

**PARECER 002/2022 – CEIV**  
**COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA**  
**(CEIV)**

- ( ) Primeira Análise – Parecer nº 016/2021-CEIV – 05/04/2021
- ( ) Segunda Análise – Parecer nº 045/2021-CEIV – 20/10/2021
- ( ) Terceira Análise – Parecer nº 58/2021 – CEIV – 16/12/2021
- ( X ) Quarta análise – Parecer nº 002/2022 – CEIV - 07/01/2022

**Processo Administrativo nº:** 2612/2021 (1Doc)

**Projeto:** Imperium Tower

**Área do lote:** 1.829,035 m<sup>2</sup> (real)

**Área construída (projetada):** 28.008,73 m<sup>2</sup>

**Número de Pavimentos:**

**Número de Unidades Autônomas Comerciais:**

**Projeção de atração do empreendimento:**

**Vagas de Garagem:** 222 vagas para automóveis + 1 carga e descarga + 32 p/ EPP

**Endereço:** Av. Atlântica - Centro

**Uso:** multifamiliar e comercial

**Zona:** ZACC-I-A

**DIC:** 37013

**Investimento previsto:** 28.008,73 CUB's

CONSIDERANDO o Decreto Municipal nº 9.779, de 11 de fevereiro de 2020, que "Dispõe sobre a reformulação da Comissão Permanente de Análise de EIV – CEIV, e dá outras providências";

CONSIDERANDO o Despacho EIV nº 09 – 1DOC\_2612/2021, em 04/02/2021, que encaminhou o Estudo de Impacto de Vizinhança para o empreendimento de uso comercial, denominado Ed. Imperium Tower, requerido por Imperium Palace Empreendimentos SPE Ltda. (CNPJ nº 32.289.769/0001-68), situado à Avenida Atlântica, nº 270 (DIC 37013), no Centro, enquadrado no Art. 53, inciso II e III, da Lei Municipal nº 2.794/2008;

CONSIDERANDO o projeto arquitetônico do empreendimento está em tramitação no Departamento de Análise de Projetos (vinculado à Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária) sob o protocolo;

CONSIDERANDO que a Instrução Normativa 001/2019 – SPU orienta que a atuação da CEIV se restringe a mensuração dos impactos a serem gerados pelo empreendimento e suportados pela vizinhança de carácter meramente opinativo;

CONSIDERANDO que a Instrução Normativa 001/2019 – SPU orienta que anteriormente à distribuição do EIV para parecer da CEIV, o projeto deve ser analisado pela equipe técnica da Secretaria do Planejamento, devendo ser submetido à CEIV somente se estiver de acordo com a "legislação urbanística em geral";

**Após a 4ª análise do Estudo de Impacto de Vizinhança e sua complementação, apresentados, a CEIV faz as seguintes considerações:**

**5. Com relação ao item 6.2 Descrição das Obras:**

5.3. Apresentar o croqui do canteiro de obras de forma a contemplar todas as etapas da implantação, estabelecendo a dinâmica do mesmo durante as diversas etapas. Considerando a execução de subsolo, indicar as áreas de carga e descarga de materiais, área de manobra e circulação de veículos, área de estacionamento de caminhão-betoneira, concretagem, bombas de concreto, as áreas de vivência e demais áreas de manobra e acesso dos equipamentos e máquinas, entre outros;

**R:** *Segue o Projeto de Canteiro de Obras (Anexos 21 deste ofício), contemplando o layout das etapas de implantação (fundação e estrutura), indicação das áreas de carga e descarga de materiais, área de manobra e circulação de veículos, área de estacionamento de caminhão-betoneira, concretagem, bombas de concreto, as áreas de vivência e demais áreas de manobra e acesso dos equipamentos e máquinas, entre outros;*

**2ª Consideração da CEIV:** Detalhar o canteiro de obras, considerando as etapas construtivas conforme o Cronograma apresentado, indicando as áreas de carga e descarga de materiais, áreas de manobra e circulação de veículos, áreas de estacionamento de caminhão-betoneira, concretagem, bombas de concreto e demais áreas de manobra e acesso dos equipamentos e máquinas, bem como estabelecer a dinâmica do canteiro de obras durante as diversas etapas da fase de implantação. Levar em consideração a execução do subsolo (inclusive as escavações), indicando as áreas (acima solicitadas) após a conclusão da infraestrutura (prevista a execução da infraestrutura entre os meses de dez/21 e abr/22);

