



PARECER 010/2026 – CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA
(CEIV)

(X) Primeira Análise – Parecer nº 010/2026 – CEIV – 10/03/2026

Processo Administrativo nº: #38554 (Aprova Fácil)

Requerente: Adriana Cristina Piva de Faria

Projeto: Agência Bancária SICREDI

Proprietário: COOPERATIVA DE CREDITO DO VALE DO ITAJAI E LITORAL CATARINENSE -
SICREDI VALE LITORAL SC - CNPJ:10.348.181/0001-03

Área do lote: 484,80 m² m² (Matrículas nº 22491 e 23474)

Área total do projeto: 749,78 m² – 329,01m² de subsolo, 210,64m² no 1º Pavimento e 210,15m² no 2º Pavimento.

Projeção de viagens geradas pelo empreendimento na hora pico (veículos automotores + ônibus): 107 viagens (a ser revista no estudo de trânsito)

População Estimada: ???

Vagas de Estacionamento: 13 vagas (08 vaga de automóveis simples + 01 vaga PNE + 01 vaga de pessoa idosa + 03 vagas de motos)

Endereço: Quarta Avenida esq. 2970 - bairro Centro

Uso: Comercial

Zona: ZACC – II - A

Investimento previsto: 749,78 CUB

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 a manifestação do analista do Projeto Legal Arquitetônico no protocolo #38554 (Aprovafácil), no qual aprovou a etapa que confirma que o empreendimento está em conformidade com a "legislação urbanística em geral",

CONSIDERANDO o projeto arquitetônico do empreendimento está em tramitação no Departamento de Análise de Projetos (vinculado à Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano), sob o protocolo #37887, 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:

1. 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 2.12 – Sistema Viário e o Empreendimento ou do 3.6 – Sistema Viário da Área de Vizinhança (exigidos pelo anexo I da LC nº 24/2018), 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) 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, devidamente assinado pelo responsável técnico;
2. Com relação ao item 1.1, informar o nome do responsável pela empresa e incluir o número do telefone;
3. Com relação ao item 2, apresentar a previsão de população para o empreendimento indicando a metodologia utilizada para estimativa;
4. O EIV deve ser elaborado seguindo e apresentando todos os tópicos, itens e documentos previstos no Termo de Referência (anexo I) da Lei Complementar n.º 24/2018. Compatibilizar o estudo conforme o referido termo e apresentar todos os tópicos e documentos faltantes;
5. É informado a existência de subsolo no empreendimento. Diante deste fato, a CEIV questiona qual o método de contenção a ser utilizado? Haverá necessidade de execução de tirantes para travamento da cortina de estaca? Apresentar o detalhamento da metodologia de contenção e, caso utilize-se de tirantes que extrapolem o limite do terreno, buscar autorização expressa da administração municipal para uso do espaço público e as respectivas autorizações dos proprietários dos imóveis lindeiros. Acrescenta-se que, também, deverá haver manifestação da EMASA quanto à viabilidade da implantação dos tirantes apresentados sem impactar a infraestrutura de água e esgoto municipal.
6. Com relação ao item 2.7 Análise de Tráfego (EIV), referentes aos itens 2.12 e 3.6 (Anexo I, da Lei Complementar nº 24/2018):
- a) Necessário criar subcapítulos específicos para cada um dos temas dos itens 2.12 e 3.6, previstos no Termo de Referência (Anexo I), da Lei Complementar nº 24/2018, como por exemplos:
- Acessos veiculares/pedonais e vagas de estacionamento;
 - Quais controladores de acessos, faixas de acumulação;
 - Indicar a previsão de viagens atraídas em hora/pico na fase de operação e distribuição no sistema viário (principais rotas);
 - Sistema de Transporte: indicar a previsão de incremento no sistema público de transporte;
 - Gabarito existente e hierarquização viária;
- b) Considerando que o terreno tem testada para a 4ª avenida, rever a seguinte parte do texto "...e conta com a proximidade da 4ª Avenida...", existente na página 25;
- c) Em relação ao item Acessos veiculares/pedonais:
- Incluir mapas/figuras indicativas demonstrando a exata localização do empreendimento e as rotas de entrada e de saída veicular, incluindo também o acesso veicular. Rever o exposto na figura 7 do EIV;

