



AGÊNCIA ESTADUAL DE REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DO RIO GRANDE DO SUL
Av. Borges de Medeiros, 659 - 14º andar - Bairro Centro - CEP 90020-023 - Porto Alegre - RS - www.agergs.rs.gov.br
CNPJ 01.962.045/0001-00

INFORMAÇÃO DJ N.º 98/2024

Processos: 000233-39.00/22-3 e 000005-39.0022-7

Origem: Diretoria-Geral (Secretaria Executiva/CS)

Objeto: exame das contribuições recebidas na Consulta e Audiência Públicas nº 001/2024

RODOVIAS. Contrato de Concessão nº 20/2021. RSC-287. Pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro em razão de exsudações e taludes rompidos. Análise das contribuições oriundas de consulta e audiência públicas. Ausência de argumentos e dados técnicos aptos a rebater as causas de pedir e as pretensões da concessionária. Comprovação laboratorial da inadequação dos materiais e técnicas empregados pela EGR na obras realizadas entre a data da entrega da proposta e a data da assunção dos serviços. Sugestão de acolhimento dos pedidos. Ratificação dos posicionamentos adotados nas Informações DAJ 170/2023 e 293/2023.

Senhor Diretor de Assuntos Jurídicos,

I - DOS FATOS

Os Expedientes retornam a essa Diretoria Jurídica por força do Encaminhamento nº 698/2024, por meio do qual a Diretoria-Geral determinou às áreas técnicas o exame das contribuições recebidas em sede de Consulta e Audiência Públicas.

No processo n.º 000233-39.00/22-3 a matéria de fundo diz respeito a pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº 20/2021 em razão de alterações no estado do Sistema Rodoviário ocorridas entre a data da entrega da proposta e a data da assunção dos serviços, em decorrência do aumento substancial das áreas de exsudação.

A concessionária afirmou que as restaurações que teve de efetuar, especialmente as de cunho estrutural nos pavimentos e melhorias funcionais e operacionais na rodovia, extrapolaram as Obrigações de Recuperação e Manutenção, ultrapassando o escopo dos Trabalhos Iniciais. Que os materiais e técnicas utilizados pelas empresas contratadas pela EGR foram inadequados, havendo, portanto, incidência do disposto na Cláusula 19.3, item 19.3.11 do Contrato, que atribuem ao Poder Concedente a responsabilidade pelos riscos relacionados a alterações nas condições do sistema rodoviário no interstício entre a proposta e o início da execução da concessão.

Com a vinda do PROA 23/0400-0000781-6 aos autos do aludido Expediente foi possível identificar que tanto a Secretaria de Parcerias e Concessões quanto a Secretaria de Logística e Transportes reconheceram a parcial procedência da pretensão da concessionária. Que a EGR não teria rebatido com veemência as arguições da RSM, respaldada por estudos e pareceres técnicos, tampouco comprovado que a qualidade das obras realizadas atenderam às especificações e padrões construtivos previstos nas normativas do DAER.

O tema foi analisado pelas Diretorias Técnicas da AGERGS por meio das Informações n.º 170/2023 e 293/2023, ambas da DJ, 167/2023-DT e 14/2024-DQ, todas concordes em acolher o pleito da concessionária, fulcro no entendimento do Poder Concedente acerca da inexistência de argumentos técnicos aptos a afastar a pretensão.

Por meio do processo n.º 000005-39.00/22-3, a concessionária também pleiteou reequilíbrio econômico-financeiro com base em intervenções realizadas em terraplenos e taludes após a data da entrega da proposta e antes da data da assunção da concessão. Relativamente ao incidente ocorrido no Km 167 da rodovia, afirmou que a intervenção realizada pela EGR foi apenas paliativa, não servindo para recomposição das condições funcionais do sistema rodoviário no local o que, inclusive, restou consignado no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, conforme "Obs.06". Informou, de igual forma, rupturas de talude em outros locais (kms 33+520 metros/leste, 69+170 metros/leste, 73+010 metros/leste, 172+992 metros/leste e 219+900 metros/leste), conforme também constou do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens da concessão sob a rubrica "Obs.06.2".