**2º Complemento Ed. Imperium:** *O Projeto de Canteiro de Obras (Anexos 2 deste ofício), com melhor detalhamento das etapas construtivas conforme o Cronograma apresentado, indicando as áreas de carga e descarga de materiais, áreas de manobra e circulação de veículos, áreas de estacionamento de caminhão-betoneira, concretagem, bombas de concreto e demais áreas de manobra e acesso dos equipamentos e máquinas, bem como estabelecendo a dinâmica do canteiro de obras durante as diversas etapas da fase de implantação, levando em consideração a execução do subsolo (inclusive as escavações), indicando as áreas após a conclusão da infraestrutura com as seguintes observações:*

**3ª Consideração da CEIV:** As descrições no ofício-resposta e as pranchas do canteiro de obras, das etapas 01, 02 – Bloco Principal, Etapa 3A e 3B não trazem os esclarecimentos necessários ao entendimento das etapas construtivas. Por exemplo, na Etapa 1 (Fundações), a prancha traz a informação de que haverá carga e descarga no fundo do lote e, movimentação de máquinas e equipamentos (na lateral sul), nestes casos, esclarecer como se dará o tráfego de caminhões na lateral sul da obra para

efetuar as cargas/descargas, visto que será executada escavação para o subsolo; Da mesma forma, na Etapa 2, esclarecer como se dará a execução do bloco, considerando a disposição das áreas de carga e descarga e de movimentação de máquinas e equipamentos. Na Etapa 3 (embasamento), esclarecer a informação de que haverá movimentação de caminhões, máquinas e equipamentos (na lateral sul), numa área onde contempla o embasamento. Assim, restam esclarecimentos sobre as etapas da obra, com a devida dinâmica de cada etapa, estabelecendo os locais de estacionamento dos veículos (caminhões betoneira e bomba), como se dará a logística, uma vez que o acesso à obra é pela Av. Atlântica. Ainda, detalhar a execução do pavimento subsolo, e a movimentação dos caminhões, como para descarga de materiais nessa fase da obra.

**3º Complemento Ed. Imperium:** *Em relação ao item "6.2. DESCRIÇÃO DAS OBRAS E EQUIPAMENTOS DISPONÍVEIS", do EIV foi incluído as seguintes informações: É apresentado o Projeto de Canteiro de Obras (Anexos 1 deste ofício), sendo que as descrições das etapas constam nas pranchas indicadas. É apresentado também (Anexos 1.2 deste ofício) o cronograma atualizado constando as etapas construtivas;*

**4ª Consideração da CEIV:** Com as novas pranchas apresentadas, ainda restam esclarecimentos. As pranchas 02/07 e 03/07 reportam-se aos mesmos serviços, rever; Já a prancha 05/07 não deixa claro como será realizada a movimentação dos caminhões de carga/descarga, caminhão-betoneira visando não prejudicar o trânsito na Av. Atlântica. Ainda, a prancha 06/07 menciona área de manobra e carga/descarga de materiais no local do bloco B, o qual já terá sido executado, e levando em consideração o pé-direito do pavimento térreo, especificar como se efetuará o acesso e as manobras do caminhão-bomba e do caminhão-betoneira.

18. Conforme mencionado no 7.1.1, o empreendimento está situado em área de APP, portanto deve ser apresentada a Licença Ambiental (LAP/LAI);

**R:** *O processo de Licenciamento Ambiental do empreendimento já está sendo providenciado, junto ao Instituto do Meio Ambiente Estadual – IMA (protocolos Anexos 27). Assim como será necessário à apresentação do Licenciamento Ambiental para a aprovação municipal do projeto arquitetônico, solicita-se que seja reconsiderada a apresentação de tal documento no momento da emissão do alvará de construção, haja vista que a LAP/LAI do empreendimento em questão já está em fase de obtenção, conforme protocolo já anexo ao EIV;*

**2ª Consideração da CEIV:** Tendo em vista que o empreendimento em análise ocupa geograficamente Área de Preservação Permanente (APP) estabelecido pela Lei Federal n.º 12.651/2016 (Código Florestal), para prosseguimento se faz

necessário apresentar as devidas licenças ambientais. Ainda, levando em consideração que o empreendimento está em área de APP, apresentar medidas mitigadoras.