- Incluir recortes do projeto arquitetônico mostrando o portão de acesso veicular e sua faixa de acumulação (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);
- d) Rever a ordem sequencial e lógica do seguinte parágrafo (página 27 do EIV): “Com relação a projeção de geração de viagens associada à implantação da agência bancária do SICREDI na Rua 2.970, em Balneário Camboriú”;
- e) Em relação ao item Vagas de Estacionamentos:
- Incluir 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;
 - Atualizar os recortes de projetos apresentados de acordo com as demandas solicitadas para o item projeto arquitetônico;
- f) Em relação ao item Gabarito existente e Hierarquização viária:
- Indicar os gabaritos das vias que compõem as rotas de entrada e saída do empreendimento (todas as indicadas na figura 6 do EIV), com suas respectivas medidas, conforme a Lei Complementar Nº 2.794/2008 (tabela do sistema viário);
- g) Em relação ao item 3.6.1 – Avaliação da Compatibilidade do Sistema Viário (Anexo I, da Lei Complementar nº 24/2018):
- Necessário incluir subcapítulo, com o levantamento das sinalizações verticais e horizontais (apresentar imagens e mapas indicativos) no entorno do empreendimento;
 - Necessário incluir subcapítulo, com a apresentação de mapas indicativos dos dispositivos redutores de tráfego existentes (faixas elevadas de travessias de pedestres, ondulações transversais, Traffic Calming, fiscalizadores eletrônicos de velocidade) no entorno do empreendimento;
- h) Em relação ao subcapítulo 3.14 – Sistema de Transportes Urbano Coletivo, atender as seguintes diretrizes:
- Necessário criar subcapítulos específicos para cada um dos temas (Sistema de transporte público coletivo e individual);
 - Necessário incluir o mapa/rota da linha de ônibus que passa mais próximo do empreendimento;
 - Incluir figuras da localização dos pontos de ônibus e de taxi na AVD do empreendimento, em duas figuras diferentes, uma somente com os pontos/abrigos de ônibus e outra somente com os pontos de táxis;
 - 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;

- i) Em relação ao 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);
- j) Em relação ao item 2.7 – Análise de Tráfego:
 - Necessário incluir capítulo específico denominado “Estudo de Tráfego”, contendo os seguintes subcapítulos: “contagem volumétrica veicular”, “geração de viagens”, “divisão modal”, “distribuição e alocação de viagens” e “análise dos níveis de serviço”;
 - 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: A estimativa de geração de viagens apresentada no estudo não possui embasamento técnico ou acadêmico adequado, tendo sido utilizada a aplicação de coeficientes genéricos de deslocamento (1 veículo por pessoa). Tal abordagem é inadequada para fins de análise de impacto viário, por não representar de forma fidedigna a geração de tráfego associada a empreendimentos comerciais bancários. Recomenda-se a utilização de metodologias consolidadas, como a publicação *Trip Generation* do Institute of Transportation Engineers – ITE, ou outras referências técnicas equivalentes, que apresentem tipologias compatíveis com o empreendimento em estudo;
 - Incluir mapas representativos das rotas de acesso (entrada) e de saída do empreendimento;
 - 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 atração e produção de viagens;
 - Apresentar mapas representativos dos pontos de contagem de tráfego e os respectivos tipos de movimentos;
 - Apresentar a planilha de contagens de tráfego detalhada, ou seja, com os volumes veiculares por intervalo, por movimento/vetor, data e hora, local e pontos de contagens;
 - Rever o critério utilizado no estudo para determinação dos níveis de serviço (LOS). O parâmetro de densidade máxima (ucp/km/faixa) é utilizado para avaliação

operacional de rodovias multilane (quatro ou mais faixas), não sendo adequado para análise de vias urbanas locais ou interseções urbanas. Considerando que os pontos analisados pertencem à malha urbana local, recomenda-se a adoção dos critérios estabelecidos pelo *Highway Capacity Manual – HCM*, utilizando-se as classificações de nível de serviço baseadas em atraso médio (delay) e na relação volume/capacidade (v/c), conforme o tipo de movimento analisado. Seguem tabelas utilizadas pelo HCM:

Tabela 30 – Nível de Serviço em função dos atrasos. Tabela 29 – Nível de Serviço em função da relação v/c.

