PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº. 005/15

Súmula:- Institui o Plano de Mobilidade Urbana de Apucarana, estabelece diretrizes para o planejamento do Município e dá outras providências

A CÂMARA MUNICIPAL DE APUCARANA, ESTADO DO PARANÁ, APROVOU E EU, PREFEITO MUNICIPAL, SANCIONO A SEGUINTE:-

L E I C O M P L E M E N T A R

CAPÍTULO I
POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE

Seção I
Princípios e Objetivos

Art. 1º. São Princípios da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Apucarana:

I. Integração com a política de desenvolvimento urbano;
II. Democratização do Espaço Viário;
III. Prioridade aos pedestres e aos modos não motorizados;
IV. Prioridade para o transporte público coletivo;
V. Garantia do abastecimento e circulação de bens e serviços;
VI. Gestão integrada do trânsito, do transporte de pessoas e do transporte de bens e serviços;
VII. Mitigação dos custos ambientais e sociais;
VIII. Incentivo ao desenvolvimento técnico.

Art. 2º. São objetivos da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Apucarana:

I. Promover a acessibilidade universal no passeio público.
II. Qualificar o sistema de transporte coletivo.
III. Racionalizar o uso do sistema viário.
IV. Implementar ambiente adequado ao deslocamento dos modos não motorizados.
V. Aprimorar a logística do transporte de cargas.
VI. Consolidar a gestão democrática no aprimoramento da mobilidade urbana.
VII. Reduzir o número de acidentes e mortes no trânsito.
VIII. Reduzir o tempo médio das viagens.
IX. Ampliar o uso do coletivo na matriz de transporte da cidade.
X. Incentivar a utilização de modos não motorizados.
XI. Reduzir emissões de poluentes.
XII. Contribuir na redução das desigualdades sociais.
XIII. Promover acesso aos serviços básicos.
XIV. Tornar mais homogênea a macro acessibilidade da área urbanizada.
XV. Promover o desenvolvimento sustentável.

Seção II
Implementação do Plano de Mobilidade de Apucarana

Art. 3º. Fica instituído o Comitê de Acompanhamento do Plano de Mobilidade de Apucarana, sendo dividido em três estruturas: Comissão Executiva, Comissão Técnica, Comissão de Acompanhamento.

Art. 4º. A Comissão Executiva será composta pelo Prefeito Municipal da Cidade de Apucarana, Subprefeitos, Secretário de Transporte, Secretário de Urbanismo, Secretário do Meio Ambiente, Comunicação, Desenvolvimento Econômico e Social e Representantes da Câmara Municipal.

Parágrafo Único. São atribuições da Comissão Executiva realizar a coordenação política do Plano de Mobilidade, validando todo o processo, os estudos e os resultados. Providenciar as condições para o desenvolvimento do plano e promover a participação de parceiros, técnicos e atores.

Art. 5º. A Comissão Técnica será composta pelos Técnicos Municipais das áreas de Transporte, Urbanismo, Meio Ambiente, Comunicação, Desenvolvimento Econômico e Social.

Parágrafo Único. São atribuições da Comissão Técnica a preparação do Termo de Referência e o plano de comunicação e participação social realizando o gerenciamento e acompanhamento técnico e financeiro dos trabalhos de elaboração e implementação do Plano de Mobilidade.

Art. 6º. A Comissão de Acompanhamento será compostas pelos representantes parceiros (órgãos externos e legislativos) e grupos sociais da cidade.

Parágrafo Único. São atribuições da Comissão de Acompanhamento acompanhar o desenvolvimento do Plano de Mobilidade de atendimento e conciliação de visões e interesses dos diferentes grupos sociais.

Seção III
Financiamento do Sistema

Art. 7º. Será criado o Fundo de Mobilidade Sustentável, sendo a coordenação e despesas administrativas de responsabilidade do Instituto de desenvolvimento, Pesquisa e Planejamento de Apucarana (IDEPPLAN).

