



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Secretaria de Estado de Governo
Diretoria de Gestão de Demandas

Ofício SEGOV/DGD nº. 1918/2024

Belo Horizonte, 30 de outubro de 2024.

Exmo. Sr.

Apoliano de Jesus Rios

Presidente

Câmara Municipal de Varginha

Praça Governador Benedito Valadares, 11 - Centro

Varginha - MG

Senhor Presidente,

Com cordiais cumprimentos, encaminhamos a V.Exa., para conhecimento, o Ofício SEINFRA/ARI nº. 824/2024 (96858672), acompanhado da Nota Técnica nº 74/SEINFRA/SUBREG/2024 (90064751), bem como Ofício SEINFRA/ARI nº. 909/2024 (98960485) e Nota Técnica nº 148/SEINFRA/SUBREG/2024 (98646229), exarados pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade - SEINFRA, com esclarecimentos referentes ao pleito constante no Ofício nº 37/2024 (88596719), no Requerimento nº 85/2024 (88597033), no Ofício nº 80/2024/SG ([96804751](#)) e no Requerimento nº 163/2024 (96805068).

A Secretaria de Estado de Governo, no âmbito de suas atribuições, mantém-se à disposição para o que se fizer necessário.

Reiteramos, na oportunidade, nossos votos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

Gustavo Oliveira Braga de Souza

Chefe de Gabinete



Documento assinado eletronicamente por **Gustavo Oliveira Braga de Souza, Chefe de Gabinete**, em 31/10/2024, às 16:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.mg.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **100560016** e o código CRC **CC228B22**.



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias
Assessoria de Relações Institucionais

Ofício SEINFRA/ARI nº. 824/2024

Belo Horizonte, 09 de setembro de 2024.

Ao Senhor
Gustavo Oliveira Braga de Souza
Chefe de Gabinete
Secretaria de Estado de Governo
Belo Horizonte – MG

C/c:
Ana Tereza Ribeiro Fernandes
Chefe de Gabinete
Secretaria-Geral

Assunto: **Resposta ao Ofício SECGERAL/GAB nº. 1141/2024**
Referência: Processo nº 1630.01.0000904/2024-43.

Senhor Chefe de Gabinete,

Cumprimentando-o cordialmente, em resposta ao Ofício SECGERAL/GAB nº. 1141/2024 (88207661), o qual encaminha Ofício nº 37/2024 (88596719) e o Requerimento nº 85/2024 (88597033), da Câmara Municipal de Varginha, que solicitam informações atinentes à Praça de Pedágio Varginha/Três Corações, reconhecemos a importância do pleito para a melhoria da infraestrutura rodoviária e desenvolvimento da região.

Em resposta ao pleito, encaminhamos Nota Técnica nº 74/SEINFRA/SUBREG/2024 (90064751), que contém informações detalhadas sobre a operação da praça de pedágio mencionada.

Permanecemos à disposição e apresentamos nossos votos de estima e consideração.

Atenciosamente,

Carolina Rocha Vespúcio
Chefe de Gabinete



Documento assinado eletronicamente por **Carolina Rocha Vespúcio, Chefe de Gabinete**, em 11/09/2024, às 09:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.mg.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **96858672** e o código CRC **B5DBF593**.



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias

Subsecretaria de Regulação de Transportes

Nota Técnica nº 74/SEINFRA/SUBREG/2024

PROCESSO Nº 1630.01.0000904/2024-43

REFERÊNCIA

Manifestação sobre os Requerimentos nº 85/2024 (88597033) e nº 94/2024 (89069239), oriundos da Câmara Municipal de Varginha.

ASSUNTO

Solicitação de informações sobre a praça de pedágio 06, localizada no município de Três Corações, referente ao Contrato de Concessão nº 005/2023 (69999555).

1. RELATÓRIO

Trata-se de Nota Técnica elaborada em atendimento ao Ofício nº 37/2024/SG (88596719), oriundo da Câmara Municipal de Varginha, que encaminha o Requerimento nº 85/2024 (88597033) e a indicação nº 388/2023, cujo objeto é a formulação dos seguintes questionamentos:

1. Com base na indicação nº 388/2023 e na concessão da Praça de Pedágio Varginha/Três Corações, quais as reais possibilidades que o Governo Estadual tem para trabalhar as demandas apresentadas na referida indicação?
2. Caso o Governo Estadual já tenha entendido a necessidade para não prejudicar a economia regional, qual o caminho providenciou para trabalhar na concessão de benefícios tributários que possibilitem a redução do valor do pedágio para a Empresa Concessionária e/ou benefícios diretamente aos usuários do pedágio?
3. O Município de Varginha através do Setor da Fazenda e Secretaria de Indústria e Comércio trabalhou no ano de 2023 alguma proposta para proteger o comércio, indústria e usuários do pedágio? Quais os resultados e/ou o que é possível planejar em termos de benefícios tributários as empresas concessionárias e/ou as indústrias, comércio e usuários a partir de 2025, com o objetivo de reduzir tarifas?

