

PARECER 040/2024 – CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA
(CEIV)

(X) Primeira Análise – Parecer nº 040/2024-CEIV – 02/10/2024

Processo Administrativo nº: #36630 (Aprova Fácil)

Projeto: Edifício Belmont

Área do lote: 2.750,00 m²

Área construída (projetada): 36.241,39 m²

Número de Pavimentos: 63 pavimentos

Número de Unidades Autônomas Residenciais: 92 (noventa e dois)

Número de Unidades Autônomas Não Residenciais: 13 (treze)

Vagas de Garagem: 253 vagas para automóveis, mais 39 vagas no EPP

Endereço: Rua 3110 x Rua 3140 x Rua 3158 x Rua 3160, Centro

Uso: misto

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

DIC: 00013, 05082, 08383, 17297, 20901, 38503, 39203, 40117 e 42122 (9 terrenos)

Investimento previsto: 36.241,39 CUB's

CONSIDERANDO o Decreto Municipal nº 10.915, de 03 de agosto de 2022 e suas alterações, que dispõe sobre a reformulação da Comissão Permanente que Analisa os Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV);

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 #36630, no sistema Aprova Fácil BC, o qual apresenta a manifestação da Secretaria de Planejamento que o empreendimento proposto "Atende a Legislação Urbanística em Geral"

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:

QUANTO A ANÁLISE DO TRÂNSITO:

1. Com relação ao tema canteiro de obras e ao projeto do canteiro de obras (Anexo VI):

- a) Incluir um subcapítulo sobre o canteiro de obras, dentro do capítulo 2.12 – Sistema Viário e o Empreendimento do EIV, com as legislações vigentes a respeito do tema, especialmente sobre a carga e descarga de materiais (Decreto nº 4.020/2004, que disciplina o trânsito de caminhões e o serviço de carga e descarga de mercadorias em Balneário Camboriú). OBS: Incluir que a Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito será notificada, com no mínimo 48 horas de antecedência, de evento que possa interferir no fluxo viário e/ou exigir expedição de Autorização Especial de Trânsito (AET), mesmo que seja de maneira parcial e temporária, respeitando o artigo 95 da Lei Federal nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro e o artigo 6 do Decreto Municipal nº 4020/2004;
- b) Rever a área de estacionamento de caminhões para a 2ª fase da obra, considerando não ser possível a utilização da via pública para os serviços da obra. As operações de carga/descarga e o estacionamento dos caminhões deverão ser na área interna do terreno (obra);
- c) Especificar todos os tipos de veículos que serão utilizados (dimensões) no transporte dos materiais;
- d) Acrescentar no projeto do canteiro de obras, os dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, indicando os acessos (entrada/saída) de caminhões e automóveis;
- e) Acrescentar no projeto do canteiro de obras, as larguras dos rebaixos de meio-fio, em todas as etapas, além de apontar se os portões de acesso terão limitadores de altura;
- f) Apontar, no projeto do canteiro de obras, as vagas de estacionamento de carros/motos/bicicletas, para funcionários, acrescentando as vagas de motos/bicicletas na 2ª fase da obra, em área interna do canteiro;

2. Com relação ao item 2.12 – Sistema Viário e o Empreendimento e ao item 3.7 – Sistema Viário da Área de Vizinhança:

2.1 Com relação ao item 2.12.3 – Caracterização do Estacionamento:

a) Necessário indicar, 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: 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, tanto no estacionamento privativo como no EPP (Comuns, Carga/Descarga, PNE, Idoso, Embarque/Desembarque, Motos, Bicicletas);

b) Necessário explicar e compatibilizar as informações sobre o estacionamento público privado (EPP). No subcapítulo 1.3 – Caracterização do empreendimento é citado que serão 39 vagas de EPP e 253 vagas privativas, enquanto no subcapítulo 2.12.3 os números são divergentes e não é citado o EPP;

c) Informar como será a organização do bicicletário interno? Os paraciclos serão suspensos

e/ou horizontais? OBS: O Manual de Sinalização Ciclovitária do CONTRAN (Volume VIII) diz que “devem ser evitados modelos suspensos pela roda, pois nem todas as pessoas são dotadas de força para erguer a bicicleta”. Recomenda-se o uso, ao menos, misto;

2.2 Com relação ao item 3.7.1.3 - Gabarito Viário:

a) Necessário acrescentar os dados da Rua 3122 na tabela 19 (página 173 do EIV);