Art. 8º. Os recursos para alimentar o Fundo de Mobilidade serão:

I. A dotação orçamentária do Município;
II. Recursos oriundos do governo municipal, estadual e federal e de outros órgãos públicos ou de instituições privadas recebidas diretamente ou através de convênios;
III. Recursos advindos de entidades internacionais de cooperação recebidos diretamente ou através de convênios;
IV. Receitas cabíveis ao Município através de multas em vias públicas;
V. Receitas cabíveis ao Município advindas do IPVA;
VI. Empréstimos e financiamentos contraídos por antecipação de recursos do fundo;
VII. Doações de qualquer espécie;
VIII. Recursos de apoio financeiro de bancos,

IX. Outros recursos ou tributos que venham a ser criados, com destinação específica ao Fundo Municipal de Mobilidade Sustentável de Apucarana.

Art. 9º. Para a execução dos projetos de mobilidade urbana, os recursos poderão vir através de apoio financeiro de Bancos Nacionais e Internacionais.

CAPÍTULO II
TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Seção I
Pedestre

Art. 10. O transporte não motorizado, realizado a pé, deve ser incentivado para o uso das atividades do cotidiano, para isso, são diretrizes:

I. Garantia de Acessibilidade Urbana a toda população.
II. Incentivar o deslocamento a pé por meio de padronização e qualificação das calçadas.
III. Equidade no uso do espaço público de circulação entre pedestres, idosos, deficientes físicos e pessoas com mobilidade reduzida.
IV. Adequar a sinalização de trânsito para melhor atendimento ao pedestre.
V. Incentivar, na região central do município, o deslocamento a pé através da ampliação e qualificação do passeio público.
VI. Propiciar a população fluidez, segurança, espaço para socialização e conforto.
VII. Adequar as travessias da linha férrea para o tráfego de pedestres com a instalação de sinalização ativa (sonora e luminosa).
VIII. Garantir, na renegociação do contrato com a concessionária de energia elétrica, o fornecimento de iluminação para os pedestres nas calçadas.
IX. Assegurar o conforto e acessibilidade dos pedestres nas calçadas, praças e parques.
X. Rever a legislação municipal sobre as calçadas.

Art. 11. São ações prioritárias para o incentivo ao transporte não motorizado:

I. Desenvolver Normas para que toda e qualquer construção, modificação, reforma ou intervenção das calçadas, sigam um padrão arquitetônico visando qualificar e assegurar o passeio público. (Cartilha de Acessibilidade nas Calçadas).
II. Levantamento e verificação da situação atual das calçadas do município.
III. Proposta de padronização do tipo de piso e manutenção das calçadas proporcionando conforto e segurança para a circulação dos pedestres.
IV. Proposta de readequação das calçadas.
V. Proposta para implantação de sinalização horizontal, vertical e sonora, para viabilizar, com segurança, a travessia em nível dos pedestres na ferrovia.
VI. Proposta de instalação de grupos focais destinados aos pedestres em locais com grande fluxo de pessoas.
VII. Proposta de implantação de lombo faixas em locais com grande fluxo de pedestres.
VIII. Estabelecer normas restritivas à utilização das calçadas proibindo a sua ocupação para fins comerciais. Implantar regras e determinar limites em sua utilização de modo que assegure a circulação dos pedestres com segurança e conforto.

IX. Proposta de readequação das rampas de acessibilidade existentes nas travessias de pedestres conforme a NBR 9050/2004 - Acessibilidade às Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos.
X. Processo de retirada de painéis e totens comerciais nas calçadas.
XI. Proposta de novas travessias de pedestres conforme a NBR 9050/2004 - Acessibilidade às Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos.
XII. Proposta de travessia de pedestres na Avenida Minas Gerais.
XIII. Proposta de iluminação das faixas de pedestres.
XIV. Proposta de relocação de mobiliário urbano existente para atender aos deficientes visuais e pessoas com mobilidade reduzida.
XV. Proposta de Lei Municipal que vincula a responsabilidade de manutenção das calçadas existentes à Prefeitura Municipal de Apucarana, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Seção II
Transporte por bicicleta

Art. 12. Incentivar o índice de participação modal do deslocamento por bicicleta, através das seguintes diretrizes:

I. Ampliar a atratividade do modo bicicleta como alternativa ao carro.
II. Garantir a qualidade de infraestrutura das vias cicláveis, considerando a segurança dos ciclistas e pedestres.
III. Garantir a completude nos bairros, considerando moradia e trabalho propiciando a integração entre a bicicleta e outros modos de transporte.
IV. Incluir paraciclos em todos os pontos / equipamentos públicos.