Simultaneamente, a presente Nota Técnica visa atender ao Ofício nº 43/2024/SG (89068830), oriundo da Câmara Municipal de Varginha que encaminha o Requerimento nº 94/2024 (89069239), o qual, por sua vez, apresenta mais três questionamentos:

4. É possível pedir à justiça a realização de uma nova licitação que garanta a ampla concorrência na apresentação de proposta de preços a serem executados no pedágio com o objetivo de proteger a sociedade?
5. Ciente de que mensalmente e anualmente o Governo Municipal e o Estadual recolhem impostos para a manutenção de suas vias, questiona-se: Existe estudo financeiro sobre o valor arrecadado em impostos e a possibilidade desses impostos, vinculados à manutenção das vias, serem utilizados como base para a redução do valor do pedágio, uma vez que o agente público não terá mais a obrigação de manter essa via?
6. A lei 8.987/95, em seu artigo 6º e parágrafo 1º, estabelece que toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, que deve satisfazer as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade e cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas. Neste caso, diante do atual ato licitado e do flagrante desequilíbrio econômico financeiro, que atitude o Estado e o Governo Municipal podem tomar para que os usuários da rodovia não tenham o seu direito de ir e vir desrespeitado em razão de terem condição financeira de pagar o pedágio?

2. INTRODUÇÃO

Inicialmente, insta ressaltar que a concessão das rodovias a empresas privadas é realizada sempre com fito de melhoria da prestação de serviços à população. O incremento das condições de trafegabilidade, a reforma e constante manutenção da via, a qualidade de toda infraestrutura oferecida são os objetivos primordiais de um contrato de concessão de rodovias celebrado pelo Estado.

Assim, em 2019, o Estado de Minas Gerais, por meio da SEINFRA, lançou o Programa de Concessões Rodoviárias, o qual se iniciou com a previsão da concessão de aproximadamente 3.000 km de rodovias, estudados em sete lotes rodoviários: Triângulo Mineiro, Sul de Minas, Varginha-Furnas, São João Del Rei, Itapecerica-Lagoa da Prata, Perdões-Patos de Minas e Ouro Preto.

Para a estruturação do Programa, a SEINFRA contou com o apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que é o responsável pelos serviços técnicos destinados à estruturação de seis lotes, e do Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG), responsável pela estruturação do Lote Ouro Preto, que possui caráter mais regional e metropolitano.

Entre os meses de junho e agosto de 2021, depois de mais de um ano de estruturação de projeto, o Estado realizou consulta e audiências públicas do projeto, tendo divulgado toda a documentação para contribuição e participação da sociedade. A partir do recebimento de mais de 311 contribuições e das diversas interfaces que adotou com a sociedade, prefeituras e Ministério Público Federal, o Estado realizou importantes aprimoramentos no projeto e lançou o edital de licitação em dezembro de 2021.

Desde então, esta Secretaria realizou interlocuções com diversos atores, como os prefeitos da região, associações de comércio, além do MPF e de autoridades locais. O Estado elaborou rodadas de “roadshow” apresentando o Programa de Concessões a potenciais interessados ao projeto, com o fito de fomentar a concorrência no certame licitatório. Os contratos oriundos do processo licitatório foram assinados e começaram a ser executados no ano de 2023.

No que tange aos benefícios previstos para a região, os investimentos esperados com a concessão do Lote 3 – Varginha-Furnas somam R\$ 2.695.541.823,55 (dois bilhões, seiscentos e noventa e cinco milhões, quinhentos e quarenta e um mil, oitocentos e vinte e três reais e cinquenta e cinco centavos). Além disso, cumpre destacar a geração de emprego e renda decorrentes da implantação da concessão.

3. ANÁLISE

Inicialmente, cabe mencionar que a praça de pedágio nº 06, situada entre os municípios de Varginha e Três Corações, pertence ao Contrato de Concessão nº 005/2023 (69999555), celebrado entre o Estado de Minas Gerais e a Concessionária Rodovias do Café SPE S.A. É oriundo do processo licitatório Concorrência Internacional nº 003/2022 (64444498). Ambos estão disponíveis nos processos SEI indicados e no domínio <http://www.ppp.mg.gov.br/projetos/contratos-assinados/lote-3-varginha-furnas>.