A concessionária acostou múltiplos anexos, consubstanciados em relatórios, laudos de engenharia e estudos técnico-laboratoriais, indicando os custos operacionais para a solução das inconsistências dos terraplenos, taludes e demais intervenções necessárias à segurança dos serviços e dos usuários, o que recebeu exame da SEPAR e SELT, Secretarias que acabaram por confirmar as situações apontadas pela Rota de Santa Maria, à exceção dos custos relacionados à limpeza e recomposição dos dispositivos de drenagem das áreas adjacentes aos pontos de ruptura.

As Diretorias Técnicas da AGERGS analisaram esse último pleito por meio das Informações Técnicas n.º 220/2023-DJ, n.º 03/2024-DQ e 01/2024-DT, com análise do quanto contido no PROA 1300-0005978-0.

Frente ao encaminhamento dos Expedientes ao Conselho Superior, houve a publicação de chamada para Consulta e Audiência Públicas, realizadas de forma conjunta nos processos em exame, cujas contribuições seguem neste ato analisadas.

II - DA FUNDAMENTAÇÃO

II.1 - Síntese das Contribuições

Após a breve indicação das causas que redundaram nos dois pleitos de reequilíbrio ora em análise, a presente Informação segue formatada com a sinopse dos argumentos oriundos tanto da consulta quanto da audiência públicas, com o enquadramento legal e contratual do tema e, por fim, com o exame conclusivo das contribuições, análise essa elaborada exclusivamente sob o ponto de vista jurídico.

Por meio do ofício CONSUR n.º 83/2024 (SEI 0429091 e 0429086), o **Conselho de Usuários da RSC-287** registrou que após analisar os argumentos técnicos constantes dos dois Expedientes em consulta pública "compreende que a ocorrência dos eventos, o lapso temporal e seus efeitos adversos à RSC-287 ficaram

incontroversos”, restando apenas a apuração dos montantes a serem reequilibrados, fins de permitir a efetivação dos investimentos necessários na rodovia. Acrescenta, todavia, que *“não se deve perder de vista que estes eventos (rompimento de terraplenos e manutenções realizadas pela EGR) aconteceram durante a gestão da rodovia pelo Estado, através do DAER e EGR, e o usuário não deve ser penalizado e suportar acréscimo tarifário para mitigar impactos de danos advindos dessa gestão”*. Por tal razão, sugeriu o Conselho de Usuários que o reequilíbrio se realize de acordo com a modalidade “aporte financeiro” por parte do Estado à concessionária e/ou mediante revisão do PER, eventualmente por meio da modificação do plano de investimentos.

O documento SEI 0430231 contém manifestação do **Senhor Arnildo Reinicke**, engenheiro civil usuário da Rodovia com larga experiência em projetos de engenharia final e fiscalização de obras e projetos de implantação, pavimentação, recuperação, manutenção e conservação de pavimentos. Com relação ao processo n.º 000233-39.00/22-3 disse entender que a pretensão ao reequilíbrio não deve ser deferida, uma vez que o trecho estava em boas condições em agosto de 2021. Que teve oportunidade de passar no local vinte dias antes da assunção dos serviços pela RSM e que não havia exsudações, nem buracos, desníveis ou ondulações acentuadas. Que a pista, inclusive, estava melhor que em 2022, ocasião em que formulou reclamação pelo 0800 da concessionária. Que, ademais, exsudações sequer causam danos profundos nas estruturas do pavimento, não necessitando de remoção da base ou sub-base. Que certamente não houve estudos da RSM anteriormente à apresentação da proposta e que não cabe culpar a EGR. Que a rodovia foi implantada e pavimentada nas décadas de 1960 e 1970 e que em razão do tempo sofreu fadiga e levou à necessidade de remoção e substituição das camadas, especialmente onde havia deficiência de drenagem. Que, ademais, verificou obstrução de valetas e sarjetas, o que impede escoamento das águas causando saturação das camadas do pavimento até o subleito, situação que certamente deu origem às deformações e trilhas de roda no revestimento. Com relação ao processo 000005-39.00/22-7 igualmente não constatou rompimento de terraplenos. Que é improvável haver rompimento de terraplenos por recalque devido à idade; que até admite a possibilidade de erosões de médio porte por falta de manutenção das várias espécies de valetas por ele referidas, mas que todos esses itens constam dos Trabalhos Iniciais, sendo a concessionária responsável por investir no conserto de tais ocorrências. Que é contra o acolhimento de ambos os pleitos de reequilíbrio e que, apesar de ser a favor de rodovias pedagiadas, elas necessitam apresentar boas condições. Pergunta se houve fiscalização da AGERGS antes da delegação dos serviços.