Art. 13. São ações prioritárias para o incentivo ao transporte por bicicleta:

I. Elaboração do Plano Cicloviário para o Município de Apucarana.
II. Proposta de implantação de ciclovias e ciclofaixas integradas ao sistema do transporte coletivo.
III. Proposta de implantação de bicicletários e paraciclos.

CAPÍTULO III
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Seção I
Transporte Coletivo Público

Art. 14º. O serviço de Transporte Coletivo Público de Apucarana será regulamentado através de licitação para a Concessão e terá como diretrizes:

I. Propiciar maior integração no eixo Leste - Oeste por transporte coletivo.
II. Implantação do Sistema de Integração Tarifária.
III. Readequação das atuais linhas de ônibus.
IV. Minimizar os custos de deslocamento das pessoas que mais utilizam o transporte coletivo.
V. Aumentar a cobertura da rede de transporte público.

VI. Diminuir o tempo de deslocamento das pessoas que utilizam o transporte público.
VII. Melhorar o conforto dos usuários.
VIII. Aumento da eficiência e eficácia do sistema de transporte coletivo por ônibus utilizando recursos de sistemas inteligentes de transporte.
IX. Melhorar as condições de acessibilidade das crianças da área rural ao sistema de ensino do município.
X. Preservar a segurança e integridade dos passageiros no transporte público.

Art. 15. São ações prioritárias para o incentivo ao Transporte Coletivo Público:

I. Proposta para elaboração de novos modelos de abrigos e pontos de parada de ônibus.
II. Proposta de readequação e sinalização das vias no sentido Leste-Oeste propiciando melhorias no trajeto dos ônibus.
III. Elaboração do Edital para Licitação da Concessão de empresa para operação do transporte público por ônibus.
IV. Elaboração de Projeto de Sistema Inteligente de Transportes de Passageiros por ônibus e Sistema de Informação ao usuário.
V. Proposta de implantação de Bilhetagem Eletrônica.
VI. Proposta de implantação sistemas de monitoramento por CFTV para segurança dos usuários dos transportes coletivos.
VII. Proposta de implantação de uma Central de Controle Unificado de Transporte e Trânsito.
VIII. Proposta de implantação de WIFI nos pontos de parada, terminais e ônibus.
IX. Adequação do sistema de transporte escolar do Município para o atendimento das crianças da zona rural.
X. Elaboração de Lei que proíba moto táxi e veículo que utiliza a motocicleta como trator.

Seção II
Transporte Motorizado Individual

Art. 16. São diretrizes para o Transporte Motorizado Individual

I. Melhorar a segurança do tráfego de veículos, pedestres e ciclistas reduzindo os conflitos de trânsito.
II. Readequação da Geometria viária em locais que apresentam conflitos de trânsito.
III. Adequar o Plano Diretor de Urbanismo à hierarquização viária baseado no Código de Trânsito Brasileiro - CTB.
IV. Melhorar a acessibilidade e disponibilidade de vagas rotativas para veículos nos polos geradores de tráfego (escolas, parques, praças, shoppings, etc.).
V. Melhorar as condições de acessibilidade, segurança e fluidez do tráfego de veículos na cidade.
VI. Adequar a sinalização de trânsito de acordo com a legislação vigente.
VII. Aumentar a fiscalização do trânsito de veículos.
VIII. Melhorar a mobilidade nos eixos Norte e Sul.
IX. Melhorar a mobilidade nos eixos Leste e Oeste.
X. Melhorar as condições de acessibilidade, segurança e fluidez do sistema viário.
XI. Melhoria da segurança e acessibilidade nos entroncamentos do Sistema Viário urbano com as Rodovias BR-369 e BR-376.
XII. Melhoria das condições de segurança de tráfego nos cruzamentos do sistema viário e a linha férrea.

Parágrafo Único. A Implantação da nova Hierarquia Viária, nos moldes do Código de Trânsito Brasileiro, será implementada na revisão do Plano Diretor de Urbanismo.