**2º Complemento Ed. Imperium:** *Ressalta-se que o processo de Licenciamento Ambiental do empreendimento ainda se encontra em análise pelo Instituto do Meio Ambiente Estadual – IMA, conforme protocolos já anexos ao presente processo, assim solicita-se que seja apresentado o devido Licenciamento Ambiental para a aprovação municipal, no momento da emissão do alvará de construção, para que não despenda maior tempo de aprovação do processo de EIV. Em relação as medidas mitigadoras relacionadas a APP, tanto na Matriz Qualiquantitativa de Impactos e Mitigação (Anexo 5 deste ofício), foram consideradas as seguintes medidas na fase de implantação: (22) Isolar a obra do curso d'água aos fundos do imóvel; e na fase de operação: (42) Realizar o plantio de espécies nativas nas margens do Canal Marambaia, aos fundos do empreendimento, para fins de recuperação da APP;*

**3ª Consideração da CEIV:** **Levando em consideração que o empreendimento está situado em área de APP, a apresentação das devidas licenças ambientais é de extrema importância. A medida mitigadora "(22) Isolar a obra do curso d'água aos fundos do imóvel", pode caber como medida para que não ocorra interferência da obra na área de APP. Porém, esta medida, na fase de implantação, foi incluída no impacto "Aumento do desconforto acústico da vizinhança", explicar a correlação da medida x impacto. Rever;**

**2º Complemento Ed. Imperium:** *Ressalta-se que o processo de Licenciamento Ambiental do empreendimento ainda se encontra em análise pelo Instituto do Meio Ambiente Estadual – IMA, conforme protocolos já anexos ao presente processo, bem como será realizado o requerimento de dispensa direcionada a Secretária de Planejamento Urbano e Gestão Orçamentária, conforme Anexo 6. Em relação as medidas mitigadoras relacionadas a APP, foi corrigido na Matriz Qualiquantitativa de Impactos e Mitigação (Anexo 2 deste ofício);*

**4ª Consideração da CEIV:** Reiteramos a exigência da apresentação das devidas licenças ambientais.

19. Em relação à Paisagem urbana, a CEIV entende ser necessária a análise da relação entre a área privada e a pública (calçadas) nas duas fachadas da edificação, focando na criação de atratividade e vitalidade nestas áreas de transição. A abordagem deve focar em relação ao impacto (positivo ou negativo) que o empreendimento possa causar na segurança, vitalidade e atratividade que os pedestres experimentam ao andarem pela rua, e, principalmente, como tornar o local agradável para a permanência dos usuários. Como se dará a integração das fachadas do empreendimento e a inter-relação destes espaços? As imagens apresentadas, (figuras 97 e 98)

não apresentam esta relação de forma clara, apesar de apresentarem a adequação do empreendimento em relação ao contexto geral.

**R:** *Em relação a Paisagem Urbana, quanto à relação entre a área privada e a pública (calçadas) será executado conforme exigências e padrões estabelecidos pela prefeitura, a qual contará com arborização para aumentar a atratividade e vitalidade neste local tornando o ambiente agradável, conforme demonstra a Figuras 11 e 12.*

**2ª Consideração da CEIV:** A leitura da paisagem é fundamental para a análise da inserção do empreendimento no contexto urbano da vizinhança, e tendo em vista que o Hotel Marambaia, situado na AVD, o qual é classificado como "Área Especial de Interesse e do Patrimônio Histórico e Ambiental", conforme a Lei n. 2.794/2008", deverá ser levado em consideração na composição da paisagem do embasamento do Ed. Imperium. Bem como, esclarecer qual será o uso dado à ponte sobre o Rio Marambaia nos fundos do empreendimento. A CEIV recomenda que a mesma deva ser reservada para o uso público, sendo contemplada no projeto paisagístico do empreendimento e incorporada ao projeto do parque linear do Rio Marambaia;

**2º Complemento Ed. Imperium:** *Já para o uso dado à ponte sobre o Rio Marambaia nos fundos do empreendimento, a empresa requerente não tem a opor a recomendação da CEIV para que a mesma deva ser reservada para o uso público, sendo incorporada ao projeto do parque linear do Canal Marambaia, desde que seja atribuído também a responsabilidade de manutenção da mesma ao poder público;*