O **Sr. Joni Adolfo** registrou sua opinião por meio do documento SEI 0430233. Afirmou que com relação ao pleiteado no Expediente n.º 000233-39.00/22-3 *“era claramente visível, a olho nú, para os usuários, mesmo leigos em engenharia, que a rodovia apresentava diversos pontos com defeito estrutural, pois os recorrentes reparos ao longo dos anos (recapeamentos) não solucionavam o afundamento e ondulações nos mesmos trechos da pista, apenas resolviam provisoriamente”*. Que *“se a empresa concessionária efetuou uma avaliação superficial das condições, ou não considerou a situação estrutural da rodovia, ou se baseou apenas em laudo da EGR, a responsabilidade do custo do conserto não deve ser repassada ao usuário”*. Aduziu que se a EGR teve, de fato, responsabilidade, a concessionária deveria cobrar dela diretamente, ou do próprio Estado, e que a AGERGS também deve resguardar o interesse dos usuários.

A **Rota de Santa Maria** também protocolou esclarecimentos em sede de Consulta Pública, conforme documento SEI n.º 0430250. Referiu-se ao rompimento dos cinco terraplenos, às remediações efetuadas de forma emergencial e paliativa pela EGR e aos projetos para a solução adequada e definitiva dos problemas. Explanou sobre as intervenções mal sucedidas no pavimento, reiterando as alegações expendidas no curso dos Expedientes em análise, bem como as observações constantes do Termo de Arrolamento e Transferência dos Bens da Concessão e dos ensaios laboratoriais realizados. Pinçou as conclusões técnicas dos dois Expedientes, além de anexar nova manifestação técnica do Departamento de Transportes da Universidade Federal de Santa Maria/Centro de Tecnologia (doc. SEI nº 0430251).

Durante a audiência pública realizada no dia 06 de março em Santa Cruz do Sul, o engenheiro **Arnildo Reinicke** esteve presente e reafirmou suas posições técnicas, contrárias ao reequilíbrios perseguidos pela concessionária.

O Senhor **Jerry Machado**, representante da Associação Brasileira dos Usuários de Rodovia, manifestou-se favorável ao reequilíbrio. Salientou que atualmente o preço da tarifa é bem menor que o praticado

pela EGR e que é justo que se leve em consideração arguições de prejuízo, ainda mais quando há comprovação do ocorrido. Que também haverá duplicação da rodovia e a concessionária precisa investir. Mas que preferencialmente esse aumento não recaia sobre a tarifa.

O Senhor **Gustavo Pires**, engenheiro especialista em pavimentos, manifestou-se no sentido de reconhecer a situação da estrada. Disse ter experiência na área e que, de fato, as intervenções feitas pela EGR foram de má qualidade; que a concessionária não tinha como mensurar isso e que o material asfáltico utilizado não era o adequado em razão das altas temperaturas. Que o Poder Concedente é o principal responsável por todo esse cenário.

Flávio Hass falou em nome da FIERGS – Federação das Indústrias do RS, bem como em nome do Conselho dos Usuários. Disse concordar com os reequilíbrios pleiteados, mas que espera que o custo não seja transferido para a tarifa.

Mathias Bertran, representante do Conselho de Desenvolvimento de Pinhal, reconheceu que o valor da tarifa de pedágio baixou. Todavia, como são cinco praças, entende que não há razão para falar em prejuízos, ainda mais que a empresa que está trabalhando para concessionária atualmente é exatamente a mesma que trabalhava para a EGR. Diz não estar vendo supervisão na condução dos consertos, o que é preocupante. Que o Estado deveria estar presente na audiência pública, por suas Secretarias, e que a EGR deveria ser responsabilizada. Ponderou sobre a importância da duplicação e a preocupação com as receitas da concessionária.

