

Memorando 10.405/2026

De: Clelia S. - SPU - CEIV

Para: SPU - CEIV - MEM - Membros

Data: 25/02/2026 às 15:48:35

Setores envolvidos:

SPU - CEIV, SPU - CEIV - MEM

Parecer 007/2026_CEIV Quero Gás

Prezados,

segue parecer 007/2026 para assinaturas.

AprovaFácil #37377.

—

Clelia Witt Saldanha - MATRÍCULA PMBC 40.815

Fiscal de Obras II - SPU

PRESIDENTE CEIV - DECRETO 12111/2025

Anexos:

PARECER_007_2026_Quero_Gas_1_Analise_ProtocoloAprovafacil__37377.pdf



PARECER 007/2026 – CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA
(CEIV)

- () Primeira Análise – Aprova Fácil – 05/08/2025
() Segunda Análise – Aprova Fácil – 24/09/2025
() Terceira Análise – Aprova Fácil – 24/11/2025
(X) Quarta Análise – Parecer nº 007/2026 – CEIV – 25/02/2026

Processo Administrativo nº: #37377 (Aprova Fácil)

Requerente: Eloisa Chiamulera (Aprova Fácil)

Projeto: Quero Gás

Proprietário: Tailoara Dalbem

Área do lote: 252,0 m² (Matrícula nº 60.196, Inscrição Imobiliária nº 03.01.058.0268)

Área construída: 73,25 m² – 1 pavimento

Projeção de viagens geradas pelo empreendimento na hora pico (veículos automotores + ônibus): 1 a 2 viagens

Vagas de Estacionamento: 02 vagas (01 vaga simples + 01 vaga de carga e descarga)

Endereço: Rua Anitápolis, nº 101 – Bairro dos Municípios

Uso: Comercial

Zona: ZAV – I - A (zona de atividade vocacionada 1)

Investimento previsto: R\$ 210.227,50

CONSIDERANDO o Decreto Municipal nº 10.915, de 03 de agosto de 2022, alterado pelos Decretos 12.111/2025 e 12.138/2025, 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 Desenvolvimento Urbano), sob os protocolos #36819 e #37377, no sistema Aprova Fácil;

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:

Da Análise Geral:

1. De acordo com o item 1.4 do TR, identificar o responsável pela coordenação da equipe e apresentar a Anotação de responsabilidade técnica (ART) ou equivalente, de todos os envolvidos;
2. No EIV deverá ser apresentado o dimensionamento do empreendimento a ser construído, ou que já existe, indicando seus índices construtivos de projeto e o permitido para o zoneamento (coeficiente de aproveitamento, gabarito, taxa de ocupação, área permeável),



metragem total, etc. Apresentar vagas de estacionamento de veículos e bicicletas. Indicar previsão de população total prevista para o empreendimento, indicando a metodologia utilizada para estimativa ou previsão;

3. No item "2.9 Estimativas de Demandas e Produção de Fatores Impactantes", para fins dos cálculos de demanda ou produção deverá ser apresentada a estimativa de população (conforme solicitado no item 2.2. do TR). Com base na população e nas atividades que deverão ser estimados/calculados os consumos/produção.

Ainda, indicar possíveis fornecedores ou destinação final e a viabilidade de atendimento;

4. Quanto ao ruído, item 2.9.6, esclarecer sobre os horários de funcionamento com carga e descarga/manuseio de botijões;
5. No item "2.14 Geração de Emprego e Renda" informar o número de postos de trabalho a serem criados, a remuneração média prevista e se serão disponibilizados cursos de qualificação;
6. No item "3.1 Delimitação da Área de Vizinhança", a legenda não condiz com a realidade (roxo: indústria, sendo que são equipamentos públicos). Rever. Indicar no mapa os perímetros da AVD e da AVI;
7. Em relação ao item 3.4, foi citado no EIV que "*O empreendimento está inserido em zona classificada como ZR – Zona Residencial, conforme Plano Diretor Municipal, sendo o uso proposto plenamente compatível com os parâmetros urbanísticos vigentes.*". Rever, pois o Zoneamento que o lote está inserido é o ZAV – I – A;
8. No item 3.6 Equipamentos Públicos de Uso Comunitário indicar os equipamentos disponíveis na vizinhança, indicando distância de cada um dos equipamentos públicos em relação ao empreendimento;
9. Apresentar imagens referentes a leitura da paisagem, perfil de ocupação das vias da vizinhança. Analisar a inserção do empreendimento na paisagem do entorno;
10. No item "3.9 Análise dos Níveis de Pressão Sonora" cita que "*A metodologia de análise considera pontos amostrais representativos e comparação com a legislação municipal vigente, não sendo identificadas inconformidades relevantes.*", porém não foram apresentados os dados e a localização dos pontos amostrais. Aguarda-se a apresentação dos dados;
11. No item 3.10 do EIV, indicar dados da população, densidade, pirâmide etária, habitação, etc.;
12. No item 3.11 do EIV, apresentar descrição dos setores econômicos do município identificando a relação do empreendimento com estes setores e sua influência no entorno, conforme TR.