**3ª Consideração da CEIV: Parcialmente atendido. As imagens apresentadas devem ser compatibilizadas com o projeto arquitetônico. Por exemplo, na Figura 98.3, não fica claro qual o tratamento dado à fachada sul: será sem aberturas ou com pele de vidro em toda face? Esclarecer. Adicionalmente, não foram apresentadas imagens ou projeto paisagístico da fachada voltada para o Rio Marambaia, levando em consideração o uso da ponte sobre o Rio Marambaia e a "integração" com o empreendimento. Apresentar imagens da integração do passeio na fachada principal do empreendimento, na Av. Atlântica.**

**3º Complemento Ed. Imperium:** *Cabe esclarecer que o tratamento dado à fachada sul será com pele de vidro em toda face, a qual é possível identificar através do detalhamento das esquadrias no Anexo 3 deste ofício. É acrescido, através do Anexo 4 o projeto paisagístico da fachada voltada para o Rio Marambaia, levando em consideração a ponte existente, que será de uso público, sobre o Rio Marambaia e a "integração" com o empreendimento. Será acrescentado também a Figura 98.4, abaixo, que demonstra a integração do passeio na fachada principal do empreendimento, na Av. Atlântica.*

**4ª Consideração da CEIV:** Atendido parcialmente. A figura 98.4, do ofício reposta, deixa dúvidas quanto à volumetria do embasamento, tendo em vista que o mesmo teria a mesma altura da edificação ao lado, ainda, a mesma não faz ligação com a figura 98.2

apresentada no ofício resposta anterior. Rever; Diante da apresentação do projeto paisagístico, de integração do Marambaia com o empreendimento, a CEIV sugere que sejam realocados os equipamentos no fundo da sala comercial (escada, elevador de carga) de forma que a sala gastronômica tenha acesso ao Parque Linear, onde o empreendimento terá verdadeiramente integração com o espaço público aos fundos.

## 22. Considerações sobre o TRÂNSITO:

22.9. Em 7.7.4.1.3, apresentar nas Referências Bibliográficas a Citação NITTRANS (2011); há dúvida com relação à possibilidade de fazer a divisão modal tal como foi feita neste estudo. Esclarecer. Em outros estudos em análise esta metodologia está sendo utilizada considerando que o número total de viagens é exclusivamente de automóveis;

**R:** Foi incluído nas Referências Bibliográficas a Citação NITTRANS (2011) "NITtrans – Niterói, Transporte e Trânsito S/A. Caderno Técnico 01. Disponível em: Acesso em: 01 de dez. de 2020.". Cabe ressaltar que o estudo apresentado utiliza o conceito de Unidade Carro de Passeio (UCP), que torna a estimativa de impacto no trânsito mais fiel a realidade, utilizando um fator de conversão para motos, uma vez que estes veículos também contribuem para saturação das vias;

**2ª Consideração da CEIV:** As viagens estimadas pela metodologia da NITTRANS são referentes a veículos automotores individuais (carros), portanto o total de viagens já está em UCP. A contribuição das motos (que pode ser encontrada com o auxílio do percentual da divisão modal) adiciona um valor ao número de viagens encontrado pelo método da NITTRANS.

**2º Complemento Ed. Imperium:** Como a divisão modal se dá dividindo-se o valor total das Unidades Carro de Passeio (UCP) dentre os percentuais da divisão modal (distribuídos dentro dos 100% das UCP's), o valor apresentado para motos não adiciona valor ao número de viagens encontrado pelo método da NITTRANS, apenas os distribui dentre as categorias de transporte tornando o resultando mais fiel à realidade e considerando a situação mais crítica. Contudo, visando facilitar o entendimento e por se entender que a CEIV considera satisfatória a consideração apenas dos carros, removemos do estudo a divisão e apresentação das motos, conforme abaixo: [...];

**3ª Consideração da CEIV:** O método da NITTRANS (número de quartos x número de vagas) traz como resultado um número em UCP que considera apenas o percentual de carros (na divisão modal), portanto, é necessário considerar as motos (e o número de viagens dessas pode ser encontrado utilizando das percentagens da divisão modal do PlanMOB/BC). Ainda para verificação da metodologia, não foi encontrado "NITTRANS" nas Referências Bibliográficas. Obs.: qualquer alteração no número de viagens implicará na necessidade de revisão da Análise de Nível de Serviço (7.7.5.2).

