ter 50, 60 mil carros rodando sem regulação, e esse decreto não permite isso, dentre outras coisas. Então a prefeitura optou em enfrentar isso, encarar o debate, por que viu que só proibir não daria certo. Agir para diminuir a concorrência predatória, por que acabar será difícil. Então em relação a questão da UBER a opção foi regulamentar.

Finalizado: a questão sobre o pacote de adicionais está mais madura, mas o desconto está muito divergente, até por causa da questão legal.

O Sr. Natalício pede para se retirar da reunião, lembrando as intempéries do mês de julho. E sugere o adiamento da questão dos descontos para o mês que vem, para que se aguardem as definições que ocorrerão. Sugere a realização de uma assembleia para decidir a questão do desconto.

Portanto, foi considerado aprovado o cancelamento da cobrança pelos itens do pacote de serviços por quase unanimidade. E sobre o desconto na tarifa não houve uma posição. Outras pautas serão tratadas na próxima Executiva.

Nada mais havendo a tratar a Sr. Diretor declarou encerrada a sessão da qual, para constar, foi lavrada esta ata que segue acompanhada da lista de presença dos participantes.

São Paulo, 19 de julho de 2016.