13. **Com relação ao tema canteiro de obras e ao projeto do canteiro de obras:**

a) Incluir um subcapítulo sobre o canteiro de obras, dentro do capítulo 3.7 – Sistema Viário da Área de Vizinhança, 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). Nesse subcapítulo deverá ser descrita as rotas de entrada e saída dos caminhões em cada etapa, com sua duração. OBS: Incluir que a Autarquia

Municipal de Trânsito - BCTrânsito 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) Necessário apresentar o projeto do canteiro de obras, com a inclusão dos raios de giro nos acessos e saídas dos caminhões, indicando as interferências na via (com valores: ângulos, cotas – expresso de forma técnica, conforme normas CONTRAN/DNIT, para a tipologia do veículo). Segue um modelo básico dos arquivos da CEIV:



c) Em relação ao projeto do canteiro de obras, especificar todos os tipos de veículos que serão utilizados (dimensões) no transporte dos materiais, além de incluir os rebaixos de meio-fio e suas cotas;

d) Em relação ao projeto do canteiro de obras, incluir os dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, em todos os acessos (entrada/saída) veiculares;

e) Em relação ao projeto do canteiro de obras, incluir as dimensões dos portões de acessos, apontando se eles terão limitadores de altura;

f) Em relação ao projeto do canteiro de obras, necessário apresentar o memorial descritivo completo;

g) Assinar as pranchas referentes ao projeto do canteiro de obras e ao memorial descritivo;

14. Com relação ao item 2.12 Sistema Viário e o Empreendimento:

- a) Em relação ao item 2.12, incluir mapa/figura indicativa demonstrando a exata localização do empreendimento e as vias de acesso, retirando as 02 imagens do capítulo visto que elas não demonstram o exigido;
- b) Com relação ao item 2.12.1 – Caracterização de localização e acessos:
- I. Incluir no parágrafo as informações das vias de acesso, incluindo seu gabarito e imagens atuais delas;
 - II. Numerar o subcapítulo “Estacionamento e Tipos de Veículos”, incluindo nele recortes do projeto arquitetônico aprovado mostrando as vagas de estacionamento;
 - III. Incluir no subcapítulo “Estacionamento e Tipos de Veículos”, um quadro/tabela comparativa, demonstrando o quantitativo de vagas exigido (pela lei municipal) e o que será disponibilizado pelo empreendimento, considerando todas as opções de vagas de carros e motos;
 - IV. Numerar o subcapítulo “Acessos e Controle”, incluindo nele recortes do projeto arquitetônico aprovado mostrando o portão de acesso veicular (com suas dimensões, incluindo informação se existirá limitador de altura), o rebaixo de meio-fio (com sua dimensão) e o acesso pedonal (com sua dimensão);
 - V. Necessário incluir subcapítulo específico para o tema “geração de viagens/viagens atraídas”, revendo a metodologia aplicada na previsão de viagens atraídas/geradas e na sua distribuição no sistema viário. Necessário a utilização de metodologias tradicionais em estudo da geração de viagens de um Polo Gerador de Viagens (PGV). A estimativa de geração de viagens apresentada não tem embasamento técnico/acadêmico, com a aplicação de coeficientes/números genéricos de deslocamento, abordagem esta inadequada para fins de análise de impacto viário, por não representar de forma fidedigna a geração de tráfego veicular associada a empreendimentos comerciais. Dessa forma, deverá ser realizada a reestimativa da geração de viagens, adotando-se metodologias empíricas consagradas para Polos Geradores de Viagens, com aplicação de taxas horárias de geração de viagens reconhecidas em manuais técnicos amplamente utilizados, tais como o ITE – Trip Generation Manual, com a devida indicação da edição e do código de uso adotado;
 - VI. Considerando o Termo de Referência (Anexo I), da Lei Complementar nº 24/2018, necessário criar um subcapítulo para o tema “previsão de incremento no sistema público de transporte”, utilizando, como recomendação, a terceira etapa (escolha modal) do Modelo 4 Etapas, em conjunto com os dados do Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú (PLANMOB, 2018) para o bairro dos Municípios, para indicar a porcentagem de cada modo de transporte utilizado no bairro em questão, incluindo os dados das viagens de ônibus (transporte coletivo);