Do incremento da economia local – Resposta aos itens 1 e 2

Como explicitado no tópico 2 “INTRODUÇÃO”, o objetivo principal da celebração de contratos de concessão de rodovias, precedidos de licitação, é a melhoria na prestação do serviço público, uma vez diagnosticada a situação altamente precária da malha viária do Estado. São esperados vultosos investimentos na região abarcada pelo Contrato que gerarão emprego, renda e aumentarão a arrecadação de tributos.

Ademais, a infraestrutura de qualidade constitui pressuposto para desenvolvimento econômico. Uma região produtora de café e com economia pujante necessita de rodovias em bom estado para escoar sua produção e fazer circular seus bens e serviços.

Nesse sentido, o Contrato em comento não possui o condão de prejudicar a economia local. Ao contrário, propiciará seu desenvolvimento.

Para que o modelo contratual embasado na Lei nº 8.987/95 seja viável, há a necessidade de cobrança de tarifa de pedágio do usuário. Nesse modelo, a tarifa configura a principal fonte de remuneração da Concessionária. É o que prevê a citada Lei que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos:

“Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.”

No caso do Contrato de Concessão nº 005/2023 (69999555), a previsão de remuneração do parceiro privado encontra-se na cláusula 19:

“CLÁUSULA 19 – FORMAS DE REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA

19.1 A Concessionária será remunerada pela Tarifa de Pedágio, pelas Receitas Acessórias e pelas respectivas receitas financeiras delas decorrentes, nos termos deste Contrato.”

Não obstante, destacamos que o Contrato prevê o benefício de Desconto de Usuário Frequente (DUF), para todos os usuários que optarem pelo Sistema de Cobrança Eletrônica (também conhecido como TAG ou AVI) e que trafegarem em veículos da Categoria 1 (Automóvel, Caminhoneta ou Furgão, de 2 eixos) nos trechos rodoviários concedidos.

Estes usuários terão direito ao pagamento de valores diferenciados da Tarifa de Pedágio, em todas as Praças de Pedágio em operação no Sistema Rodoviário, conforme a frequência de utilização mensal.

O desconto será oferecido aos usuários acima especificados que, dentro de um mesmo mês calendário, trafegarem por determinada Praça de Pedágio, em um mesmo sentido de fluxo, um mínimo de 2 (duas) vezes. Ressalvamos que, as viagens relativas a um determinado mês calendário não serão consideradas cumulativamente para meses calendário seguintes.

A Tarifa de Pedágio cobrada do usuário frequente será reduzida progressivamente até a 30ª (trigésima) viagem no mês, conforme Percentual de Desconto Unitário (PDU) de redução em relação à Tarifa de Pedágio cobrada na viagem anterior. A partir da 31ª (trigésima primeira) viagem no mês, será aplicada a Tarifa Mínima de Pedágio referente a praça utilizada.

O PDU é diferenciado no Contrato para cada Praça de Pedágio, de acordo com a respectiva extensão referencial do trecho rodoviário concedido e, conforme apresentado na Tabela 1 abaixo, a Praça de Pedágio 06, localizada no município de Três Corações, possui o terceiro maior percentual desconto por passagem, 10,82% (dez vírgula oitenta e dois por cento).

Tabela 1 - Percentual de Desconto Unitário (PDU) por Praça de Pedágio - Lote 3

| Praça de Pedágio | Município da Praça de Pedágio | Rodovia | Extensão Referencial | PDU (desconto por passagem) |
|------------------|-------------------------------|---------|----------------------|-----------------------------|
| P1 | Nepomuceno | BR-265 | 22,5 | 10,27% |
| P2 | Boa Esperança | BR-265 | 32 | 6,52% |
| P3 | Muzambinho | BR-146 | 5,5 | 43,72% |
| P4 | Monte Santo de Minas | CMG-491 | 17 | 13,99% |
| P5 | Alfenas | CMG-491 | 30,5 | 6,99% |
| P6 | Três Corações | CMG-491 | 21,5 | 10,82% |

Assim, considerando que a Tarifa Básica de Pedágio hoje é de R\$13,18 (treze reais e dezoito centavos) na data-base de junho/2024 para veículos da Categoria 1, um usuário frequente pagaria menos R\$ 10,00 (dez reais) já na quarta viagem, respeitadas as condições do Contrato (viagens realizadas nos mesmos (i) praça de pedágio, (ii) sentido de fluxo e (iii) mês calendário), conforme demonstrado na Tabela 2 a seguir.