NÍVEL DE SERVIÇO (LOS)	ATRASOS (s)
A	< 10
B	10 – 15
C	15 – 25
D	25 – 35
E	35 – 50
F	> 50

NÍVEL DE SERVIÇO (LOS)	RELAÇÃO v/c
A	< 0,30
B	0,31 – 0,45
C	0,46 – 0,70
D	0,71 – 0,85
E	0,86 – 0,99
F	> 1,00

- Considerando tratar-se de rota de saída do empreendimento, acrescentar como ponto de contagem a ser analisado a seguinte interseção semaforizada: 4ª avenida x Rua 3000. Segue abaixo as classificações dos níveis de serviços (LOS), em função dos atrasos (delay) para cruzamentos semaforizados, utilizadas pelo HCM:

Tabela 36 – Nível de Serviço – Cruzamentos semaforizados

Nível de Serviço	Atraso (s/veic)
A	≤ 10
B	> 10 – 20
C	> 20 – 35
D	> 35 – 55
E	> 55 – 80
F	> 80

Fonte: HCM, 2000.

- No subcapítulo projeção (simulação) de tráfego, 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;
- No subcapítulo projeção (simulação) de tráfego, 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;

• Quanto a responsabilidade técnica pela elaboração do “Estudo de Tráfego - EIT”, foi apresentada a ART sob n.º 10227761-0, pela Engenheira Sanitarista e Ambiental e Engenheira de Segurança do Trabalho, Larissa Izabel Duarte, apresentando as atividades técnicas de “Análise” e “Ordenamento Ambiental”, sobre o objeto “Trânsito”. Solicita-se que, quanto a sua atribuição/habilitação em realizar EIT, apresente documento que ateste que as atividades técnicas referentes ao estudo de tráfego/trânsito (de acordo com o TR – anexo da Lei Complementar n.º 24/2018) estejam em conformidade com a legislação profissional que regula o exercício da profissão, considerando a RESOLUÇÃO N.º 359, de 31 de julho de 1991 e a RESOLUÇÃO N.º 447, de 22 de setembro de 2.000, que “Dispõe sobre o registro profissional do engenheiro ambiental e discrimina suas atividades profissionais”, com as seguintes previsões legais em seus art. 2º e 3º:

Art. 2º Compete ao engenheiro ambiental o desempenho das atividades 1 a 14 e 18 do artigo 1º da Resolução nº 218, de 29 de junho de 1973, referentes à **administração, gestão e ordenamento ambientais e ao monitoramento e mitigação de impactos ambientais**, seus serviços afins e correlatos.

...

Art. 3º **Nenhum profissional poderá desempenhar atividades além daquelas que lhe competem, pelas características de seu currículo escolar**, consideradas em cada caso, apenas, as disciplinas que contribuem para a graduação profissional, salvo outras que lhe sejam acrescentadas em curso de pós-graduação, na mesma modalidade.” (grifo do autor).