Art. 17. São ações prioritárias para o Transporte Motorizado Individual:

I. Aumentar a fiscalização de trânsito, com agentes treinados para coibir infrações e, consequentemente evitar acidentes.
II. Proposta de implantação de sinalização e segurança de tráfego em locais com alto risco de acidentes.
III. Programa de treinamento de agentes para fiscalizar e operar o tráfego da cidade.
IV. Proposta de criação de um sistema semafórico integrado para aumento da fluidez do tráfego.
V. Proposta de um programa permanente e continuado de educação no trânsito para pedestres e condutores.
VI. Proposta de implantação de Estacionamento Rotativo de veículos no centro da cidade.
VII. Criar Normas para a padronização da pavimentação das vias da cidade conforme a hierarquia viária.
VIII. Proposta de readequação da circulação de veículos na cidade.
IX. Readequação e retirada de estacionamentos irregulares nas vias públicas.
X. Proposta de sinalização e dispositivos de segurança nos cruzamentos entre o sistema viário e a linha férrea.
XI. Proposta de readequação da geometria nos pontos críticos e travessias de pedestres.
XII. Revisão do Plano Diretor de urbanismo de acordo com a hierarquização viária prevista no CTB.
XIII. Proposta de substituição das lombadas físicas por equipamentos eletrônicos controladores de velocidade.
XIV. Proposta de implantação de Sistema inteligente de trânsito e a criação de um Centro de Operação e Trânsito - CCO

CAPÍTULO IV
TRANSPORTE DE BENS E SERVIÇOS

Seção I
Transporte Aeroviário

Art. 18. São diretrizes para o Transporte Aeroviário:

I. Qualificar a infraestrutura do transporte aeroviário para o tráfego de pessoas, bens e serviços.

Art. 19. São Ações Prioritárias para o Transporte Aeroviário:

I. Proposta de readequação da infraestrutura aeroportuária para acomodação de aviões comerciais, oferta de conexão entre Apucarana e as Capitais do País, além da interligação com os municípios de grande porte das regiões Sul e Sudeste.

Seção II
Transporte de Cargas

Art. 20. São diretrizes para o Transporte de Cargas:

I. Organizar os deslocamentos dos veículos rodoviários de carga dentro da cidade, prevenindo o conflito desse modal com fluxo de pedestres, áreas residenciais, e locais de preservação e proteção ambiental.
II. Coibir o transporte irregular de carga e ampliar o monitoramento preventivo no deslocamento de cargas perigosas.
III. Minimizar o tráfego de cargas na Rodovia 369 (Avenida Minas Gerais).

Art. 21. São ações prioritárias para o Transporte de Cargas:

I. Proposta de implantação de um Pátio/Terminal de Cargas na entrada do município junto ao Contorno Sul.
II. Proposta de adequação do sistema viário, horários de restrição para circulação da frota, e implantação de estacionamento próximo às indústrias.

CAPÍTULO V
MOBILIDADE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Art. 22. São estabelecidas estratégias e ações para o desenvolvimento sustentável da cidade, reorientando-as de forma a integrá-las ao planejamento da cidade e todos os sistemas de transportes, devendo:

I. Promover a Acessibilidade Universal em todo o sistema viário do Município de Apucarana.
II. Garantir a gestão integrada de todos os meios de transporte.
III. Readequação e identificação dos logradouros públicos.
IV. Garantir acessibilidade, segurança e fluidez do tráfego nos bairros novos.
V. Promover a Interligação ferroviária de passageiros, "Trem Pé Vermelho", entre as cidades da região Norte do Paraná (Paiçandu, Maringá, Sarandi, Marialva, Mandaguari, Jandaia do Sul, Cambira, Apucarana, Arapongas, Rolândia, Cambé, Londrina e Ibiporã).
VI. Atender as necessidades de segurança dos pedestres, ciclistas e veículos motorizados nas transposições da ferrovia.
VII. Melhoria da interligação rodoviária entre os municípios de Apucarana e Londrina.
VIII. Melhoria da segurança, acessibilidade e fluidez do tráfego na interligação do Contorno Sul com a BR-369.
IX. Promover a mobilidade entre as regiões Norte/Sul e Leste/Oeste do município.
X. Promover a mobilidade sustentável em Apucarana visando a mudança de comportamento das pessoas para melhor qualidade de vida na cidade e na sociedade.
XI. Implantar no sistema viário, novos equipamentos públicos de convivência.
XII. Implantar o ensino da mobilidade e educação para o trânsito a partir do nível fundamental da rede escolar.
XIII. Explorar a fachada dos edifícios por meio de ações que evidenciem sua arquitetura, propiciando ao município uma leitura visual mais limpa e notória de suas construções.