2.3 Com relação ao item 3.7.1.6 - Dispositivos de tráfego existentes no entorno:

a) Necessário detalhar se existe ou não algum fiscalizador eletrônico de velocidade no entorno do empreendimento (figura 118). O texto anterior a figura cita, porém, a figura não apresenta nenhum;

2.4 Com relação ao item 3.7.2.1 - Sistemas Ciclovitário:

a) Necessário atualizar as figuras 127 e 128 de acordo com as demandas/mudanças solicitadas no projeto arquitetônico;

2.5 Com relação ao item 3.7.2.3 - Sistema de Transporte Coletivo:

a) Necessário acrescentar informações sobre a política tarifária adotada no transporte coletivo intermunicipal e se alguma linha/itinerário do transporte intermunicipal passa próxima ao empreendimento;

b) Necessário acrescentar imagens/mapas dos “locais de embarque e desembarque predefinidos para cada linha de transporte”, onde os ônibus param, como apontado no EIV;

2.6 Com relação ao item 3.7.2.5 - Serviços de Carga e Descarga:

a) Considerando que as operações internas de carga/descarga, tanto residenciais como comerciais, serão realizadas no pavimento G1, com Veículos Urbanos de Carga – VUC, informar a altura do portão de acesso a garagem e após ao G1;

b) Considerando o exposto na página 226 do EIV (“no caso de eventos de grande porte que demandem operações com veículos maiores, será necessário solicitar uma Autorização Especial de Trânsito (AET) à Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito”), informar um local possível que poderiam ser realizadas essas operações em caso da AET ser deferida;

2.7 Com relação ao item 3.7.5 - Projeção de Dados de Tráfego:

a) Compatibilizar o ano de referência do boletim publicado. No texto cita-se 2024 e nas tabelas 27 e 28 cita-se 2023;

2.8 Com relação ao item 3.7.6.2 - Nível de Serviço para Interseções Prioritárias:

a) Em relação a terceira linha da tabela 32 (“Conversão à direita - Via secundária”), não seria “Conversão à direita - Via principal”? Verificar;

3.Com relação a avaliação da matriz quali-quantitativa e descrição dos impactos e medidas mitigadoras – fase de implantação:

3.1 Para o impacto “Deterioração das vias públicas”, incluir as seguintes medidas mitigadoras:

- Elaboração de Estudo Cautelar para registro das condições das vias do entorno (atual, antes do início da obra/demolições/supressão de vegetação, etc.);
- As manobras e operações de carga e descarga de materiais irão ocorrer, em sua totalidade, dentro do lote, ou seja, no canteiro de obras. Portanto, haverá o cuidado de não permitir o

estacionamento em locais indevidos para a carga e descarga de materiais;

3.2 Para o impacto “Pressão nas vagas de estacionamento nas vias do entorno”, a CEIV considera, devido à grande demanda por vaga no entorno, que a reversibilidade é irreversível. Ademais é necessário compatibilizar na Matriz de Impactos, as medidas mitigadoras citadas no EIV (página 320), acrescentando as seguintes medidas:

- Implementar uma área interna dentro do lote dedicada às manobras e operações de carga e descarga dos veículos pesados que transportarão materiais e insumos para a obra, evitando a obstrução de áreas públicas;
- Reservar vagas na área interna do lote para estacionamento de carros, motos e bicicletas dos colaboradores ao longo de toda a fase de implantação, assegurando que a quantidade de vagas atenda à demanda;
- Planejar minuciosamente a logística de entrega e retirada de materiais e insumos, com o intuito de reduzir o número de viagens durante a obra e evitar horários de pico para essas atividades;
- Garantir a existência de espaços seguros para a circulação e travessia de pedestres ao redor do local da obra;
- Estimular o uso de meios alternativos de transporte, como bicicletas, disponibilizando vagas para os funcionários estacionarem suas bicicletas;
- Caso haja interrupções no tráfego da via, que exija um desvio de tráfego de veículos, pedestres e/ou ciclistas, será implantado sinalização adequada para orientação do tráfego, respeitando as diretrizes do Manual de Sinalização Temporária de Obras do CONTRAN (Volume VII);
- Caso seja feita a utilização de veículos que possam vir a interferir no fluxo viário, mesmo que de maneira parcial ou temporária, será notificado a Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito, com no mínimo 48 horas de antecedência. Será também feita a obtenção prévia da Autorização Especial de Trânsito (AET) junto aos órgãos de trânsito competente;