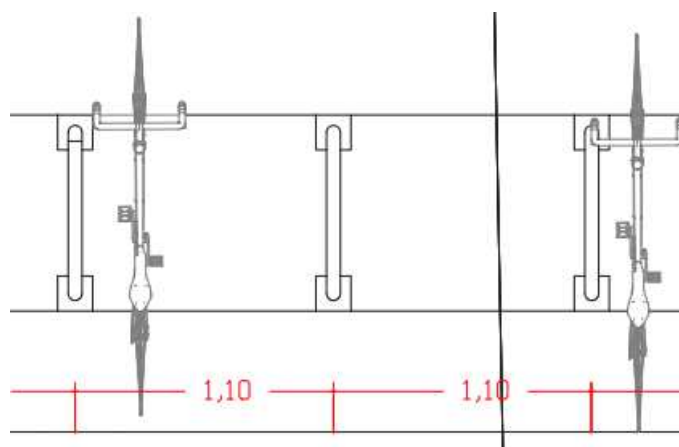
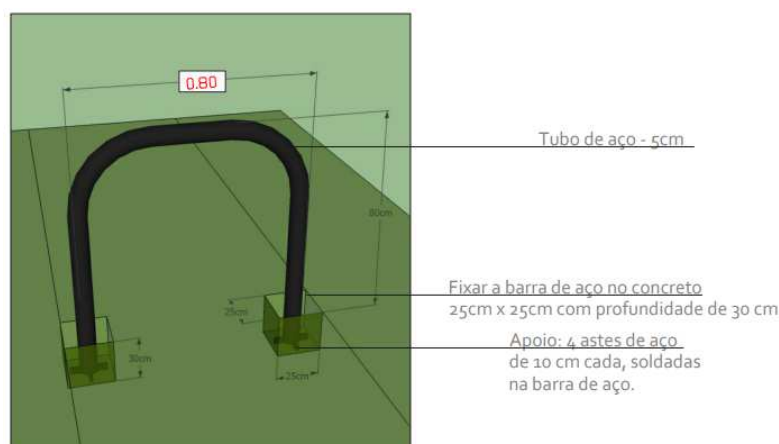
7. Com relação ao PROJETO ARQUITETÔNICO (Anexo IV):

I) Quanto aos acessos:

- Verificar o aumento da largura do acesso e das rampas, considerando que o acesso é bidirecional e as rampas/as áreas de circulação e manobra deverão ter largura suficiente para possibilitar a adequada fluidez e segurança da movimentação dos veículos de maior dimensão a circular no estacionamento (artigo 39 da Lei nº 2.794/2008);
- 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, além de alocar no projeto o poste de iluminação pública;

II) Quanto ao entorno da edificação:

- Cotar as larguras dos passeios, da guia da calçada até o alinhamento e da guia da calçada até o recuo, em ambas as testadas;
- 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;
- Incluir paraciclos/ponto de parada de bicicletas público, para atendimento a demanda dos funcionários e clientes, suprimindo uma vaga comum da área de recuo da 4ª Avenida. Seguem imagens do projeto padrão de ponto de parada de bicicletas utilizado pelo município:



III) Quanto aos estacionamentos:

- Incluir as dimensões (largura x comprimento) de todas as vagas de estacionamentos;