O **Sr. Luciano Pivoto Specht**, professor da Universidade de Santa Maria, informou que atua na área de pavimentação e que é especialista em misturas asfálticas. Aduziu que unicamente pretendia demonstrar a relação causa-efeito do que efetivamente ocorreu na estrada, sem adentrar em questões econômicas ou contratuais. Que na mistura asfáltica aplicada pela EGR havia 7% de areia, além de asfalto convencional, 50-70. Disse que essa é uma mistura asfáltica boa, mas não para uma rodovia com a demanda da RSC-287, com alto volume de tráfego. Que para fazer frente à segurança e qualidade a areia deveria ter sido suprimida e utilizado asfalto modificado por polímero, que é de categoria superior. Que em razão das altas temperaturas a mistura utilizada não poderia dar certo mesmo e o resultado é realmente exsudação, o que potencializa em muito a ocorrência de acidentes.

Fernado Fraga, representante da empresa MXFC-Engenharia, corroborou a fala do professor Luciano. Disse que a sua empresa está assumindo alguns projetos da rodovia e que é possível verificar a rápida evolução das patologias, especialmente nesses últimos locais recapeados pela EGR. Que o material utilizado pela EGR de fato levou a capa asfáltica a uma fadiga precoce, com duração de apenas 2 ou 3 anos. Ressaltou que isso está acontecendo e que não era previsível, uma vez que ocorreu após os trabalhos em 2020; disse que além do afundamento também ocorre o trincamento da pista. Que não entende o motivo pelo qual a EGR utilizou tais materiais ao invés de utilizar o cabo polímero nos projetos.

Isabela Mendonça, da empresa Dynatest, referiu que entre os levantamentos efetuados no período da licitação e os anteriores à assunção dos serviços percebeu-se evolução acentuada dos defeitos, principalmente nos locais onde foram realizadas as obras da EGR, dentre eles várias exsudações e afundamentos de trilha de roda. Que a exsudação é parâmetro atrelado à segurança dos usuários e que por esta razão foram efetuadas as análises laboratoriais da camada de mistura asfáltica com problema. Que os parâmetros de aderência do pneu no pavimento estavam fora das indicações técnicas, evidenciando risco de aquaplanagem.

O Ministério Público foi representado pelos promotores de justiça **André Ricardo Colpo Marchezan** e **Érico Baim**. Informam o ajuizamento de Ação Civil Pública contra a concessionária Rota de Santa Maria em razão do recebimento de reclamações constantes (durante um ano e meio) relacionadas tanto ao estado da rodovia em Santa Cruz quanto à existência de grandes filas de pedágio na praça de Venâncio Aires. Que por tal razão estranham a manifestação do Conselho Usuários, que parece estar em contradição com a opinião da população usuária. Que atualmente as reclamações não são tantas, uma vez que houve melhorias na pavimentação, além de intervenções na aludida praça de pedágio; mas que agora o objeto das reclamações é o “pare e siga” constante, com muitas interrupções da via. Solicita que a AGERGS averigue o motivo pelo qual lá no início (antes da proposta) não houve um levantamento sério por parte da concessionária a respeito das reais condições da rodovia. Que parece incabível que tantos defeitos tenham surgido num lapso tão curto, merecendo a

população esclarecimento sobre as ações da EGR e se ela foi de alguma forma responsabilizada, uma vez que agora o Estado terá de arcar com milhões. Que, ademais, atualmente são cinco praças de pedágio, ao invés de duas, e que os problemas prosseguem. Que a AGERGS deve atentar para os consumidores e não apenas para a concessionária. Que lamentam a ausência do Poder Concedente na Audiência Pública, questionando se o preço apresentado na licitação era irreal frente às reais condições da estrada. Solicitam que a análise da AGERGS seja séria e retroativa aos problemas a fim de verificar onde estava efetivamente o erro e se a EGR deve ser penalizada. Que em última análise quem pagará pelas pretensões da concessionária serão os usuários.

Por parte da concessionária, durante a audiência pública o **Sr. Leandro Conterato** esclareceu que, realmente, em razão dos consertos na pista os usuários sofrem as consequências dos constantes “pare e siga” em razão da necessidade de recuperação abrangente do pavimento. Que as balanças serão instaladas no terceiro ano da concessão, o que ocorrerá até agosto de 2024, com pesagem de todos os veículos que trafegam na rodovia. Que isso certamente irá contribuir para o controle e fiscalização de cargas, cujo peso afeta muito a vida útil e o comportamento do pavimento. Que a rodovia ainda não está em condições ideais, mas que até o quinto ano todos os trechos mais críticos terão sido ajustados, o que requer a compreensão da sociedade. Que o contrato é de longo prazo e que a matriz de riscos precisa ser respeitada.