VII. Apresentar ART (Anotação de Responsabilidade Técnica), para atividade "Estudo de Trânsito/Tráfego", por profissional devidamente qualificado e registrado no respectivo Conselho de Classe (CREA ou CAU);

15. Com relação ao item 3.7 Sistema Viário da Área de Vizinhança:

a) Em 3.7.1, incluir os seguintes subcapítulos, previstos no Termo de Referência (Anexo I), da Lei Complementar nº 24/2018:

- Gabarito existente e projetado, indicando os gabaritos das vias que compõem as rotas de entrada e saída do empreendimento, com suas respectivas medidas, conforme a Lei Complementar Nº 2.794/2008 (tabela do sistema viário);
- Hierarquia viária, classificando e incluindo recorte de mapa da hierarquia viária do entorno do empreendimento, conforme o artigo 51 e o Mapa 02 da Lei Complementar Nº 2.794/2008;
- Principais vias da área de vizinhança e seus sentidos de tráfego;
- Indicação dos tipos de modais existentes, do itinerário das linhas de transporte público, terminais, abrigos de ônibus, pontos de táxis, sistema cicloviário;
- Demonstrar contagens de tráfego ou volume de viagens na área de vizinhança imediata;
- Projetar simulações da atração do empreendimento fazendo a análise para um horizonte de implantação de 5 e 10 anos;

b) Em 3.7.1, no subcapítulo dos tipos de modais existentes, utilizar como referência os dados do Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú (PLANMOB, 2018). Deverá ser demonstrado a porcentagem de cada modo de transporte utilizado no Bairro dos Municípios - Balneário Camboriú/SC;

c) Em 3.7.1, no subcapítulo do sistema cicloviário, utilizar como referência o Plano Cicloviário Municipal/Mapa Cicloviário Municipal, disponibilizado pela Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito/Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, com inclusão de imagens/mapas indicando a estrutura cicloviária existente e a projetada no entorno, além da demonstração atual, por meio de imagens, do espaço cicloviário existente no entorno (se houver);

d) Em 3.7.1, no subcapítulo do sistema de transporte, atender as seguintes diretrizes:

I) necessário criar subcapítulos específicos para cada um dos temas (Sistema de transporte público coletivo e individual);

II) necessário colocar o mapa/rota da linha de ônibus que passa mais próximo do empreendimento, considerando as possibilidades possíveis do transporte coletivo (intermunicipal e intramunicipal);

III) a previsão de incremento no sistema público de transporte deverá levar em consideração os dados e estatísticas estimadas pelo Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú (PLANMOB, 2018), para o bairro onde é situado o empreendimento. Ainda, as estimativas devem demonstrar a distribuição direcional das viagens (atração e produção) de cada modal de transporte;

e) Em 3.7.1, no subcapítulo contagens de tráfego/volume de viagens na área de vizinhança imediata, atender as seguintes diretrizes:

I) Utilizar referências e metodologias tradicionais em todas as etapas da contagem e da projeção da geração de viagens, como por exemplos a publicação Trip Generation do ITE, que dispõe de uma variedade de classificações de usos de empreendimentos. OBS: deve haver similaridade entre o método de geração de viagens escolhido e o tipo do empreendimento em estudo;

II) Incluir mapas representativos das rotas de acesso (entrada) e de saída do empreendimento;

III) A partir das rotas de entrada e de saída, deverão ser realizadas as contagens direcionais e classificatórias nas intersecções (definidas em função dos impactos do empreendimento), de modo a estimar as interferências no tráfego de veículos nos pontos principais de produção e atração de viagens;