- Informar, no projeto e no EIT, onde serão realizadas as operações de carga e descarga dos carros-fortes e com qual frequência;
 - Manter nas vagas de recuo da 4ª Avenida somente as vagas especiais (1 PNE e 1 de pessoa idosa), retirando a vaga comum e acrescentando os paraciclos públicos;
 - Incluir as sinalizações horizontais e verticais (além das dimensões) da vaga PNE e da vaga da pessoa idosa, conforme Resolução Contran nº 965/2022 e anexos;
 - Acrescentar, nas pranchas das vagas de estacionamento, o trajeto de rota acessível das pessoas PNE, desde a vaga de PNE até o acesso principal do comércio, de acordo com as diretrizes de rota acessível expostas na NBR 9050;
8. 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) aprovado pela secretaria de meio ambiente.
9. Com relação a matriz de impacto apresentado, a CEIV faz as seguintes considerações:
- a) Para o Impacto Redução da Qualidade do Ar a CEIV entende que a abrangência mínima seja a AVD (valor 3);
 - b) Para o Impacto Aumento na Geração de Ruído a CEIV entende que a abrangência mínima seja a AVD (valor 3);
 - c) Para o Impacto Aumento na Geração de efluentes a CEIV entende que a abrangência mínima seja a AVI (valor 5);
 - d) Para o Impacto Aumento tráfego local a CEIV entende que a abrangência mínima seja a AVD (valor 3);
 - e) Para o Impacto Aumento no Consumo de Energia Elétrica de efluentes a CEIV entende que a abrangência mínima seja a AVI (valor 5);
 - f) Para o Impacto Aumento no Consumo de Água a CEIV entende que a abrangência mínima seja a AVI (valor 5);
 - g) Para o Impacto Aumento na Geração de Resíduos a CEIV entende que a abrangência mínima seja a AVI (valor 5);
 - h) Para o impacto aumento na geração de efluentes no canteiro de obras, o uso de banheiros químicos não é uma medida que irá reduzir a geração de efluentes, rever mitigação para zero ou apresentar novas medidas que justifiquem o percentual de mitigação de 30%;
 - i) Melhor descrever e especificar os equipamentos e métodos que serão utilizados e que justifiquem os percentuais de mitigação para os impactos do aumento do consumo de energia e água;
 - j) Para o impacto aumento na geração de efluente, o Encaminhamento à rede pública não é uma medida que irá reduzir a geração de efluentes, rever mitigação para zero ou apresentar novas medidas que justifiquem o percentual de mitigação de 50%;

10. Após a análise da identificação dos impactos, Matriz Qualiquantitativa (Anexo II), 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 o seguinte impacto: “Pressão nas Vagas de Estacionamento no Entorno”;

II) Em relação aos impactos “Pressão nas Vagas de Estacionamento no Entorno” e “Aumento no tráfego local”, considerar a importância como ALTA (5), além de 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) Incluir e avaliar na matriz de impactos os seguintes impactos: “Pressão nas Vagas de Estacionamento no Entorno” e “Pressão sobre o Sistema de Transporte Público Coletivo”;

II) Em relação ao impacto “Aumento no tráfego local”, considerar a importância como ALTA (5) e o prazo PERMANENTE (5), além de incluir as seguintes medidas mitigadoras:

- Implantação, na área interna do empreendimento, de área para estacionamento de bicicletas, para estimular o uso do modal por parte dos funcionários e clientes;
- Incluir dispositivos de sinalização, luminoso e sonoro, indicando o acesso veicular;
- Incluir faixa de acumulação até o portão de acesso, comportando 1 veículo, sem prejudicar o passeio público;

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) 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, 10 de Março de 2026.

Michela Denise Parno - SPU
Secretária da CEIV

CLELIA WITT SALDANHA - SPU
(Presidente da CEIV)

RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA -SPU
(membro da CEIV)

ROMULO FABRÍCIO NOTARI – SOU
(membro da CEIV)

TEO JÚNIOR OSTERKAMP – SPU
(membro da CEIV)

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

LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA – SEMAM
(membro da CEIV)

RAFAELA DALAGO – 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: 69FD-1DBB-55B3-4ADD

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

- ✓ MICHELA DENISE PARNO (CPF 004.XXX.XXX-24) em 10/03/2026 14:24:39 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 10/03/2026 14:31:09 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ ROMULO FABRICIO NOTARI (CPF 006.XXX.XXX-30) em 10/03/2026 14:32:24 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ RAFAELA DALAGO (CPF 060.XXX.XXX-81) em 10/03/2026 14:32:47 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO (CPF 429.XXX.XXX-84) em 10/03/2026 14:48:19 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ TEO JUNIOR OSTERKAMP (CPF 010.XXX.XXX-62) em 10/03/2026 14:49:48 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA (CPF 914.XXX.XXX-34) em 10/03/2026 15:03:56 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ CLELIA WITT SALDANHA (CPF 801.XXX.XXX-34) em 10/03/2026 16:13:37 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



VINICIUS KLEIS FELTRIN (CPF 037.XXX.XXX-31) em 11/03/2026 09:24:45 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/69FD-1DBB-55B3-4ADD>