Art. 23. São ações prioritárias para a Mobilidade e Desenvolvimento Sustentável:

I. Proposta de transposição em desnível da ferrovia para ligação da Rua Papa João Paulo XXIII à Avenida Governador Roberto da Silveira.
II. Proposta de transposição em desnível da ferrovia para ligação da Rua São Carlos à Rua Doutor Osvaldo Cruz.
III. Proposta de transposição em desnível da ferrovia para ligação da Rua João Matiuzi à Avenida Brasil através da Rua Manoel Pereira.
IV. Proposta de transposição em desnível da ferrovia para ligação da Avenida Santa Catarina à Rua Dom Pedro II.
V. Proposta de transposição em desnível da ferrovia através da Rua Grande Alexandre ou da Rua Byngton
VI. Proposta de transposição em desnível da ferrovia através da Rua Marcílio Dias.
VII. Proposta de transposição em desnível da ferrovia para ligação da Avenida Minas Gerais à Avenida Serra do Mar.
VIII. Proposta de transposição em desnível da ferrovia através da Rua Mato Grosso.
IX. Proposta de transposição em desnível da ferrovia através da Rua Byngton.
X. Proposta de Readequação da ligação viária interbairros do Jardim Catuai, Jardim Iguatemi, Jardim Esperança e Vila Rural Nova Ukrania.
XI. Proposta de ligação viária interbairros do Jardim Catuai ao Jardim Eldorado, através da Rua Rosa Ribeiro Zacarias e Rua Juiz de Fora.
XII. Proposta de ligação viária interbairros do Jardim das Flores V ao Parque Residencial Milani, através da Rua Albina Scarpellini Zanon e Rua Mario Giubun.
XIII. Proposta de ligação viária interbairros ligando o Bairro Vila Nova ao Núcleo Habitacional João Goulart.
XIV. Proposta de ligação viária interbairros do Núcleo Habitacional João Goulart ao Jardim América.
XV. Proposta de ligação viária interbairros do Jardim Residencial Garcia ao Núcleo Habitacional Vale Verde.
XVI. Proposta de ligação viária interbairros do Jardim Ouro Verde ao Núcleo Habitacional Heitor S. Pinheiro.
XVII. Proposta de ligação viária interbairros do Núcleo Habitacional Heitor S. Pinheiro ao Loteamento Sanches do Santos.
XVIII. Proposta de adequação da ligação viária interbairro da Vila Regina ao Loteamento Jardim Gramados.
XIX. Proposta de duplicação e adequação de geometria viária da Avenida Governador Roberto da Silveira.
XX. Proposta de nova ligação viária da Rua João Rodrigues com a Avenida Minas Gerais.
XXI. Proposta e adequação de geometria viária ao longo da Avenida Minas Gerais.
XXII. Proposta de nova ligação ao Contorno Sul, conectando Avenida Contorno Sul até a Avenida João Marchiori.
XXIII. Proposta de ampliação do viário Sadamoto Kurahashi até a Rua Cristiano Kusmall.
XXIV. Proposta de ampliação do viário Jaboti até a Rua Cristiano Kusmall.
XXV. Proposta de adequação da geometria viária da Rua Cristiano Kusmall.
XXVI. Proposta de um novo sistema viário conectando os bairros João Paulo, Figueira, Texas e Bóia Fria (Avenida das Torres)
XXVII. Proposta de adequações do sistema viário da Rua Grande Alexandre até a região central do município.
XXVIII. Proposta de adequação viária da Avenida Minas Gerais, compreendida entre a Avenida Santa Catarina e Rua Grande Alexandre.