3.3 Para o impacto “Pressão no sistema viário próximo”, a CEIV entende ser necessário acrescentar as seguintes medidas:

- Todas as manobras, cargas e descargas de materiais devem ocorrer dentro do canteiro de obras;
- Implantação, antes do início das obras, de dispositivos de sinalização e alerta luminoso e sonoro junto as saídas e entradas de veículos em trabalhos na área;
- Impedir o estacionamento de caminhões ou a descarga de materiais em locais indevidos, prejudicando o tráfego local;
- Caso seja feita a utilização de veículos que possam vir a interferir no fluxo viário, mesmo que de maneira parcial ou temporária, será notificado a Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito, com no mínimo 48 horas de antecedência. Será também feita a obtenção prévia da Autorização Especial de Trânsito (AET) junto aos órgãos de trânsito competente;

3.4 Para o impacto “Pressão no Sistema de Transporte Público Coletivo”, a CEIV entende, pela pressão por prestação de serviço adequado, que a reversibilidade é parcialmente reversível, a importância é alta e a redução da magnitude, no máximo, 30%. Rever;

3.5 Rever, na matriz de impactos, a classificação dos impactos “Pressão no Sistema de Transporte Público Coletivo” e “Pressão no sistema viário próximo”, como sendo “positivo”. Segue imagem da matriz;

POSITIVO	pesados		
	11	Geração de tráfego pelos veículos envolvidos na obra	Pressão no Sistema Viário Próximo
	12	Aumento na demanda por transporte público nas áreas do entorno do empreendimento	Pressão no Sistema de Transporte Público Coletivo
	#	Geração de vagas de emprego temporários e renda	Benefícios à Comunidade Decorrentes da Geração de Empregos e Renda

3.6 Para o impacto contaminação do solo por resíduos da construção civil, com relação ao aspecto geração de resíduos da construção civil, apresentar o Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil, na qual deve constar medidas efetivas e reais que justifiquem a mitigação do impacto em 80%. Por ora, a CEIV entende como razoável uma mitigação de 50%.

3.7 Com relação ao impacto "Pressão no Sistema de Coleta e Tratamento de Efluentes Líquidos", apresentar o Programa de Conscientização Ambiental na obra utilizado como medida mitigadora;

3.8 Com relação aos impactos "Pressão no Sistema Municipal de Abastecimento de Água" e "Pressão no Sistema de Tratamento de Efluentes Líquidos" para fase de operação, conforme consulta de viabilidade da EMASA, a CEIV entende que a importância é Alta. Ademais, apresentar Programa de Conscientização Ambiental utilizado como medida mitigador.

4. Com relação a avaliação da matriz quali-quantitativa e descrição dos impactos e medidas mitigadoras – fase de operação:

4.1 Na fase de Operação, considerando os apontamentos do estudo de tráfego em relação a geração de viagens por modal de transporte, a grande procura por vagas de estacionamentos no entorno e a demanda comercial que existirá, a CEIV entende ser necessária a inclusão e a avaliação dos seguintes impactos como sendo REAIS:

- Pressão nas Vagas de Estacionamento nas Vias do Entorno do Empreendimento;
- Desordenamento do Estacionamento de Bicicletas;
- Congestionamento de Veículos no Acesso ao Empreendimento;

4.2 Para o impacto "Pressão no Sistema Viário Próximo", considerando a geração de viagens veiculares a serem produzidas pelo empreendimento, será necessário incluir as seguintes medidas mitigadoras:

- Aquisição e a instalação de equipamentos (02 nobreaks semafóricos) em cruzamentos semaforizados. Os nobreaks semafóricos devem ser compatíveis com o controlador semafórico utilizado no município. Quando da implantação, solicitar à Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito, a definição dos locais para torná-los integrados ao Sistema Antares - Central de Controle e Comando Semafórico. OBS: os cruzamentos semaforizados a serem instalados esses equipamentos deverá ser na Área de Influência Direta ou Indireta do empreendimento e

deverão ser entregues a Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito em até 30 dias após a assinatura do Termo de Compromisso (TC);

- Revitalização da sinalização horizontal e vertical do entorno do empreendimento, incluindo as interseções e os pontos de contagens veicular;

4.3 Para o impacto "Pressão no Sistema Pedonal", considerando que o meio pedonal representa 36% do modal de transporte utilizado no bairro centro, necessário alterar a importância para alta (5), retirando a medida mitigadora proposta e incluindo as seguintes medidas mitigadoras:

- Instalação de placas de advertência A-32b (Passagem sinalizada de pedestres) nas travessias de pedestres existentes no entorno do empreendimento (Rua 3110, Rua 3140, Rua 3158, Rua 3160 e Rua 3126). Os locais exatos das instalações, o modelo e o material das placas devem ser informados pela equipe de sinalização viária da Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito;

- Revitalização da sinalização horizontal e vertical do entorno do empreendimento, incluindo as interseções e os pontos de contagens veicular;

4.4 Para o impacto "Pressão no Sistema de Transporte Público Coletivo", considerando a geração de viagens que serão produzidas na hora-pico, necessário alterar a importância para alta, reduzir o % de mitigação para, no máximo 30 %, e alterar o texto da medida mitigadora para o seguinte:

- Realizar a aquisição ou a construção de abrigo de passageiros de transporte público no entorno do empreendimento, conforme modelo e indicação de localização apontado pela Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito;

5. Com relação ao projeto arquitetônico:

5.1 Enviar, de maneira isolada, a prancha específica das vagas de estacionamento e dos acessos (veiculares e de pedestres);

5.2 Rever a disposição da sinalização tátil nas calçadas, respeitando plenamente as diretrizes da NBR 16537 - Acessibilidade — Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e instalação e da NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos;

5.2.1 Respeitar a distância mínima de 0,60 m entre a borda da sinalização tátil de direcionamento e os obstáculos (rebaixamentos de guia, ocupação plena do paraciclo, postes, paredes, vegetação, etc);

5.2.2 Indicar no projeto, de maneira detalhada, os obstáculos que motivam os desvios de rotas da sinalização tátil direcional, especialmente os da Rua 3140. OBS: A sinalização tátil direcional deve manter sua continuidade e linearidade ao longo de toda a faixa livre da calçada, adotando soluções integradas que evitem desvios desnecessários da sinalização tátil direcional ao longo da faixa livre;

5.3 Cotar a distância entre o final de uma vaga e o início de outra (ex: no G1, a distância entre as vagas de nº 008 e nº 026, a distância entre as vagas de nº 017 e nº 035, entre outras), respeitando os artigos 35 e 39 da Lei nº 2.794/2008;

5.4 A rampa de acesso as garagens possuem larguras inferiores a 6,0 m. Necessário corrigir a largura para, no mínimo, 6,0 m, visto que a rampa de acesso terá sentido duplo de direção, respeitando as diretrizes da Lei nº 2.794/2008. Ademais, o Manual de Sinalização Horizontal do CONTRAN recomenda que cada faixa de trânsito tenha largura de 3,5 m, sendo a largura mínima aceitável de 3,0 m;

5.5 Acrescentar, nas pranchas das vagas de estacionamento, o trajeto de rota acessível das pessoas PNE, desde a vaga de PNE até um local seguro, de acordo com as diretrizes de rota acessível expostas na NBR 9050;

5.6 Aproximar as vagas especiais (PNE e pessoa idosa) no pavimento G1, deixando-as mais próximo possível da rota acessível e de um local seguro;

5.7 Rever a altura máxima dos portões de acesso, considerando que as operações de carga e descarga serão realizadas no G1 por Veículos Urbanos de Carga – VUC (conforme apontado no EIV), cuja altura é de 3,5 m. Ademais, apresentar no projeto, os raios de giro desse tipo de veículo (VUC) nas curvaturas existentes no interior do estacionamento, até chegar nas vagas a eles destinadas, demonstrando tecnicamente a viabilidade da operação com segurança;

5.8 Instalação de placa de advertência junto ao portão de entrada, indicando a altura máxima permitida de veículos, visando melhorar a segurança viária no local. OBS: apresentar o modelo no projeto;

5.9 Informar como será a organização dos bicicletários internos. Serão suspensos e/ou horizontais? OBS: O Manual de Sinalização Cicloviária do CONTRAN (Volume VIII) diz que “devem ser evitados modelos suspensos pela roda, pois nem todas as pessoas são dotadas de força para erguer a bicicleta”, portanto, recomenda-se o uso, ao menos, misto.

6. Com relação ao item 2.5 Cronograma de implantação, atualizar cronograma considerando as datas vigentes.

6. Com relação aos itens 2.9.2.1 e 2.9.2.2, apresentar a viabilidade emitida pela CELESC, uma vez que não foram localizadas no anexo IX.