Tabela 2 - Tarifa de Pedágio¹ para Usuário Frequente na Praça de Pedágio 06 - Município de Três Corações

| Viagem | Tarifa de Pedágio com DUF - P6 |
|--------|--------------------------------|
| 1 | 13,18 |
| 2 | 11,75 |
| 3 | 10,48 |
| 4 | 9,35 |
| 5 | 8,34 |
| 6 | 7,43 |
| 7 | 6,63 |
| 8 | 5,91 |
| 9 | 5,27 |
| 10 | 4,70 |
| 11 | 4,19 |
| 12 | 3,74 |
| 13 | 3,34 |
| 14 | 2,97 |
| 15 | 2,65 |
| 16 | 2,37 |

| | |
|----|------|
| 17 | 2,11 |
| 18 | 1,88 |
| 19 | 1,68 |
| 20 | 1,50 |
| 21 | 1,33 |
| 22 | 1,19 |
| 23 | 1,06 |
| 24 | 0,95 |
| 25 | 0,84 |
| 26 | 0,75 |
| 27 | 0,67 |
| 28 | 0,60 |
| 29 | 0,53 |
| 30 | 0,48 |

Notas: Considera a Tarifa Básica de Pedágio vigente na data base de maio/2024, de R\$13,18. Esse valor terá o seu primeiro reajuste contratual na data de início da cobrança de pedágio.

Por fim, o Estado reitera que estabelece diálogo constante com a população com vistas ao atendimento de suas demandas.

Da regularidade do certame licitatório - Resposta ao item 4

O processo licitatório transcorreu em estrita obediência ao ordenamento jurídico vigente, em especial no que se refere aos princípios constitucionais insculpidos no art. 37, caput, e em seu inciso XXI, abaixo descritos, e no então vigente “Estatuto das Licitações e Contratos” (Lei nº 8.666/93):

“Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de **legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência** e, também, ao seguinte:

(...)

XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure **igualdade de condições** a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, **mantidas as condições efetivas da proposta**, nos termos da lei, o qual somente permitirá **as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações**.”. Grifamos.

Neste passo, o Edital de licitação foi publicado e disponibilizado a toda a sociedade, precedido do amplo processo de diálogo, já explicitado no tópico 2 “INTRODUÇÃO”, com a sociedade civil, representantes políticos e órgãos de controle. Todos os potenciais licitantes tiveram a possibilidade, assim, de apresentar proposta e participar do certame.

Desta feita, descabe a afirmação trazida no item 4 da “RELATÓRIO” de que o procedimento licitatório em questão não respeitou a ampla concorrência, dada a sua regularidade.

Ressalte-se que a realização de nova licitação em substituição a certame regular e já concluído constitui burla ao art. 37 supracitado.

Da adequação do serviço público – Resposta ao item 6

O demandante alega que os serviços prestados em decorrência do Contrato em comento não obedecem à adequação imposta pelo art. 6, §1º, abaixo transcrito:

“Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de **serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários**, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.”. Grifamos.

A execução das ações, obras, manutenções e intervenções previstas no Contrato ao longo de seus 30 (trinta) anos de vigência foram divididas em 5 (cinco) grandes frentes, previstas no anexo contratual PER – Programa de Exploração da Rodovia, a saber:

- Frente de Serviços Iniciais;
- Frente de Recuperação e Manutenção;
- Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço;
- Frente de Conservação; e
- Frente de Serviços Operacionais.

Atualmente, o Contrato encontra-se na Frente de Serviços Iniciais, que se inicia em sua data de eficácia, 23/10/2023, e estende-se até 24º mês de Concessão.

A Frente de Serviços Iniciais engloba o conjunto de obras e intervenções no trecho concedido, de reparos, de caráter corretivo, visando proporcionar trafegabilidade com parâmetros técnicos e de segurança mínimos ao usuário da rodovia. Serão executadas obras para devolver a integridade das pistas de rolamento, além da substituição dos dispositivos de segurança e sinalização em condição ruim, e complementação dos dispositivos de segurança em locais críticos para adequação das novas normas de segurança rodoviária. Nesta fase, também será realizada a limpeza geral da faixa de domínio e roçada inicial, a implantação de grama nas áreas da faixa de domínio que necessitem de proteção por cobertura vegetal, limpeza e recomposição dos elementos existentes (guarda corpo ou guarda roda, drenos, outros) nas obras de arte existentes, limpeza e desobstrução dos elementos de drenagem e travessias existentes e recomposição ou substituição de elementos e peças danificados.

Tendo em vista os serviços contemplados, informa-se que a Concessionária vem cumprindo o Contrato com regularidade, executando os serviços previstos. Se, por ventura, são identificados indícios de eventuais descumprimentos pontuais, são instaurados processos administrativos punitivos para apuração da ocorrência de infrações contratuais.