XXXII. Proposta de reforma do Terminal Central de ônibus urbanos.
XXXIII. Proposta de nova ligação rodoviária entre os municípios de Apucarana e Londrina.
XXXIV. Proposta de duplicação e adequação da geometria viária da Avenida Minas Gerais e Avenida Brasil.
XXXV. Proposta de ligação da Praça Rui Barbosa ao Contorno Norte.
XXXVI. Proposta de via de ligação da região central do município para o Novo
XXXVII. Loteamento Texas I e Texas II.
XXXVIII. Proposta de ligação da Praça Interventor Manoel Ribas com o Bairro São Domingos (Novo Cemitério).
XXXIX. Proposta de ligação do Parque das Aves com o Conjunto Habitacional
XL. Adriano Correa e Contorno Sul.
XLI. Proposta de adequação do Estádio Municipal Olímpio Barreto à um Centro de Convenções.
XLII. Proposta e adequação da numeração dos logradouros.
XLIII. Proposta de sinalização da rotatória implantada na confluência da Avenida Curitiba com a Avenida Paraná.
XLIV. Proposta de revitalização da Praça do Redondo.
XLV. Projeto de revitalização da Praça da Igreja da Matriz.
XLVI. Proposta de reforma do Terminal Rodoviário.
XLVII. Estudo para Implantação de rotatória na confluência da Avenida Minas Gerais com a Rua Humberto Vendramel.
XLVIII. Estudo para implantação de rotatória no Conjunto Habitacional Papa João Paulo.
XLIX. Proposta de sinalização horizontal e vertical para área escolar.
L. Fomento da implantação Região Metropolitana de Apucarana.
LI. Proposta de Parklets
LII. Criar Norma para ordenar a paisagem do município através da proibição de anúncios publicitários em outdoors, regulamentando o tamanho dos letreiros e placas de estabelecimentos comerciais em imóveis público ou privado, edificado ou não.

Art. 24. Esta Lei Complementar será regulamentada, no que couber, pelo Poder Executivo.

Art. 25. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Município de Apucarana, em 29 de outubro de 2015.

Dr. Carlos Alberto Gebrim Preto
(Beto Preto)
Prefeito Municipal

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Senhor Presidente,
Senhores Vereadores e
Senhoras Vereadoras:-

O incluso Projeto de Lei que está sendo encaminhado para a apreciação dos Nobres Vereadores, dispõe sobre **Plano de Mobilidade Urbana de Apucarana**, estabelece diretrizes para o planejamento do Município e dá outras providências.

A **Lei Federal nº 12.587/2012**, conhecida como "**Lei da Mobilidade Urbana**", instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, desta forma os Planos de Mobilidade Urbana reafirmaram-se como instrumento de efetivação dessa Política Nacional, integrando e compatibilizando com os respectivos planos já existentes, em particular, com o respectivo Plano Diretor.

Entre as principais conquistas da nova legislação federal estão:

- ✓ A priorização dos modos não motorizados e do transporte público coletivo;
- ✓ O estabelecimento de padrões de emissão de poluentes;
- ✓ Uma nova gestão sobre as tarifas de transporte e a integração de políticas de desenvolvimento urbano;

Para a infraestrutura viária, o Plano de Mobilidade Urbana propõe medidas de construção, ampliação, adequação e de operação do sistema viário principal, visando à qualificação urbanística, à melhoria de segurança e da fluidez do tráfego geral, com prioridade, sempre que possível, aos meios de transporte coletivo e aos meios de transporte não motorizados (pedestres e bicicletas). Ele também determina diretrizes gerais para o planejamento, operação, gestão e regulação do transporte coletivo. Assim, o Plano de Mobilidade Urbana abrange os modos de transporte individual e coletivo, os modos de transportes não motorizados e a Infraestrutura viária utilizada por todos esses modos.

Seguem em apenso, os estudos técnicos do **PLANO DE MOBILIDADE URBANA**, que o município desenvolveu para elaboração desta Lei de Mobilidade Urbana, a qual deve ser integrada à sua Lei de Plano Diretor.

Esperamos poder contar com o apoio dos nobres Vereadores e Vereadoras, na aprovação do presente Projeto de Lei.

Município de Apucarana, em 27 de outubro de 2015.

Dr. Carlos Alberto Gebrim Preto
(Beto Preto)
Prefeito Municipal