Estas foram as contribuições recebidas por escrito ou pessoalmente, durante a realização da audiência pública em Santa Cruz.

Por oportuno, cabe frisar que no Expediente n.º 000233-39.00/22-3 (após a realização da audiência pública mas ainda dentro do prazo estendido de consulta), a concessionária encaminhou à AGERGS, SEPAR e SELT o Ofício RSM n.º 082/2024-PC, por meio do qual objetivou esclarecer o meio pelo qual estimou o valor a ser inicialmente reequilibrado (R\$ 58.717.019,22), reapresentando o orçamento SICRO revisado e reduzindo a estimativa do valor para R\$ 53.731.566,00 (cinquenta e três milhões, setecentos e trinta e um mil, quinhentos e sessenta e seis reais), conforme ajustes e parâmetros relativos ao “tipo e percentual de ligante asfáltico a considerar”, “administração local”, “canteiro de obras” e “mobilização e desmobilização”.

Nesta esteira, registre-se que no mesmo Expediente n.º 000233-39.00/22-3, por meio da Informação n.º 51/2024, expedida em sede de manifestação complementar solicitada pela AGERGS, a SEPAR frisou a observância – para fins de deferimento do reequilíbrio – dos ensaios efetuados pelos laboratórios LAPAV/UFRGS e E-vias, posicionando-se em definitivo quanto ao pleiteado pela concessionária no Ofício RSM 082/2024, cujo conteúdo foi acima explanado.

Por fim, aduza-se que com o retorno do PROA n.º 24/0400-0000246-1 foi possível observar que o Poder Concedente já fez a opção pelo modo com que o contrato será reequilibrado: mediante revisão tarifária.

II.2 – Análise Técnica das Contribuições frente ao Enquadramento Legal e Contratual do

Tema

O estudo das contribuições anexadas a esse Expediente permite afirmar que a maioria das manifestações foi favorável aos pleitos de reequilíbrio formulados pela concessionária.

O objeto de maior indagação foi o constante da pretensão inserta no processo n.º 000233-39.00/22-3, que evidencia prejuízos em razão da necessidade de recomposição estrutural da pista nos quilômetros indicados em razão dos materiais e técnicas empregados pela EGR.

Todos, porém, são favoráveis à concessão dos serviços e almejam a duplicação e a segurança da estrada. Em regra, reconhecem o trabalho da concessionária, identificam melhorias na pista e preferem pagar tarifa e eventuais reequilíbrios a experimentar insegurança na utilização da rodovia. Entendem que o custo-benefício vale a pena e, por isso, tendem a dar razão à concessionária quando essa expõe os seus argumentos.

O Ministério Público, no entanto, percebe que a concessionária persegue reequilíbrios econômico-financeiros de forma sistemática. Relembra outros processos, afirma que as concessões de rodovias

objetivam a melhoria dos serviços e que as empresas do ramo possuem todas as condições de prever e fazer frente aos investimentos exigíveis.

Com efeito, a concessão de serviços públicos tem por fim uma melhor oferta de serviços. Particulares são contratados exatamente para que façam aquilo que o Estado não tinha mais condições de ofertar, seja em razão da acelerada demanda por infraestrutura segura, seja em razão da insuficiência técnica diante do progresso das tecnologias, geralmente mais acessíveis a grandes empresas particulares.

O Estado deve assegurar serviços de qualidade e, para tanto, transfere a sua execução, mantendo a titularidade dos bens e, via de consequência, a responsabilidade sobre eles, razão pela qual detém o poder de fiscalizar como estão sendo geridos e ofertados à população. O interesse público norteia o negócio.

Toda concessão de serviços públicos possui cláusulas de alocação de riscos, bem como cláusulas que asseguram o equilíbrio do negócio, o que não é diferente no Contrato de Concessão nº 20/2021.

O que a concessionária persegue nos processos em análise é a diferença de investimentos que teria sido adstrita a realizar em razão de acelerada deterioração da pista, com o aparecimento de patologias importantes, especificamente nos meses que medearam entre a entrega da proposta e a assunção dos serviços.

