

**PARECER 031/2023 – CEIV**  
**COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA**  
**(CEIV)**

- ( ) Primeira Análise – Parecer nº 026/2023-CEIV – 11/08/2023  
( X ) Segunda análise – Parecer nº 031/2023-CEIV - 27/09/2023

**Processo Administrativo nº:** 64.219/2023 (1Doc)

**Projeto:** Empório Bistek

**Área do lote:** 2.299,17 m<sup>2</sup> (matrículas 97875, 4155 e 26447)

**Área construída (projetada):** 2.045,29 m<sup>2</sup> (construído 1.528,66 m<sup>2</sup> e a construir 516,63 m<sup>2</sup>)

**Número de Pavimentos:** 02 pavimentos

**Número de Unidades Autônomas Não Residenciais:** 01 (uma)

**Vagas de Garagem:** 24 vagas destinadas ao público e 01 (uma) para carga/descarga

**Endereço:** Rua 511, n.º 130, sala térrea, n.º 01, do Ed. João Sandri, Rua 601 e Rua 701, Centro

**Uso:** comercial (supermercado)

**Zona:** ZACC-I-C (Zona de Ambiente Construído Qualificado de Alta Densidade)

**DIC:** 20615, 20616 e 76661

**Investimento previsto:** 2.045,29 CUB's

CONSIDERANDO o Decreto Municipal nº 10.915, de 03 de agosto de 2022, que "Dispõe sobre a reformulação da Comissão Permanente de Análise de EIV – CEIV, e dá outras providências";

CONSIDERANDO o Despacho nº 10, no protocolo 64.219/2023 (1Doc), que encaminhou o Estudo de Impacto de Vizinhança para o empreendimento de uso comercial, denominado Empório Bistek, requerido por Alameda Engenharia Ambiental (CNPJ 25.245.167/0001-43), em nome de Bistek Supermercados LTDA (CNPJ 83.261.420/0006-63), situado na Rua 511, n.º 130, sala térrea, n.º 01, do Ed. João Sandri, Rua 601 e Rua 701, Centro (DIC 20615, 20616 e 76661), no Centro, enquadrado no Art. 53, inciso II, da Lei Municipal nº 2794/2008;

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 nº #22910 – ARQ.01.00001216, com pendências, e protocolo nº #25357, porém ainda sem número de processo, pois está na etapa da emissão da Consulta de Viabilidade para Construção, etapa anterior a disponibilização para a análise do projeto e geração de número de processo;

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;

**Após análise do Estudo de Impacto de Vizinhança apresentado a CEIV faz as seguintes considerações:**

6. No item, 2.5 Cronograma de implantação, o mesmo deve estar conforme estabelecido no Termo de Referência – Anexo da LC nº 24/2018, indicando o mês/ano de previsão de início e

*1ª Complementação:* No item 2.5 Cronograma de implantação, foi atualizado o Anexo 16, indicando o mês/ano de previsão de início e término da ampliação/reforma;

**2ª Consideração CEIV:** Reitera-se o item, uma vez que a obra não deverá iniciar antes do licenciamento da mesma.

**17.** Item 3.1 Delimitação da área de vizinhança, o estudo apresenta o bairro Centro como área AVD, apresentando divergência a figura 27, ainda o estudo apresenta o município de Balneário Camboriú, como área AVI. Rever;

*1ª Complementação:* No item 3.1 Delimitação da área de vizinhança, foi revisto a delimitação de AVD para um raio de 500 metros de distância do empreendimento, onde irá abranger os impactos de trânsito, principais vias de acesso ao empreendimento e os impactos na infraestrutura do entorno conforme alterado e apresentado na Figura 27, sendo mantido o município de Balneário Camboriú como área AVI, conforme Figura 28.

**2ª Consideração CEIV:** Em relação à delimitação da área de vizinhança (AVD e AVI), não foi possível a identificação da delimitação específica das mesmas, apresentar de forma clara.