IV) Apresentar mapas representativos dos pontos de contagem de tráfego e os respectivos tipos de movimentos;

V) Apresentar a planilha de contagens de tráfego detalhada, ou seja, com os volumes veiculares por movimento, data e hora, local e pontos de contagens;

f) Em 3.7.1, no subcapítulo projeção (simulação) de tráfego, atender as seguintes diretrizes:

I) Projetar estimativas de tráfego para um horizonte de 5 e 10 anos a partir do início das operações, considerando os tipos de movimentos e os cenários com e sem a atuação do empreendimento. Por exemplo, se o início das operações do empreendimento estiver projetado para 2027, as simulações deverão ser correspondentes aos anos de 2032 e 2037;

II) Utilizar fatores econômicos na determinação/projeção da taxa de crescimento do tráfego. O PIB, a renda per capita, os investimentos em infraestrutura e o crescimento industrial são variáveis que possuem uma forte correlação com a demanda por transporte e, portanto, com o volume de tráfego. O Manual de Estudos de Tráfego do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), publicado em 2006, recomenda que essas variáveis econômicas sejam utilizadas como indicadores para prever o crescimento do tráfego de veículos;

g) Em 3.7.1, no subcapítulo análise dos níveis de serviço e capacidade da via (a ser incluído), atender as seguintes diretrizes:

I) Calcular os níveis de serviço e capacidade das vias conforme as metodologias do HCM (Highway Capacity Manual), considerando os períodos das projeções de tráfego (5 e 10 anos após o início das operações) e os cenários com e sem a atuação do empreendimento;

II) Incluir imagem/mapa demarcando os pontos de análise de nível de serviço e o tipo de metodologia do HCM utilizada em cada ponto (movimentos ininterruptos, cruzamentos semaforizados, interseção prioritária,...) OBS: utilizar o critério/a medida na classificação dos níveis de serviço de acordo com os pontos de contagem a serem

analisados, considerando que o entorno do empreendimento são vias urbanas;

III) Apresentar ART (Anotação de Responsabilidade Técnica), para atividade “Estudo de Trânsito/Tráfego”, por profissional devidamente qualificado e registrado no respectivo Conselho de Classe (CREA ou CAU);

16. Com relação ao PROJETO ARQUITETÔNICO:

I) Quanto aos acessos:

- Apresentar prancha arquitetônica específica do térreo, referente aos acessos veiculares e de pedestres, ao entorno da edificação e as vagas de estacionamento, dentro do protocolo do EIV no Aprovafácil;
- Cotar as dimensões do portão veicular, incluindo como detalhe, uma placa de advertência alertando a altura máxima possível (em caso de limitador de altura);
- Incluir, no projeto, dispositivos de sinalização, luminoso e sonoro, indicando o acesso veicular;
- Incluir, no projeto, a cota da faixa de acumulação (comprimento) até o portão de acesso veicular;

II) Quanto ao entorno da edificação:

- Apresentar prancha arquitetônica específica do térreo, referente aos acessos veiculares e de pedestres, ao entorno da edificação e as vagas de estacionamento, dentro do protocolo do EIV no Aprovafácil;
- Cotar as larguras dos passeios, da guia da calçada até o alinhamento e da guia da calçada até o recuo;
- Incluir as sinalizações táteis 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. **OBS: deve ocorrer a demonstração/diferenciação entre a sinalização tátil direcional e de alerta;**
- Incluir a distância entre a borda da sinalização tátil de direcionamento e os obstáculos (rebaixamentos de guia, paraciclos, postes, paredes, vegetação, etc), respeitando a distância mínima de 0,60 m;

III) Quanto aos estacionamentos:

- Apresentar prancha arquitetônica específica do térreo, referente aos acessos veiculares e de pedestres, ao entorno da edificação e as vagas de estacionamento, dentro do protocolo do EIV no Aprovafácil;
- Incluir as dimensões (largura x comprimento) de todas as vagas de estacionamentos;
- Informar, no projeto, que tipo de veículo, com exemplos, poderão acessar a vaga

de carga e descarga, considerando limitação de altura (se houver) e de espaço;