**3º Complemento Ed. Imperium:** Foi incluído NOVAMENTE o número de viagens (UPC) referente às motos e revistas todas as tabelas e análises dos níveis de serviço, conforme abaixo. A referência bibliográfica enviada anteriormente, segue: NITtrans – Niterói, Transporte e Trânsito S/A. Caderno Técnico 01. Disponível em: . Acesso em: 01 de dez. de 2020 [...]

**4ª Consideração da CEIV:** Reitera-se. No Caderno Técnico 01 em “5. APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS”, ver no terceiro e quarto parágrafo da página 10 que a pesquisa desenvolvida pela NITTRANS levantou o número de viagens de carro e a pé, sendo que “a pé” compreende outros modais (táxi, ônibus, barcas, etc.). As viagens de bicicleta e de moto foram computadas na pesquisa, mas não estão apresentadas no caderno. Portanto, o que entende-se é que quando o número de viagens é encontrado pelo método da NITTRANS, tem-se o número de viagens de carros, e não um número de viagens total de todos os meios de transporte (bicicletas, ônibus, motos, caminhões); sendo assim, não se deve multiplicar o número de viagens de carros (66 residenciais) por 42%, pois 66 é o número real de viagens de carros - o percentual 42% da divisão do PlanMOB (BC) subvaloriza o número real de viagens de carros. Esta comissão traz esta observação (passível de argumentação diferente à exposta neste parágrafo) porque outra consultoria também utiliza da metodologia da NITTRANS e é desta forma: o número de viagens encontrado refere-se às viagens de carros, ou seja, não faz-se a divisão modal. Obs.: a divisão modal pode ser utilizada para encontrar as viagens dos outros meios de transporte a partir do número de viagens de carros encontrado por meio do método da NITTRANS, por exemplo: 65 viagens de carros equivalem a 42% das viagens, então para 9% (motos na divisão modal do PlanMOB (BC)) qual é o número de viagens de motos? A resposta é 13 viagens de motos. Caso a ALAMEDA ENGENHARIA AMBIENTAL tenha outro entendimento, favor apresentar resposta com o conteúdo da metodologia da NITTRANS que seja comprovatório. Por fim, não foi encontrada no Caderno Técnico 01 a Tabela 2 que é utilizada como “Modelo de geração de viagens”; favor esclarecer.

22.15. Sobre 7.7.6.2.1, apresentar projeto de revitalização da sinalização;

**R:** Considerando que para as intervenções em área pública e de tráfego, demanda de indicações futuras (após conclusão das obras) e padrões definidos por parte da Secretaria de Planejamento, bem como Departamento de Trânsito, solicita-se que não seja onerado (custo e tempo) neste momento essa medida com a apresentação do projeto de revitalização da sinalização, mas sim que possa ser exigido que na execução sejam atendidos os padrões disponibilizados por essas secretarias, sendo que indicamos as faixas de pedestres que poderiam ser repintadas, que apresentam desgastes atualmente, sendo a da Rua Osmar de Souza Nunes esq. com a Avenida Atlântica e com a Avenida Brasil, bem como a nova posição da faixa em frente ao empreendimento (conforme Anexo 3 - Prancha Térreo);

**2ª Consideração da CEIV:** Foram aceitas as medidas mitigadoras de pintura de faixas de pedestre na interseção da Av. Osmar Souza Nunes com a Av. Atlântica e a Av. Brasil. Não foi aceita a alteração da localização da faixa de travessia de pedestres elevada.

**2º Complemento Ed. Imperium:** Em relação a nova posição da faixa de travessia de pedestres elevada em frente ao empreendimento, haverá a

*necessidade de alteração desta devido a estar localizada em frente ao novo acesso duplo de veículos do empreendimento, conforme é detalhado no Anexo 4 deste ofício. No momento oportuno, será realizado os procedimentos necessário e solicitado as autorizações ao Departamento de Trânsito para o deslocamento;*

**3ª Consideração da CEIV: Os custos com a remoção da Faixa de Pedestres elevada (em frente ao acesso do empreendimento a construir) será do empreendedor, assim como da implantação de uma nova em local a ser definido pelo Departamento de Engenharia de Tráfego - BC Trânsito. Solicitar à autarquia autorização e supervisão quando das intervenções a fazer na Av. Atlântica.**

**3º Complemento Ed. Imperium:** *Será solicitar à autarquia autorização e supervisão quando das intervenções a fazer na Av. Atlântica, conforme orientado;*

**4ª Consideração da CEIV:** Incluir nas medidas mitigadoras a realocação da faixa de pedestres elevada sob supervisão e autorização da BC Trânsito.