**18.** Na abordagem referente a “Leitura da Paisagem”, item 3.7, a CEIV entende ser necessário realizar a análise da relação entre a área privada e a pública (calçada) na fachada da edificação, focando na criação de atratividade e vitalidade nestas áreas de transição, e deixando claro como se dará a integração da fachada do empreendimento e a inter-relação com a calçada, bem como, aplicar a Lei Municipal nº 4.107/2018, referente a arborização. As Figuras 93 e 94 (pág. 147) apresentam informações quanto a volumetria do empreendimento somente pela Rua 511, não apresentando uma relação entre a área privada e o espaço público, como acesso de veículos, rampas de acessibilidade, arborização e paisagismo. Apresentar essas informações para todo o empreendimento, Rua 511, Rua 601 e 701.

*1ª Complementação:* Na abordagem referente a “Leitura da Paisagem”, foi item 3.7, foi acrescentado o seguinte parágrafo com as imagens: “O empreendimento Bistek (Figuras 93), segundo seu Projeto Arquitetônico, possui uma arquitetura moderna para o comércio de mercadorias com design de alto padrão trazendo vitalidade e atratividade aos pedestres e frequentadores. Além disso, são apresentadas nas Figuras 94 a relação entre a área privada e a pública (calçada) como acessos, paisagismo, paraciclo, vagas para motocicletas, lixeira, etc. nas Ruas 511, 601 e 403.

**2ª Consideração da CEIV:** Reiteramos, uma vez que as imagens apresentadas referem-se a edificação em seu contexto urbano, sendo assim, deverá apresentar imagens de como se dará a integração das fachadas do empreendimento e a inter-relação destes espaços com a área pública e vizinhança incluindo mais áreas (Rua 511, Rua 601 e 701). Deixar claro como se dará a integração das fachadas do empreendimento e a inter-relação destes espaços? Aplicar a Lei Municipal nº 4.107/2018, referente a arborização.

**20.** Há descrição de medidas mitigatórias que devem ser revisadas ou excluídas, pois decorrem do regular exercício profissional e/ou de exigência legais não devendo serem medidas mitigadoras, eis:; “Implantação o sistema de captação e reutilização de água da chuva”; “Respeitar os horários de funcionamento dos equipamentos ruidosos; “Atender os níveis de ruído conforme NBR 10.151 da ABNT”; “Proporcionar espaços seguros para circulação e travessia de pedestres” Atentar que a revisão, ou supressão, das medidas mitigadoras acima descritas, repercutirá na porcentagem de mitigação de cada impacto. Rever;

*1ª Complementação:* Foram removidas as medidas mitigatórias: “Utilização do sistema de captação e reutilização de águas pluviais, para usos não potáveis (limpeza de pátios, calçadas, áreas externas, etc.) para operação”; “Respeitar os horários de funcionamento dos equipamentos ruidosos na implantação; “Atender os níveis de ruído conforme NBR 10.151 da ABNT” na implantação; “Proporcionar espaços seguros para circulação e travessia de pedestres” na operação. Além disso, foi incluída a “25 - Realizar Isolamento Acústico em Equipamentos Ruidosos” na fase de implantação.

**2ª Consideração da CEIV:** Rever, uma vez que o impacto “Implantação o sistema de captação e reutilização de água da chuva” NÃO FOI REMOVIDO;

**Após a análise da identificação dos impactos, Matriz Qualiquantitativa, medidas mitigatórias e valorações apresentadas, temos as seguintes colocações:**

**OBS.: Considerar como medida mitigadora somente o que for passível de cumprimento.**

### **FASE DE IMPLANTAÇÃO**

**32.** Para o impacto “Aumento do desconforto acústico” rever o valor de mitigação, não possui medidas que justifiquem o valor de 50%, bem como respeitar o horário de funcionamento dos equipamentos, é uma exigência legal;

*1ª Complementação:* Para o impacto “Aumento do desconforto acústico” foi diminuído o valor de mitigação para 30%, substituindo a medida para “Realizar isolamentos acústicos em equipamentos ruidosos”;

**2ª Consideração da CEIV:** A medida “Realizar o isolamento acústico de equipamentos ruidosos”, não justifica a mitigação de 30%. REVER;