Ressalte-se que o Estado de Minas Gerais, por meio da SEINFRA – Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade – acompanha e fiscaliza constantemente o Contrato, contando, inclusive, com o apoio das Unidades Regionais do DER – Departamento de Estradas de Rodagem.

Assim, não há que se falar em inadequação dos serviços públicos prestados, haja vista o regular cumprimento do Contrato e a estrita obediência ao ordenamento jurídico vigente, em especial no que toca à Lei nº 8.987/95.

Da utilização do valor arrecadado por impostos para redução da tarifa de pedágio – Resposta aos itens 3 e 5

Sugere o demandante que o valor arrecadado com impostos “vinculados” à manutenção de rodovias seja utilizado para redução do valor da tarifa de pedágio.

Cabe esclarecer que não existe em nosso ordenamento jurídico imposto destinado à finalidade específica de manutenção de rodovias. Isso porque os impostos são tributos ditos “não vinculados”, ou seja, suas receitas não podem ser afetadas a um fim específico.

Consoante o princípio da não-vinculação de receitas de impostos, previsto na seção II que trata Dos Orçamentos, da Constituição Federal, artigo 167, inciso IV, tais receitas não podem ser direcionadas a órgão, fundo ou despesa, salvo exceções expressamente previstas.

“Art. 167 - São vedados:

(...)

IV - a vinculação de receita de impostos a órgão, fundo ou despesa

(...)”

Além disso, é importante ressaltar que a alocação dos recursos provenientes de impostos é determinada anualmente pelas leis orçamentárias, sendo estabelecida em consonância com os planos plurianuais e diretrizes orçamentárias. Dessa forma, **o princípio da Não Vinculação de Receitas** é fundamental para garantir a flexibilidade na utilização dos recursos, de forma que a destinação dos recursos advindas da arrecadação de impostos pode variar de ano para ano, de acordo com as prioridades e necessidades estabelecidas pelo poder público, sempre considerando os limites e diretrizes legais.

As exceções ao aludido princípio são expressamente mencionadas e referem-se à destinação genérica das receitas de impostos em âmbito estadual, distrital e municipal, incluindo ações e serviços públicos de saúde, manutenção e desenvolvimento do ensino, atividades da administração tributária, prestação de garantias às operações de crédito por antecipação de receita, e prestação de garantia ou contragarantia à União e para pagamento de débitos com esta.

Sendo assim, é relevante observar que não há previsão expressa para o subsídio de tarifas de pedágio em concessões rodoviárias.

Por outro lado, o Pedágio é uma tarifa ou preço público. Já o pagamento do pedágio tem o caráter de preço público (se o serviço e a cobrança forem feitos pelo ente público) ou tarifa (se realizado por particular que tenha concessão

ou permissão para prestar o serviço público).

Tarifa ou preço público possui uma destinação específica, qual seja, remunerar o serviço prestado de manutenção das vias públicas, incluindo asfalto e sinalização. Diferentemente dos impostos, a cobrança de pedágio tem um propósito claro e direcionado.

Diante do exposto, repita-se, o valor do pedágio tem uma destinação específica para a prestação do serviço, já os impostos, por sua natureza constitucionalmente estabelecida, são alocados em uma conta única do ente público, de onde são retiradas frações para diversos serviços considerados essenciais.

Acerca da afirmativa sobre o pedágio ser uma violação do direito de ir e vir dos usuários de determinada rodovia é uma questão já superada, uma vez que o pagamento de pedágio não cerceia esse direito.

4. CONCLUSÃO

Por todo o exposto, e tendo em vista o objetivo primordial de melhoria da malha viária do Estado de Minas Gerais e o cumprimento do Contrato nº 005/2023, esclarecemos que o Estado dialogou com toda a sociedade civil e com os órgãos de controle visando chegar às melhores soluções para que haja progressos econômicos e sociais para a região.

Ressalte-se que o processo licitatório [Concorrência Internacional nº 003/2022](#) transcorreu em obediência ao ordenamento jurídico vigente. De igual forma, o Contrato advindo do certame, vem sendo executado regularmente, não havendo que se falar em realização de novo certame e celebração de novo contrato.

Por fim, cabe esclarecer que a natureza não vinculada dos impostos não permite a prévia afetação de suas receitas para a redução do valor da tarifa de pedágio.

Isabela Cristina Diniz Baruffi

Superintendente de Operações e Fiscalização



Documento assinado eletronicamente por **Isabela Cristina Diniz Baruffi**, **Superintendente**, em 06/09/2024, às 12:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.mg.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **90064751** e o código CRC **11845C96**.