### **Medidas complementares a serem observadas:**

1. Observar a disposição da LC nº 24/2018, art. 11, § 1º:

*"O EIV será arquivado definitivamente, na hipótese do empreendedor não prestar esclarecimentos, ou deixar de atender a qualquer das solicitações, num prazo de 180 (cento e oitenta) dias, prorrogável por igual período, mediante justificativa técnica, a contar do despacho da CEIV."*

2. Na definição das medidas mitigatórias, estas devem ser efetivas, sendo necessária a comprovação de cumprimento das mesmas através da apresentação de relatório, em cumprimento às disposições dos artigos 16 e 17, da LC nº 24/2018:

**"Art. 16** *No pedido de certidão de habite-se, o empreendedor deverá comprovar à CEIV, o recolhimento aos cofres públicos municipais, da medida compensatória, e o **Relatório de Cumprimento das medidas mitigatórias.** (grifo do autor)*

*Parágrafo único. As medidas compensatórias, resultantes do não cumprimento de medidas mitigatórias, previstas no art. 17, deste diploma legal, deverão ser pagas em uma única parcela, num prazo máximo de 10 (dez) dias, a serem contados a partir da notificação da CEIV ao empreendedor.*

**Art. 17** *Verificado pela CEIV, o descumprimento da execução de qualquer medida mitigatória, estará o empreendedor sujeito a notificação, com direito a regularização em até 5 (cinco) dias úteis, sendo que, **pelo não***

***cumprimento ou na reincidência, será estabelecida medida compensatória, considerando 10 (dez) vezes o valor proporcional a medida mitigatória não executada.*** "(grifo do autor)

As correções acima devem ser apresentadas através de ofício com respostas a cada item (se aprovadas, inseridas no EIV final) em uma via impressa e uma digital.

Ressaltando que a análise do Estudo de Impacto de Vizinhança não dispensa as demais licenças e autorizações cabíveis, é o que recomenda esta Comissão.

Balneário Camboriú, 07 de janeiro de 2022.

Michela Denise Parno – SPU  
Secretária da CEIV

CLELIA WITT SALDANHA - SPU  
(Presidente da CEIV)

MARIA HELOÍSA B. C. FURTADO LENZI - SEMAM  
(Vice-presidente da CEIV)

BEATRIZ NUNES VIEIRA - EMASA  
(membro da CEIV)

FÁBIO MIRANDA BECKER - SPU  
(membro da CEIV)

GILBERTO BIANCHINI DE SOUZA - BC  
Trânsito (membro da CEIV)

LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA – SEMAM  
(membro da CEIV)

MAURINO ADRIANO VIEIRA – SPU  
(membro da CEIV)

RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA -SPU  
(membro da CEIV)

TAYNARA TRETTIN CAMPELLO – SPU  
(membro da CEIV)



## VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 8940-2E12-D7C9-4748

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- ✓ MICHELA DENISE PARNO ALCANTARA LIMA (CPF 004.XXX.XXX-24) em 07/01/2022 18:00:40 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ FABIO MIRANDA BECKER (CPF 983.XXX.XXX-72) em 07/01/2022 18:09:26 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA (CPF 914.XXX.XXX-34) em 07/01/2022 18:15:59 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ BEATRIZ NUNES VIEIRA (CPF 057.XXX.XXX-96) em 07/01/2022 18:25:08 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ TAYNARA TRETTIN CAMPELLO (CPF 024.XXX.XXX-96) em 07/01/2022 18:35:14 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ MAURINO ADRIANO VIEIRA (CPF 907.XXX.XXX-00) em 07/01/2022 18:57:39 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ CLELIA WITT SALDANHA (CPF 801.XXX.XXX-34) em 07/01/2022 19:02:17 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ GILBERTO BIANCHINI DE SOUZA (CPF 081.XXX.XXX-57) em 10/01/2022 12:16:55 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 10/01/2022 13:48:16 (GMT-03:00)

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

<https://bc.1doc.com.br/verificacao/8940-2E12-D7C9-4748>