## **FASE DE OPERAÇÃO**

**39.** Para o impacto "Contaminação atmosférica por emissão de particulados e gases" rever o percentual de mitigação para 10%, uma vez que as medidas "Proporcionar espaços seguros para circulação e travessia de pedestres e Revitalização da sinalização horizontal e vertical do entorno do empreendimento" não fazem ligação com o devido impacto, a CEIV entende que deve ser considerado AVI (5), importância moderada (3);

*1ª Complementação:* Para o impacto "Contaminação atmosférica por emissão de particulados e gases" foi mantido o percentual de mitigação de 30%, uma vez que foi substituído a medida 39 pela "40 -Utilização de paisagismo com espécies de vegetação nativa, contribuindo para a qualidade ambiental do entorno" além da medida 29 já apresentada, e conforme sugestão da CEIV, foi alterada para AVI (5) e importância moderada (3);

**2ª Consideração da CEIV:** Atendido em partes. É mencionado a medida " Utilização de paisagismo com espécies de vegetação nativa, contribuindo para a qualidade ambiental do entorno", contudo não foi aplicado a Lei Municipal nº 4.107/2018, referente a arborização, e ainda deve atender ao item 18.

**41.** Para o impacto "Aumento na demanda por transportes públicos", a CEIV entende ser expectativa certa (3), AVI (5), importância moderada (3) e permanente (5);

*1ª Complementação:* Para o impacto "Aumento na demanda por transportes públicos", conforme sugestão da CEIV, foi alterado para: expectativa certa (3), AVI (5), importância moderada (3) e permanente (5). Já para a medida mitigatórias, foi alterada a mitigação para 80%, com o acréscimo das medidas "41 - Aquisição e a doação à equipe técnica da BCTrânsito, de placas de regulamentação refletivas, para serem utilizadas na revitalização e modernização dos espaços cicloviários próximos ao empreendimento" e "42 - Construção de um abrigo de passageiros de transporte público no entorno do empreendimento", sugeridas pela CEIV nos itens 49.3 e 49.4 deste parecer;

**2ª Consideração CEIV:** Na matriz quali-quantitativa de impactos de vizinhança e mitigação, a CEIV entende que o impacto 10 (Aumento na demanda por transportes públicos) não ficará nulo após a implantação das medidas mitigadoras. Necessário rever.

**42.** Para o impacto "Deterioração de vias públicas, expectativa certa (3), AVI (5), prazo permanente (5), irreversível (5). Rever as medidas apresentadas, tendo em vista que elas não atendem ao impacto, portanto considerar mitigação de 10%;

*1ª Complementação:* Para o impacto "Deterioração de vias públicas", conforme sugestão da CEIV, foi alterado: expectativa certa (3), AVI (5), prazo permanente (5), irreversível (5), porém mantida a mitigação de 30%, haja vista o acréscimo da medida "41 - Aquisição e a doação à equipe técnica da BCTransito, de placas de regulamentação refletivas, para serem utilizadas na revitalização e modernização dos espaços cicloviários próximos ao empreendimento", conforme sugestão da CEIV do item 49.3;

**2ª Consideração CEIV:** Atendido parcialmente. Não possui medidas que justifiquem a mitigação de 30%. Rever;

**43.** Tendo em vista as solicitações apresentadas nos itens acima, rever as informações da tabela 23 e 24; bem como adequar as informações no item 5.3.1 Detalhamento dos impactos identificados na implantação e 5.3.1 Detalhamento dos impactos identificados na operação;

*1ª Complementação:* Tendo em vista as solicitações e ajustes apresentados nos itens acima, foi revisto e substituídas as informações da tabela 23 e 24 no EIV, conforme a seguir. Além disso, foram adequadas as informações no item 5.3.1 Detalhamento dos impactos identificados na implantação e 5.3.1 Detalhamento dos impactos identificados na operação, compatibilizando com a Matriz de impactos apresentada (Anexo 17.1).