6. Com relação ao item 2.9.3.2 apresentar o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS específico para o empreendimento em questão. Ademais, apresentar cálculo de dimensionamento do tamanho do espaço destinado para depósito de lixo para suportar o acúmulo de resíduos. Apresentar também os detalhes dos projetos e locação do depósito.

Esclarecer se no volume calculado foram considerados tanto os resíduos comuns como os resíduos recicláveis.

Caso necessite de uma referência técnica para os cálculos, a CEIV indica o Manual para Manejo de Resíduos elaborada em parceria da Associação Brasileira dos Escritórios de Arquitetura (AsBEA) e Comcap, disponível em: <https://www.pmf.sc.gov.br/entidades/residuos/index.php?cms=manual+para+manejo+de+residuos+em+edificacoes&menu=7&submenuid=283>

6. Com relação ao item Leitura da Paisagem, as imagens apresentadas representam o empreendimento em seu contexto urbano. Contudo falta a representação de estratégias de integração do espaço público e privado do empreendimento, no passeio, como arborização urbana, e paisagismo. Estes elementos devem ser representadas neste contexto (vista do observador pedestre).

A CEIV entende ser necessário realizar a análise da relação entre a área privada e a pública (calçadas) nas 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 a população experimenta ao passarem pelo local. Como se dará a integração das fachadas do empreendimento e a inter-relação destes espaços? Haverá telas, muros ou outros obstáculos?. Apresentar imagens do empreendimento em conjunto com a vizinhança.

6. Apresentar o projeto de arborização urbana nos moldes previstos pela Lei Municipal n.º 4868/2024 (regulamentada pelos Decretos n.º 11679/2024 e 11824/2024) ou parecer aprovativo do projeto de arborização urbana emitido pela secretaria de meio ambiente.
6. Com relação ao Índice Comprometimento de Infraestrutura da Vizinhança (ICIV), para aceite da valoração 2, a CEIV entende que devam ser apresentadas medidas mitigadoras que efetivamente melhorem o comprometimento da infraestrutura da vizinhança. Por ora, a CEIV entende como justa a valoração 3 para este incide.

Observar a disposição da LC n.º 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.

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 n.º 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, 02 de outubro de 2024.

Michela Denise Parno - SPU
Secretária da CEIV

CLELIA WITT SALDANHA - SPU
(Presidente da CEIV)

WALTER H. GRUETER NETO - SPU
(membro da CEIV)

ALEXANDRE GUISLOTE MOTTA - EMASA
(membro da CEIV)

LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA – SEMAM
(membro da CEIV)

MAURINO ADRIANO VIEIRA – SPU
(membro da CEIV)

MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO – SPU
(membro da CEIV)

RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA -SPU
(membro da CEIV)

TAYNARA TRETTIN CAMPELLO – SPU
(membro da CEIV)

EDUARDA MONTIBELLER SCHUCH
(Vice-presidente)

Obs: este parecer é assinado digitalmente, sendo válido somente com as respectivas assinaturas.



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 4471-1666-59F9-66B7

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



MICHELA DENISE PARNO (CPF 004.XXX.XXX-24) em 02/10/2024 14:34:38 (GMT-03:00)

Papel: Parte

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



EDUARDA MONTIBELLER SCHUCH (CPF 080.XXX.XXX-64) em 02/10/2024 14:43:38 (GMT-03:00)

Papel: Parte

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



MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO (CPF 429.XXX.XXX-84) em 02/10/2024 15:46:25 (GMT-03:00)

Papel: Parte

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



LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 02/10/2024 15:56:22 (GMT-03:00)

Papel: Parte

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



RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA (CPF 914.XXX.XXX-34) em 02/10/2024 16:10:47 (GMT-03:00)

Papel: Parte

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



TAYNARA TRETTIN CAMPELLO (CPF 024.XXX.XXX-96) em 03/10/2024 13:03:57 (GMT-03:00)

Papel: Parte

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



MAURINO ADRIANO VIEIRA (CPF 907.XXX.XXX-00) em 03/10/2024 17:31:45 (GMT-03:00)

Papel: Parte

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



WALTER HERBERT GRUETER NETO (CPF 007.XXX.XXX-19) em 03/10/2024 17:49:54 (GMT-03:00)

Papel: Parte

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



CLELIA WITT SALDANHA (CPF 801.XXX.XXX-34) em 28/11/2024 17:35:39 (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/4471-1666-59F9-66B7>