Para tanto, escuda-se no que dispõe a Cláusula 19.3 do Contrato, abaixo transcrita:

"19.3 O PODER CONCEDENTE é responsável pelos seguintes riscos relacionados à CONCESSÃO:

19.3.11. alterações nas condições do SISTEMA RODOVIÁRIO entre a data de entrega da PROPOSTA e a DATA DE ASSUNÇÃO;"

Tal disposição contratual ("19.3.11") não elimina a obrigação assumida pela concessionária de melhorar as condições da pista, adequando-a aos padrões tecnicamente confiáveis e internacionalmente seguros.

Ocorre que nos casos em exame, o Estado reconheceu que frente aos estudos e apontamentos realizados pela RSM não logrou êxito em rebater a efetiva utilização de materiais e técnicas não apropriados para a solução dos problemas indicados em ambos os Expedientes, o que conduziu à conclusão de que realmente **houve a comprovação das hipóteses fáticas por parte da concessionária. Tanto a SELT quanto a SEPAR reconheceram que a qualidade das obras não foi comprovada pela EGR, não havendo contraponto à afirmação dos defeitos estruturais existentes nas obras paliativas realizadas tanto nos trechos com exsudação quanto nos taludes rompidos.**

Assim, apesar das afirmações de que a Rota de Santa Maria S/A detinha condições técnicas para projetar o estado da rodovia, em especial porque era ciente da inexistência de manutenção e conservação constantes da estrada, não podia prever que as intervenções realizadas antes do início da execução dos serviços por parte da EGR tivessem o condão de piorar ainda mais a situação da rodovia em termos estruturais.

Deste modo, SMJ, sob o ponto de vista estritamente jurídico, reitera-se as análises formuladas nas Informações DAJ 170 e 293, ambas de 2023, opinando-se pelo direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão n.º 20/2021, fulcro na Subcláusula 19.3.11, com as ressalvas efetuadas pela SEPAR e SELT.

Em tempo, no tocante à solicitação para que o reequilíbrio não incida diretamente na tarifa, há que se ter ciência que o contrato prevê mais de uma modalidade de recomposição, não sendo impositivo que todo o prejuízo eventualmente identificado e recomposto seja diretamente transferido aos usuários, via pedágio, o que geralmente sequer é intenção da concessionária.

Nesse sentido, vale transcrever o que estipula a Subcláusula 20.1.3 do contrato:

20.1.3. Poderão ser utilizadas as seguintes modalidades de alteração contratual,

com vista à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:

i. extensão, quando permitido, ou redução do prazo da concessão;

ii. revisão tarifária;

iii. revisão do Programa de Exploração da Rodovia PER, por intermédio da modificação do plano de investimentos;

iv. ressarcimento ou indenização por parte do CONCEDENTE;

v. dação em pagamento de bens e/ou cessão de receitas patrimoniais;

vi. estabelecimento ou remoção de cabines do bloqueio, bem como alteração da localização das praças de pedágio ou da forma de cobrança;

vii. assunção pelo CONCEDENTE de custos atribuídos pelo CONTRATO à CONCESSIONÁRIA;

viii. utilização conjugada de duas ou mais modalidades;

ix. quaisquer outras medidas legalmente admitidas e aptas a restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

Quanto a esse tema, reitera-se que a Secretaria de Logística e Transportes do Estado optou pela revisão tarifária, conforme se extrai do documento constante da fl. 1.660 do documento SEI-AGERGS 0435442 (PROA 24/0400-0000246-1).

III - DA CONCLUSÃO

Destarte, diante do todo analisado, opinamos pelo encaminhamento dos Expedientes à Diretoria-Geral com a presente análise das contribuições recebidas por ocasião da Consulta e Audiência Públicas nº 05/2023, fins de direcionamento à Secretaria Executiva do Conselho Superior, pontuando que diante dos fatos e fundamentos que embasam os pedidos constantes dos processos administrativos em estudo mantemos a posição adotada nas Informações DAJ-AGERGS n.º 170/2023 e 293/2023.

É a informação.



Documento assinado eletronicamente por **Lisiane Dworzecki Soares, Técnica Superior - OAB/RS** nº 35.638, em 25/04/2024, às 21:09, conforme Medida Provisória nº 2.200-2/2001.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site
<https://sei.agergs.rs.gov.br/processos/verifica.php> informando o código verificador **0434927** e o código
CRC **DDF4F01E**.