**2ª Consideração CEIV:** Item a ser verificado após as adequações solicitadas.

### **Considerações sobre o TRÂNSITO:**

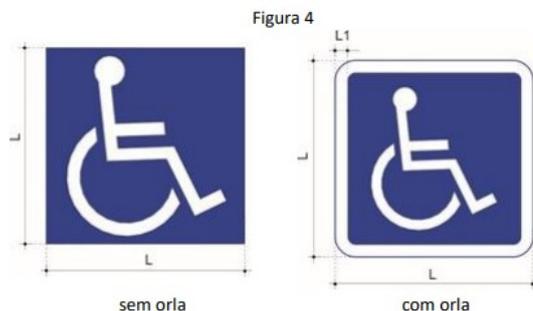
**46.** Com relação aos itens 2.12 - Sistema Viário e o Empreendimento / 3.6 Sistema Viário da Área de Vizinhança:

47.1 Em 2.12/3.6, necessário criar um subcapítulo, indicando em formato de quadro/tabela, o número total de vagas de estacionamento a serem ofertadas, por tipo de veículo, considerando todas as opções de estacionamento a serem disponibilizadas. OBS 1: deverá ser compatibilizado o número de vagas do texto do EIV e do projeto arquitetônico. No EIV, é informado o número de 24 vagas e no projeto arquitetônico aparecem 31 vagas. OBS 2: o número mínimo de vagas deverá atender as legislações urbanísticas municipais, em especial no que se refere ao Plano Diretor e anexos. OBS 3: no quadro/tabela, deverá existir uma coluna indicando a quantidade mínima de vagas exigidas pelas legislações municipais e outra coluna, indicando a quantidade de vagas a serem ofertadas pelo empreendimento (Comuns, Carga/Descarga, PNE, Idoso, Embarque/Desembarque, Motos, Bicicletas);

### **2ª Consideração CEIV:**

- Em 47.1, compatibilizar/explicar na tabela apresentada (figura 24), o total de vagas obrigatórias (26) com o total de vagas no projeto (24) OBS: acrescentar a vaga de carga/descarga (interna) na tabela;
- Em 47.1, o número de vagas de idosos (5%) deverá ser de, no mínimo, 2 vagas, visto que o arredondamento é para cima;
- Em 47.1, rever as sinalizações/dimensões do Símbolo Internacional de

Acesso – SAI e das numerações das vagas PNE, conforme Resolução Contran nº 965/2022 (anexos) e imagens a seguir:

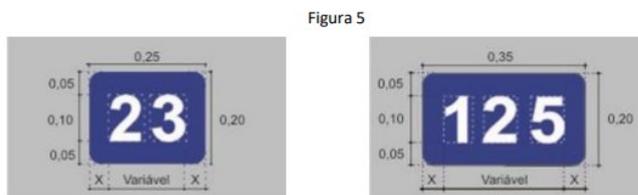


Quadro 1 – Características do Símbolo Internacional de Acesso (SIA)

Dimensões	Lado – L(m)	Orla – L1(m)	Cor
Mínimas	0,80	0,04	Fundo azul
Recomendadas	1,0	0,05	Pictograma e orla externa brancos

#### 1.4. Numeração

Todas as vagas reservadas em áreas de estacionamento privado de uso coletivo devem ser numeradas. O numeral deve ter altura de 0,10m, na cor branca, inserido num retângulo azul, conforme exemplo de aplicação da Figura 5, exceto quando o pavimento for também azul, conforme Figura 6.



- Em 47.1, rever as sinalizações das vagas de PNE e de idosos, conforme Resolução Contran nº 965/2022 (anexos) e imagens a seguir:



- Em 47.1, acrescentar, nas pranchas das vagas de estacionamento, todas as sinalizações verticais de regulamentação das vagas específicas (PNE, idoso, carga/descarga e motos), conforme Manual de Sinalização Vertical do Contran (Volume I), anexos da Resolução Contran nº 965/2022 e imagens a seguir:



- Em 47.1, acrescentar, nas pranchas das vagas de estacionamento, o trajeto de rota acessível das pessoas PNE, desde a vaga de PNE, de acordo com as diretrizes de rota acessível expostas na NBR 9050;

- Em 47.1, além de atualizar as vagas (sinalizações, dimensões e/ou numeração) nas pranchas, é necessário colocar no texto do EIT/EIV, que respeitará e cumprirá as seguintes referências:

- Dimensões e sinalização das vagas gerais (simples, carga/descarga) de automóveis e motociclistas deverão respeitar os Manuais de Sinalização Vertical e Horizontal do Contran (Volume I e IV), regulamentados pela Resolução Contran nº 973/2022;
- Dimensões, sinalização e numeração das vagas PNE e de idosos (automóveis) deverão respeitar a Resolução Contran nº 965/2022 e anexos;
- Dimensões e sinalização das vagas para bicicletas deverão respeitar o Manual de Sinalização Ciclovitário do Contran (Volume VIII), regulamentado pela Resolução Contran nº 973/2022;

47.5 Em 3.6.1, explicar se nos acessos veiculares e de pedestres existirão controladores de acesso;

**2ª Consideração CEIV:** Em 47.5, explicar quem acionará os controladores manuais de acesso. Haverá funcionário específico para essa função? OBS: no intervalo de tempo entre o acionamento dos controladores e o acesso ao estacionamento/carga e descarga, os veículos não poderão interromper ou prejudicar o fluxo viário, que deverá ser contínuo em ambas as vias;

47.16 - Em 3.6.1.3.5, necessário referenciar o artigo 3º do Decreto nº 4.020/2004, citando qual a capacidade de carga útil e o comprimento dos veículos em operação no carregamento/descarregamento das mercadorias do empreendimento, apresentando o horário em que irão ser realizados esses serviços;

**2ª Consideração CEIV:** Em 47.16, para o EIV/EIT é necessário manter a sinalização somente da vaga interna de carga/descarga, retirando a sinalização da vaga de carga/descarga na via pública (Rua 403). OBS 1: essa via é de sentido duplo de direção, portanto, estreita para colocação de tal vaga. OBS 2: conforme previsto legalmente e colocado no EIV, a vaga interna de carga/descarga, com doca, deverá atender a demanda, devendo o empreendedor apresentar um Plano de Segurança para a operação de carga/descarga (como anexo), informando quantos funcionários irão dar o apoio necessário no momento da entrada/saída dos caminhões na doca, além da sinalização;

- Em 47.16, necessário colocar nas pranchas e no texto do EIV, que os acessos veiculares e de carga/descarga terão dispositivos luminosos e sonoros, indicando a entrada e saída de veículos;

- Em 47.16, necessário colocar nas pranchas e no texto do EIV, se o portão de entrada na doca, será basculante ou não, se atentando a altura máxima dos caminhões que adentrarão na vaga.

-

47.22 Em 3.6.2.1.1, a vaga interna de carga e descarga deverá ser apresentada com suas sinalizações e dimensões, no projeto arquitetônico, em prancha específica, conforme Manual de Sinalização Horizontal do Contran (Volume IV) e figura a seguir. OBS: deverá ser colocado a placa de sinalização vertical a ser utilizada;



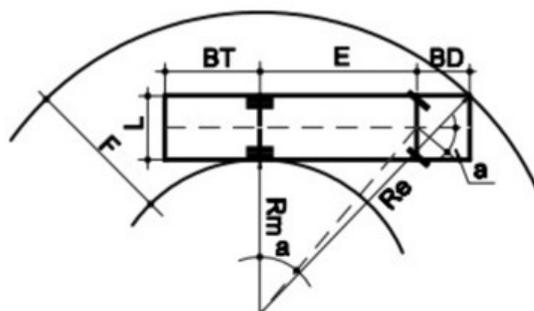
**2ª Consideração CEIV:** Em 47.22, a solicitação se refere a vaga interna e não a vaga em via pública. Necessário retirar as sinalizações excedentes;

47.23 Em 3.6.2.1.1 e na prancha específica da vaga de carga/descarga na doca, necessário colocar os raios de giro (com valores: ângulos, cotas – expresso de forma técnica, conforme normas CONTRAN/DEINFRA, para a tipologia do veículo), indicando que os veículos que adentrarão no térreo, na vaga de carga de descarga, conseguirão fazer o acesso com segurança viária. OBS: necessário colocar as dimensões do portão de acesso e indicar a rota dos veículos na entrada e saída dessa vaga;

**2ª CONSIDERAÇÃO CEIV:** Reitera-se o pedido. Conforme exposto na prancha 6/8, o caminhão adentrará de marcha ré na vaga interna de carga/descarga, devendo as apresentações dos raios de giro considerar essa manobra também, além de incluir as seguintes variáveis: tipo de veículo (com o seu comprimento), raio de giro, ângulo de curva e escala.