17. Após a análise da identificação dos impactos, Matriz Qualiquantitativa, medidas mitigatórias e valorações apresentadas, temos as seguintes colocações em relação ao tema Trânsito e Transporte:

a) Fase de Implantação:

I) Incluir e avaliar na matriz de impactos os seguintes impactos: "Pressão nas Vagas de Estacionamento no Entorno" e "Pressão no Sistema Viário Próximo (aumento do tráfego de veículos);

II) Em relação aos impactos "Pressão nas Vagas de Estacionamento no Entorno" e "Pressão no Sistema Viário Próximo", incluir as seguintes medidas mitigadoras:

- Implementar uma área interna ao lote dedicada às manobras e operações de carga e descarga de veículos pesados que transportarão materiais e insumos para a obra, com o objetivo de evitar a obstrução de áreas públicas e minimizar impactos no tráfego local;
- 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;
- Incluir dispositivos de sinalização, luminoso e sonoro, indicando os acessos veiculares;

b) Fase de Operação:

I) Em relação ao impacto "Aumento leve do tráfego viário", a CEIV entende que a importância é MODERADA (3) e a reversibilidade é PARCIAL (3). Adequar;

II) Em relação ao impacto "Aumento leve do tráfego viário", incluir a seguinte medida mitigadora;

- Implantação, na área interna do empreendimento, de área para estacionamento de bicicletas, para estimular o uso do modal por parte dos funcionários;

III) Incluir e avaliar na matriz de impactos o seguinte impacto: "Pressão nas Vagas de Estacionamento no Entorno";

18. Na avaliação dos impactos, foi apresentada tabela na pág. 27 com a relação de cinco impactos, porém os mesmos divergem dos impactos apresentados na Matriz Qualiquantitativa. Compatibilizar a relação de impactos e de medidas mitigadoras entre Matriz e relatório de EIV;

19. Analisando a Matriz constatou-se que a valoração do índice de abrangência foi considerada "1" na ADA. Conforme o art. 4º, inc. I, alínea "a", a ADA é a área diretamente afetada, ou seja, "área do imóvel de implantação do empreendimento". Rever a valoração para no mínimo AVD – área de vizinhança direta (3). Nos demais impactos, rever as avaliações da "abrangência" para, no mínimo, AVD "3";

20. Apresentar Matriz e Cálculo do Valor de Compensação atualizados, indicando os índices aplicados.



Observações complementares:

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) no formato 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, 25 de Fevereiro de 2026.

Michela Denise Parno - SPU
Secretária da CEIV

CLELIA WITT SALDANHA - SPU
(Presidente da CEIV)

MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO - SPU (Vice-presidente da CEIV)

RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA -SPU
(membro da CEIV)

LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA – SEMAM
(membro da CEIV)

ROMULO FABRÍCIO NOTARI – SOU
(membro da CEIV)

RAFAELA DALAGO – SPU (membro da CEIV)

TEO JÚNIOR OSTERKAMP – SPU
(membro da CEIV)

VINÍCIUS KLEIS FELTRIN - SGA (membro da CEIV)

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



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: C459-1582-1660-407C

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

- ✓ CLELIA WITT SALDANHA (CPF 801.XXX.XXX-34) em 25/02/2026 15:51:01 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ MICHELA DENISE PARNO (CPF 004.XXX.XXX-24) em 25/02/2026 15:53:17 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO (CPF 429.XXX.XXX-84) em 25/02/2026 16:02:52 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ RAFAELA DALAGO (CPF 060.XXX.XXX-81) em 25/02/2026 16:05:23 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ TEO JUNIOR OSTERKAMP (CPF 010.XXX.XXX-62) em 25/02/2026 16:05:42 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ ROMULO FABRICIO NOTARI (CPF 006.XXX.XXX-30) em 25/02/2026 16:07:38 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ VINICIUS KLEIS FELTRIN (CPF 037.XXX.XXX-31) em 26/02/2026 08:12:26 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 27/02/2026 10:33:16 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA (CPF 914.XXX.XXX-34) em 03/03/2026 13:00:40 GMT-03:00

Papel: Parte

Emitido por: AC FCDL SC v5 << AC SOLUTI v5 << Autoridade Certificadora Raiz Brasileira v5 (Assinatura ICP-Brasil)

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

<https://bc.1doc.com.br/verificacao/C459-1582-1660-407C>