OBS 1: qual será o trajeto de entrada dos veículos de carga/descarga que acessaram a vaga interna? Irão vir pela Rua 601 ou Rua 403?

OBS 2: necessário inserir na prancha, a cota dos rebaixos do meio-fio, no acesso a vaga interna (doca), respeitando as leis urbanísticas municipais a respeito do tema. Segue modelo básico dos arquivos da CEIV, sobre raios de giro:



Onde:

- L = largura do veículo
- BT = Balanço traseiro
- E = Distância entre eixos
- BD = Balanço dianteiro
- a = ângulo de giro médio das rodas
- Rm = Raio mínimo
- Re = Raio externo (Raio de giro)
- F =  $Re - Rm$

47.24 Em 3.6.2.1.2, necessário compatibilizar o título do subcapítulo com o texto apresentado. OBS: em relação aos acessos projetados, deverá ser demonstrado em projeto arquitetônico, em prancha específica, os amplos recuos e distâncias de visibilidades, citadas no texto desse subcapítulo. OBS: as faixas de desaceleração para os acessos, de modo a reduzir a interferências no tráfego externo, permitindo maior segurança e fluidez viária, deverão atender o artigo 41 da Lei Municipal nº 2.794/2008;

**2ª CONSIDERAÇÃO CEIV:** necessário retirar a parte do texto que fala sobre os acessos, visto que, na prancha analisada, não se observa os amplos recuos, nem as distâncias de visibilidades (faixas de desaceleração) citadas. Necessário manter o texto sobre os passeios;

**48 Com relação ao item 5.3.1 – Detalhamento dos Impactos Identificados na Implantação:**

48.1 Em 5.3.1.5 – Tráfego de Veículos (impacto 9), acrescentar como medida mitigadora a disponibilização de vagas internas, de automóveis/motos, para os funcionários;

**2ª Consideração CEIV:** Tráfego de Veículos (impacto 9), acrescentar que a medida mitigadora 16 - Sinalização adequada para orientação do tráfego, deverá respeitar as diretrizes do Manual de Sinalização Temporária de Obras do CONTRAN (Volume VII), além de incluir a implantação dos dispositivos luminosos e sonoros, indicando a entrada e saída de veículos.

50 Após os ajustes apontados acima, haverá reflexo na Matriz Quali-quantitativa, a qual será reapresentada com tais indicações, repercutindo, inclusive, no subseqüente Cálculo do Valor de Compensação.

51 Os ajustes acima devem ser apresentados através de ofício com respostas a cada item (se aprovadas, inseridas no EIV final) em uma via impressa e uma digital.

**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.

A análise do Estudo de Impacto de Vizinhança não dispensa as demais licenças e autorizações cabíveis.

Balneário Camboriú, 27 de setembro de 2023.

Michela Denise Parno  
Secretária

CLELIA WITT SALDANHA - SPU  
(Presidente)

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

LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA  
SEMAM (membro)

MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO – BC Trânsito

MAURINO ADRIANO VIEIRA  
(membro)

TAYNARA TRETTIN CAMPELLO - SPU  
(membro)

WALTER H. GRUETER NETO  
(membro)



## VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: A775-7665-A157-89FF

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

- ✓ MICHELA DENISE PARNO (CPF 004.XXX.XXX-24) em 27/09/2023 17:58:13 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
  
- ✓ CLELIA WITT SALDANHA (CPF 801.XXX.XXX-34) em 27/09/2023 21:07:56 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
  
- ✓ TAYNARA TRETTIN CAMPELLO (CPF 024.XXX.XXX-96) em 28/09/2023 11:18:09 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
  
- ✓ WALTER HERBERT GRUETER NETO (CPF 007.XXX.XXX-19) em 28/09/2023 14:00:31 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
  
- ✓ LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 28/09/2023 14:34:30 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
  
- ✓ MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO (CPF 429.XXX.XXX-84) em 28/09/2023 16:52:53 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
  
- ✓ MAURINO ADRIANO VIEIRA (CPF 907.XXX.XXX-00) em 03/10/2023 17:41:32 (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/A775-7665-A157-89FF>